



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, **“de redactie “ !**



“ De redactie is niet verantwoordelijk voor pagina’s van externe organisaties waarnaar verwezen wordt.”

" De redactie geeft geen enkele garantie inzake de juistheid of de volledigheid, of het bijgewerkt zijn van de informatie die op dit systeem werd geraadpleegd of die via dit systeem werd uitgewisseld."

" Ook kan ik geen garantie bieden, noch aansprakelijk gesteld worden voor schade die, rechtstreeks of onrechtstreeks, het gevolg is van een onderbreking in de beschikbaarheid van de gepubliceerde gegevens"

“ Door toezending van stukken, foto’s, mails of andere zaken onder naam geeft u automatisch toestemming deze ook onder uw naam te plaatsen.

I.v.m. de AVG kunt u de privacy verklaring vinden op onze website www.debakstafel.nl onder de tab: “ten anker”

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 hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



tenanker@kpnmail.nl / 1^e jaargang – nummer 23 / 24 oktober 2018

Dit is een extra editie over Hr.Ms. Dubois ter ere van de 98^{ste} verjaardag van haar laatste commandant “Hermannus Sieds Vreedenberg”

“BULL”



Voorwoord.

Bull van harte gefeliciteerd met uw 98e verjaardag wat inmiddels wel als een respectabele leeftijd mag worden genoemd. Voor zo ver ik in alle jaren heb vernomen kennen wij u als een rustige, ervaren en vooral als een rechtvaardige man die wij behalve als commandant ook als onze vader hebben leren kennen.

Ik wil dan ook, en neem hierbij dan ook de vrijheid, namens de gehele bemanning en mijn vrouw U voor de nog voor u liggende jaren alle goeds toewensen.



De inmiddels bijna 450 abonnees van mijn digitale krant "Ten Anker" zullen zich misschien afvragen waarom ik ditmaal aandacht geeft aan Hr.Ms. Dubois (periode 1964-1965) met Bull als commandant.

Welnu daar heb ik enkele redenen voor...

- Hr.Ms. Dubois is in de naoorlogse jaren overgenomen van de Amerikanen en heeft als Fregat van de Amstelklasse gezamenlijk met nog 5 zuster schepen dienst gedaan bij de Kon. Marine tot halverwege /eind jaren 60.
De "Dubbes" zoals hij in de wandelgang werd genoemd is afgestort in 1966 waarna hij is gesloopt.
- Alle oud marinemannen hebben wel iets gemeen met een plaatsing, schip of kazerne, ieder heeft er herinneringen aan! De een wat meer dan de ander, maar dat leven bij de KM heeft invloed gehad op ons verder leven. Door deze uiteenlopende plaatsingen hebben we allen te maken gehad met een commandant. Maar wat weten we eigenlijk van zo'n man?....
 - * Die leeft daar op de brug, op een eilandje, in een ivorentoren.. helemaal alleen
 - * In deze uitgave wil ik u mee nemen in alle wetenswaardigheden betreffende dit schip...
 - * In het tweede gedeelte wil ik u meenemen in het leven van een zoon van een marineman die voor de oorlog het levenslicht zag en als jochie, diverse malen verhuisd, naar Indië ging, en hoe hij weer in Nederland de oorlog door kwam... Na de oorlogsjaren als seiner in dienst kwam bij de Koninklijke Marine en via België naar Engeland ging, geselecteerd werd voor de opleiding als adelborst in Enys House (de Engelse KIM) en aldaar de officiersopleiding te volgen
 - * Bull heeft zijn Memoires geschreven en deze mij ter hand gesteld die ik deels met u kan delen...
 - * Het boek heeft ruim 235 pagina's. Delen daarvan heb ik overgenomen daar het te veel is om het volledig te publiceren en ik heb veel (te) privé zaken weggelaten
- Op de website www.hrmsdubois.weebly.com kunt u veel meer terugvinden over de Dubbes, o.a. de Korea oorlog en de term 1963/1964 met veel foto's.

Over deze Commandant en over deze periode Nederlandse Antillen en Suriname het volgende

Kleine voorgeschiedenis... .

Jaren ben ik op zoek geweest naar Bull maar kreeg tijdens deze zoektocht maar steeds op reünies te horen dat hij waarschijnlijk niet meer in leven zou zijn, vanwege mijn website www.hrmsdubois.weebly.com wilde ik daar zekerheid in daar ik het verhaal compleet wilde hebben zodat ik kon vermelden waar en wanneer Bull zou zijn overleden.

Ik zal u maar niet vermoeien met de ellelange zoektocht hoe en welke kanalen ik allemaal ben gepasseerd, en door de hoeveelheid sluisdeuren ik ben gepasseerd maar er gingen velen open...uiteindelijk ben ik ruim 7 jaren geleden op het spoor gekomen van Bull. Na telefonisch te hebben gesproken met een man de zei dat hij Bull was viel ik even stil daar er gezien de leeftijd van Bull en niet beter wetende dat hij er waarschijnlijk niet meer zou zijn, doch herstelde snel...een gevoel van herkenning kwam over me heen,... Die stem, en die rust.... Subliem gewoon! Alsof er geen bijna halve eeuw tussen heeft gezeten, het eerste wat hij me vroeg hoe ik hem heb weten te traceren en of ik in het bezit was van een auto zodat ik langs kon komen op de koffie, moest uiteraard ook mijn vrouw meenemen. Zo gezegd zo gedaan....

Wij zijn op afspraak afgereisd naar Oudemirdum waar Bull woonachtig is, hij stond bij aankomst in de deur opening, sprak mij aan en heette ons welkom alsof de tijd niet heeft stil gestaan... De rust en zijn stem kwam bij mij binnen, ik kreeg er kippenvel van. Daar zaten we dan heerlijk aan de koffie met een stuk banketstaaf over het heden en verleden te babbelen en uiteraard over zijn respectabele leeftijd (toen 91 jaren) en over Beertje (bijnaam van zijn echtgenote).



Beertje hebben wij allen gekend. Met Bull zijn gezondheid gaat het langzaam wat achteruit, zijn geest is goed, maar zoals hij beschrijft "de koperdraden die verbinding maken met de rest van het lichaam sluiten vaak kort" waardoor hij veel pijnen moet verdragen. "Het lichaam is opgebrand"

Nadat we na ruim 2 uren, afscheid hebben genomen, moest ik Bull beloven nogmaals met de sloep langszij te komen, en mijn eerste officier moest mee. Tof zo'n man..... respect! Enkel maanden later heb ik de sloep afgetopt, de vaarroute uitgezet en afgereisd naar Oudemirdum voor ons tweede bezoek, maar moest eerst even naar de plaatselijke bakker In het dorp, daar ik suikerbrood mee wilden nemen voor mijn kleinkinderen, en ja hoor we stapten binnen en daar stond Bull..... "Ja nu je hier bent weet je ook gelijk wat je zo bij de koffie krijgt" zei hij. Wij wilden gebak meenemen voor bij de koffie, maar dat hoeft dus niet meer. Aangekomen in de Gaestwei waar Bull woont was het bezoek weer vanouds gezellig en hebben we het gehad over allerlei zaken uit de jaren 64/65 zoals het de Bush invaren met de Dubois..... "welke commandant heeft dat gepresteerd" zei ik uit de gein..... "daar kon ik niets aan doen, de stuurmachines waren uitgevallen" zei Bull.



In dit gesprek is ook nog gesproken over diverse voorvallen aan boord, waar u een en ander over kan lezen in deze uitgave. Op enig moment moest ik van Bull naar boven waar een kastje stond uitpuilend met alle door hem geschoten dia's. Ik kon alle dia's 64/65 meenemen en die kwamen wel een keer terug.... (heeft verder toch niemand belang bij) het waren er veel, héél veel! Na dit bezoek te hebben afgerond hebben we afscheid genomen waarbij

ik "de Memoires van Bull" in mijn handen gedrukt kreeg en mijn vrouw wel 6 zoenen...met de mededeling dat wij altijd welkom zijn.

Zoals beloofd zijn we vaker bij Bull geweest en hebben verder telefonisch contact.

In het laatste contact gaf Bull aan dat het steeds minder met hem ging, het lichaam is op...."maar Arie na bijna 98 jaren hoor je mij niet klagen".

Bull ik heb een mail uitgezet onder de mannen waarvan ik een mail adres bezat, hieronder lees je hun felicitaties....., namens jouw mannen, een fijne verjaardag.

Arie



Hallo Arie,
 Hartstikke leuk dat je zo n krantje uitgeeft.. Dat wist ik helemaal niet.
 De verjaardag van Vreedenberg gaat gewoon door hoor.
 Feliciteer hem maar namens mij
 en wens hem nog vele jaren toe. Het is een leeftijd die wij nog maar moeten zien te halen.
 We hebben dat niet zelf in de hand. . Op dit moment heb ik even geen tijd voor wat schrijfwerk
 t.z.t zal ik proberen wat op papier te krijgen en je dat doe toe komen.

Hier gaat alles prima en zijn verder goed gezond Met de hartelijke groeten .
 Hans Malipaard

Bull Vreedenberg wordt 98 jaar

Herinneringen komen spontaan boven. het was een geweldige tijd om te dienen aan boord bij deze commandant van hr. ms. Dubois.

De herinneringen aan deze periode zijn sterker dan die van de andere schepen waar ik op gevaren heb.

Dit had natuurlijk te maken met het feit dat je voor een langere periode dag en nacht op elkaar was aangewezen.

Ik kwam een keer bij u op rapport kwam omdat ik met mijn maatje Chris van Drunen illegaal het schip had verlaten.

Via de waterslang van de kombuis lieten we ons in het water zakken, de kleding in plastic tassen, vervolgens zwommen de baai over om zodoende tot diep in de nacht te stappen.

Het was een periode vol actie en oefeningen op zee. Daarnaast ook veel gezien in de verschillende havens kortom een geweldige tijd.



Als ik iets in mijn leven over zou mogen doen dan was het die periode in de West met u als commandant van Hr. Ms Dubois.
Ik feliciteer u van harte met uw verjaardag,

Bert Rus



Je weet van mij dat ik de oude alle goeds wens en ondanks mijn autoriteitsprobleem hem toch graag als voorbeeld neem wat betreft het aantal jaren ,en hoop dat hij Piet de Jong als voorbeeld heeft zodat hij nog vele jaren van elke dag mag genieten
Ik feliciteer hem dan ook van Harte.

Gr. Jan Hofte Matroos3 Rrap2 Nr.18434

Hr Vreedenberg.

Hartelijk gefeliciteerd met u verjaardag.
Ik heb bij u gediend in de jaren 64-65 op Hr.Ms. Dubois ik was de wasbaas.
Hoop dat u met de uwen een hele mooie dag hebt.



Bull,

Ik begon m'n term in de west in februari 1964, ik werd geplaatst op marinebasis parera, ik was niet happy met zo'n walplaatsing, het enige goede aan parera was, dat ik vanaf daar m'n rijbewijs heb gehaald. Ik vroeg overplaatsing aan naar de Dubois en werd in oktober 64 op de Dubois geplaatst.

Een mooie tijd, leuke trips een goede sfeer aan boord . veel direct contact met Cdt Vreedenberg heb ik niet gehad, maar hij stond bekend als een commandant die voor z'n bemanning stond.

Namen welke ik me nog herinner...Wil Brok, Arie Krijgsman en Ben

Willigenburg(?) welke gelijk met mij aan boord werd geplaatst (hij kwam van de klep) in juli 65 ben ik (per vliegtuig) terug naar Nederland gevlogen.

Bull, fijne verjaardag.... Echt een respectabele leeftijd!

Gerard Dijkhorst



Graag wil ik mijn oude commandant op de Dubois in de west van harte gelukwensen met zijn 98e verjaardag.

Hij was voor ons onze vader.

Vriendelijke groeten.

Koos van Rooijen.



Maar wie is nu eigenlijk Bull, de man waar zo veel over wordt gesproken op reünies, onze « ouwe » die voor velen van ons zo'n goed voorbeeld is geweest en vaak een vaderrol vervulde....

Welnu, eerst even de info over onze « Dubbes » waarna ik uitgebreid u laat kennis maken met Hermannus Sieds Vredenberg, alias « Bull » !



Alle info over dit puike schip komt van een CD die mij persoonlijk is aangereikt door Chris Mark †

SPECIFICATIES VAN AMSTEL-KLASSE.

WATERVERPLAATSING	: 1.240 ton (1.525 ton vol beladen).
AFMETINGEN	: 93,30 x 11,20 x 3,30 meter.
MACHINEINSTALLATIE	: 2 2-takt Diesel Electric Motor Drive (DET).
MACHINEVERMAGEN	: 6.000 APK.
AANTAL SCHROEVEN	: 2.
MAXIMUM SNELHEID	: 20,2 knopen.
BRANDSTOFVOORRAAD	: 316 ton.
ACTIERADIUS	: 10.800 mijl bij 12 knopen per uur.
BEMANNING	: 209 koppen.
BEWAPENING (AMERIKAANS):	3 kanons van 7,6cm zd/ld. 2 mitrailleurs van 40mm in dubbelopstelling. 8 mitrailleurs van 20mm. 1 hedgehog. 1 drieling torpedolanceerinrichting van 53,3cm. 2 dieptebomrails. 8 dieptebomwerpers.

Voordat de schepen in de Verenigde Staten aan de Koninklijke marine werden overgedragen werd de bewapening als volgt gewijzigd:

3 kanons van 7,6cm zd/ld.

6 mitrailleurs van 40mm in 3 dubbelopstellingen.
18 mitrailleurs van 20mm in 9 dubbelopstellingen.
1 hedgehog.
2 dieptebomrails.
8 dieptebomwerpers.

OPSPORINGSAPPARATUUR:

SL-radar, een S-band oppervlakte zeedoel-navigatieradar met een bereik van 13 mijl met de zogenaamde "vingerhoed"-antenne in de hoofdmast.

SA-radar, een P-band luchtdoel-zoekradar met een bereik van ongeveer 12 mijl met de zogenaamde "bedspiraal"-antenne in de hoofdmast.

IFF (Identification Friend or Foe)

QCS-sonarinstallatie, geplaatst in een intrekbare dome in de bodem van het schip met een 14 graden brede ping en gering bereik.

Hr.Ms. DUBOIS. ex-Uss O'Neill (DE 188).

Dit schip werd vernoemd naar Eland Dubois (1642-1676), Kapitein ter Admiraliteit van de Maze. Hij diende onder meer onder Admiraal De Ruyter, nam deel aan de Vierdaagse Zeeslag en bevond zich in het eskader van Vice-Admiraal Banckert in de Spleete, waar hij de schepen hielp ontzetten van de gesneuvelde Admiralen Jan Evertsen, Tjerk Hiddes de Vries en Koenders. Hij nam verder deel aan de Slag bij Kijkduin en diende onder Cornelis Tromp. Hij overleed in Schiedam op 26 december 1676.



OMSCHRIJVING SCHEEPSEMBLEEM:

"In zilver een leeuw van sabel, getongd van keel".
Min. Besch. 1 maart 1954 nr. 348791/340190

Bouwwerf	: Federal Shipbuilding & Drydock Co. te Port Newark.
op stapel gezet	: 26 augustus 1943
te water gelaten	: 14 november 1943
in dienst gesteld US-Navy	: 6 december 1943 als USS O'Neill
in dienst gesteld KM	: 23 oktober 1950
naamsein	: DE 188, F 809



*Hr.Ms. Dubois vertoont haar brede zij.
Foto IMH.*

Na haar inwerkperiode bij Bermuda werd USS O'Neill ingedeeld bij de US Atlantic Fleet voor konvoibescherming. De eerste belangrijke opdracht was het begeleiden van een konvooi van New York naar Groot Brittannië, hetgeen werd gevolgd door een aantal operaties van gelijke strekking tussen Amerikaanse havens en Casablanca, Bizerta en het Noord-Ierse Belfast. Al deze Atlantische passages werden gemaakt zonder een enkel schip te verliezen.



Na een term in de Koreaanse wateren, vertrekt Hr.Ms. Dubois op 10 september 1954 vanuit de Japanse havenstad Yokosuka naar huis. De foto is genomen vanaf de brug van het aflossende zusterschip Hr.Ms. Van Zijl. Foto IMH.

Op 31 oktober 1944 passeerde het schip het Panamakanaal om zich bij de Pacific Fleet aan te sluiten, waar het begin december bij de 3th Fleet onder bevel van admiraal Halsey kwam, met als hoogtepunt de verovering van Luzon.

In februari 1945 werd het schip toegevoegd aan de 5th Fleet onder admiraal Spruance en deed dienst als escorteschip bij het transport van de Third Marine Division voor de landing op Iwo Jima op 24 januari 1945, waarbij het schip een anti-onderzeeboot-schermbewaking rond het eiland vormde.

Na een reis naar Milne Bay in Nieuw Guinea vervoegde het schip zich bij de strijdkrachten die op 1 april 1945 de landing op Okinawa tot stand brachten. In de gevechten die zich op en rond dit eiland afspeelden was het schip 60 dagen achtereen paraat als ASW-picket (anti-submarinewarfare) en schoot op 25 mei een tweemotorige Japanse bommenwerper neer. Helaas werd het schip de volgende dag zelf het slachtoffer van een Japanse Kamikazepiloot die zijn toestel op het voorschip deponeerde waarbij 2 doden en 17 gewonden vielen.

Op 16 juni 1945 keerde het schip terug naar San Pedro in de Verenigde Staten voor reparaties en groot onderhoud, om vervolgens via het Panamakanaal terug te keren bij de Atlantic Fleet. Op 2 mei 1946 werd USS O'Neill uit dienst gesteld en te Green Cove Springs in Florida bij de reservevloot opgenomen.

Nadat het schip voor overgave aan Nederland in gereedheid was gebracht, werd het op 23 oktober 1950 te Boston aan de Koninklijke marine in bruikleen overgedragen en als Hr.Ms.



Dubois in dienst gesteld met naamsein F 809. Samen met het zusterschip Hr.Ms. Van Ewijck werd op 21 december 1950 voor de eerste maal in Den Helder afgemeerd. Sindsdien was het schip bij smaldeel 5 ingedeeld en nam aan vele oefeningen deel met bezoeken aan talloze buitenlandse havens. Op 12 november 1951

werd het schip uit dienst gesteld en in reserve genomen.

Hr.Ms. Dubois tijdens manoeuvreoefeningen in 1965 tijdens haar periode als stationsschip in de Nederlandse Antillen. Foto IMH.

Nadat het fregat door de Rijkswerf oorlogsgereed was gemaakt werd op 20 juni 1953 vlag, geus en wimpel gehesen, waarna het schip op 15 september 1953 uit Den Helder vertrok voor deelname aan de Maritieme Acties van de Verenigde Naties in Korea, ter aflossing van Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau. Bijkomstig toeval is, dat het schip op de heenreis in Colombo lag afgemeerd en daar de Amerikaanse Commander David S. Bill Jr. aan boord stapte die vanaf de indienststelling van USS O'Neill tot 16 juni 1945 commandant van het

schip was geweest en nu informeerde of de door de Kamikazepiloot opgelopen schade naar tevredenheid was hersteld.

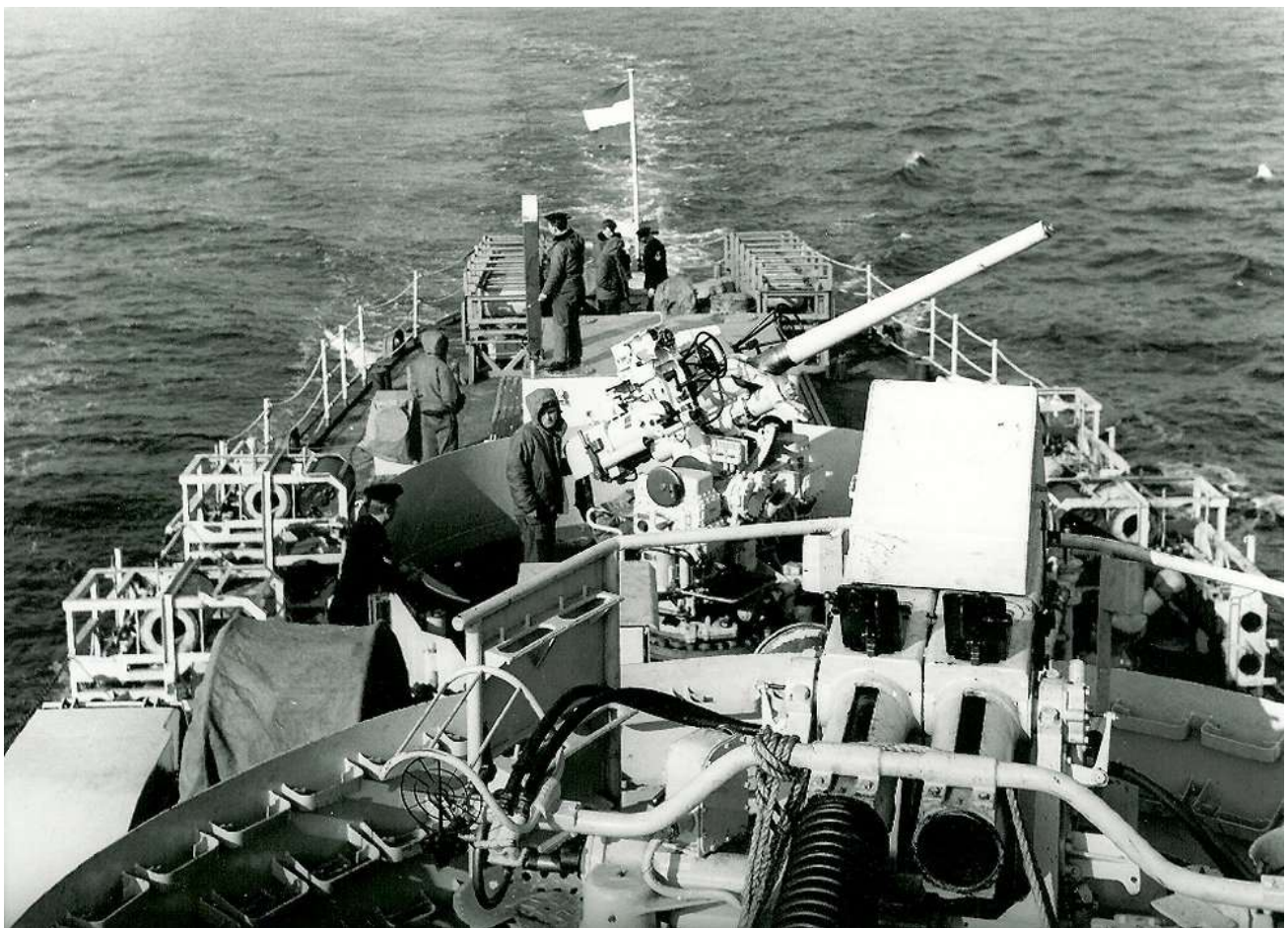
Vanuit de Japanse basis Yokosuka werden 9 patrouilles naar de Koreaanse westkust gemaakt, welke inhielden toezicht te houden op de op 27 juli 1953 te Panmunjon gesloten wapenstilstandovereenkomst. Op 2 november 1954 keerde het schip van haar Koreaanse avontuur in Den Helder terug en werd op 16 november uit dienst gesteld.

Na een aantal jaren in reserve te hebben gelegen werd het schip op 5 februari 1963 opnieuw in dienst gesteld en na een korte opwerkperiode op 22 april 1963 in Den Helder ontmeert om in de Nederlandse Antillen als stationsschip te gaan fungeren. Op 7 mei werd in Willemstad afgemeerd van waaruit diverse buitenlandse havens werden bezocht.

Na te zijn afgelost werd op 6 december 1965 de thuisreis ondernomen, waarvan op 22 december in Den Helder werd afgemeerd.

Op 18 februari 1966 werd het schip voor de laatste maal uit dienst gesteld.

Op 24 oktober 1967 werd Hr.Ms. Dubois bij ministeriële beschikking nr. 741704/729330 uit de sterkte afgevoerd. In februari 1968 werd het schip ten bate van de Verenigde Staten voor sloop verkocht aan Simon's Scheepssloperijen te Rotterdam.



Achterschip van Hr.Ms. Dubois. De dieptebomrails en het 7,6cm kanon zijn bemand, terwijl van de 40mm mitrailleur een loop wordt verwisseld.

Foto IMH.



Piepers jassen in maart 1963 aan boord van Hr.Ms. Dubois. Foto IMH.



Een stoker-olieman vult de dagelijkse gegevens is. Foto IMH.



De telegrafist bij het afregelen van een zender. Foto IMH.

LIJST VAN COMMANDANTEN:

W.A. de Looze (MWO)	: 23-10-1950 tot 14-02-1951
Th. Brunsting	: 14-02-1951 tot 12-11-1951
T. Jellema	: 20-06-1953 tot 16-11-1954
J. Brommersma (tijdl)	: 05-03-1956 tot 20-03-1956
W.J. Kramer	: 05-02-1963 tot 23-03-1964
W.M. Goossens	: 23-03-1964 tot 24-10-1964
H.S. Vreedenberg	: 24-10-1964 tot 18-02-1966

VERANTWOORDING BRONNEN.

Archieven Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag.
Jaarboeken van de Koninklijke marine, diverse jaargangen, Den Haag.
Maandblad Alle Hens, diverse jaargangen.
Destroyer Escort of World War Two, Warship's data special,
Fotomateriaal Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag

Hermannus Sieds Vreedenberg, alias Bull

[Verkorte versie uit zijn memoires](#)

Wie is nu die man die zich Bull noemt, en hoe komt hij aan die naam?

Hij werd geboren uit het huwelijk tussen H.Vreedenberg en J.H.Ketenes. Op 26 oktober 1920 kwam hij ter wereld te Den Helder op de Paralelweg.
Zijn vader , officier bij de Koninklijke Marine was toen der tijd geplaatst te Den Helder en deed aangifte van de geboorte met twee collega's zoals dat toen gebruikelijk was.
De naam van Hermannus werd als snel ingekort tot Herretje en als laatste Her.
Vader "Her" werd in 1921 overgeplaatst naar Nederlands Oost Indië en het gezin ging mee. De reis werd gemaakt met "de Ms. Rembrand" (de dronken schilder) geheten daar het schip zo slingerde tot misgenoegen van mijn moeder die last van zeeziekte had.



Makassar

Tijdens het verblijf te Makassar liep Her amoebe dysenterie op, zo heftig dat vader overplaatsing vroeg naar Soerabaja en ik in hospitaal Goebeng werd opgenomen. Mijn ouders hadden een huis kunnen krijgen in de Slamatraat vlakbij de HBS waar ik later veel heb gespeeld. Hier ben ik op de hoek van een betonnen grasroller terecht gekomen wat leidde tot een flinke hoofdwond aan mijn slaap. Enkele HBS jongens brachten mij naar het ziekenhuis en zeiden "mevrouw hier is Herretje en hij is nog niet dood"

Nederland

(1925 - 1929)

In maart 1925 vertrokken we naar Nederland met het "ms Indrapoera" van de Rotterdamse Lloyd. De plaatsing van mijn vader wordt weer Den Helder Nieuwediep en ik ga naar de Comeniusschool alwaar ik in de eerste klas terecht kom o.l.v. juf de Jager.

Buiten de lessen op school kreeg ik van een marinier zwemles, en kreeg mijn eerste fiets die aangepast was met houten blokken op de pedalen daar ik er anders niet bij kon. Het zwemmen was geen onverdeeld genoeg koud en rillerig als je het water uit kwam. Verdere sporten waren hoepelen, knikkeren en op de in het water gelegen balken bij de werf springen, dat moest dan gebeuren zonder natte voeten te krijgen. Laarzen aan, maar bij de geringste missprong liep het water er toch wel in, wat als mijn vader thuis was op een flinke schrobbering kwam te staan. Tevens werd dansles genomen bij de dansschool van Polak, die aan de adelborsten les gaf. Mijn ouders vonden dat een noodzaak daar in de Oost al op jongere leeftijd werd gedanst en de volgende uitzendterm er aankwam. Op het KIM (Koninklijk Instituut van de Marine) was het met al die kerels voornamelijk Hengsten bal, wat bij Polak eigenlijk op hetzelfde uit kwam behalve tijdens partijen. Bij de eerste keer bij het dame vragen, buigen voor de dame van ie keuze, krabde ik terwijl een buiging makende op mijn kop. Polak zag dat, ik werd terstond door hem op het matje geroepen en kreeg een uitbrander. "Over en nu goed..." Als naverteld: Dansles in de Oost "Een...twee... poeter conde (haarwrong) ... tlgā... ampāt... poeter...pantat (achterwerk). . . "

Gedurende deze plaatsing werd Pa overgeplaatst naar Den Haag en ging ook nu het gezin mee. Kwam op een school met de bijbel te zitten daar deze het dichtst bij onze woning aan de Laan van Meerdervoort nr 345 lag. Daar heel wat van de bijbel opgestoken en tevens vooral vloeken.

Prinsjesdag, het moet zo ongeveer 1926 zijn geweest dat mijn moeder met nog een familielid naar de Lange Voorhout gingen om de opening van dit gebeuren mee te maken .De gouden koets vooraf gaand door het escorte te paard kwam voorbij. Na afloop vroeg mijn moeder wat ik nu het mooist had gevonden, denkende dat ik wel de gouden koets zou noemen. Maar niets van dat al het antwoord..." Die rode koningen op het paard en die slapende mevrouwen." Wat was het geval... het was die dag ontzettend warm en waar wij stonden hadden ze en rode kruis post en dus werden alle flauw gevallen daar naar binnen gebracht. Kennelijk maakte dat meer indruk dan de hele gouden koets....

4 november 1928 werd mijn broertje Daan geboren. Gedurende de tijd van de geboorte werd ik uitbesteed bij de familie Stroo, en heb dit gebeuren dus niet meegemaakt. Vader Stroo was directeur van de Rijkswerf.

Wat mij snel werd aangeleerd ...Koken!... Pa was weer eens buitengaats, ma was herstellende van de bevalling en er moest toch wel warm gegeten worden. Na enkele lessen van Co [mijn moeder] begon ik er een aardig begrip van te krijgen en begon het zelfs leuk te vinden. Wij hadden ook radio in huis dat voor die tijd vooruitstrevend was. Het toestel bestaande uit een frame met lampen en andere voor mij toen onbekende spullen was in het dressoir ingebouwd. Aan de voorzijde zaten enkele contact gaten waarin je dan spoelen moest steken van verschillende dikte voorzien van opschrift. Wat mij verder niets zei. Ik wist alleen welke spoel waarin moest op dat je eventueel ontvangst kon krijgen. Tevens was mij bijgebracht dat ik niet in het apparaat mocht zitten daar ik anders een flinke schok kon oplopen met de verdere gevolgen ,en dat de spoelen niet te dicht bij elkaar gebracht moesten worden daar ie dan een zeer doordringend geluid te horen kreeg de zogenaamde "Mexicaanse hond". De radio werd voornamelijk gebruikt voor nieuws, weerberichten, waterstanden zoals: Grave bij de sluis... We hebben toch wel plezier van het apparaat gehad en als ik niet op school zat en er muziek uit kwam zongen mijn moeder en ik hard mee onder het motto het hoeft niet mooi te zijn als het maar hard

is... Dit gebeurde meestal onder het koken of afwassen, veel plezier.
Pa was toch buitengaats.....

Met mijn moeder maakte ik lange wandelingen over de dijk tot aan Huisduinen en dan weer terug weer of geen weer... Zo was er een flinke najaarsstorm geweest en was een vrachtschip op de dijk gelopen "Eugenia" was de naam, heel Nieuwediep liep uit om dit te aanschouwen nadat de storm was gaan liggen.

Pa was als commandant op Hr.Ms. Vulcanus geplaatst, Dit schip deed dienst als politie vaartuig voor de zeevisserij en voer voornamelijk in het noordelijke gedeelte van de Noordzee ten oosten van Schotland waarbij zo nu en dan een haven werd aangedaan bijvoorbeeld Lerwick.

Na een van die reizen liep de Vulcanus 's nachts Nieuwediep binnen en pa liep naar huis. Deed heel stil de huisdeur open, liep de slaapkamer binnen waar mijn moeder nog heerlijk lag te slapen legde heel voorzichtig een verse kabeljauw naast haar en wekte haar waarbij ma meteen de koude kabeljauw voelde ...Gil... worstelen om uit bed te komen, en meteen roepend "Her [naam van mijn vader] wat is dat! Er ligt een beest naast me!" Pa, lachen... Ma kwaad... Ze zullen het wel weer hebben bijgelegd.....



April 1929 vertrokken we naar de Oost met "ms Indrapoera" van de Rotterdamse Lloyd.

Daan, net geboren aan de binnenhaven nr 1 te Den Helder was het jongste kind aan boord. In de Oost aangekomen gingen we na verblijf in de passangraham te Soerabaja, wonen in de wijk Goebeng en wel in de Floresstraat 9.

Een mooi nieuw huis met een grote tuin achter met bijgebouw voor o.a. het personeel. In de tuin hadden we papaja, blimbing, djeroek en pisang bomen. Later kregen we er ook nog kippen en eenden bij. Ik werd op de eerste school D aan de Goebeng boulevard geplaatst, alwaar eveneens Chinezen, Javanen en Nederlanders zaten, waar ik uiteraard ook vriendjes maakte. Geen moeite met vermengen, wat bleek uit de vrije tijd tussen de schooluren waar we o.a. met elkaar aan het knikkeren waren of andere spelletjes deden.



Ik knutselde graag, maakte van mijn fiets van een freewheeler een doorloper door het achterwiel van een veel kleinere gear te voorzien waardoor je met de trappers omhoog ging een na het afzetten ook veel sneller reed. Voorzag de fiets van een platte schijnwerper zodat je meer stralenbundel verkreeg.

Uiteraard dit alles buiten mede weten van pa... kreeg van ma het benodigde geld, ...pa was er toch niet... Maakte mijn eigen vlieger en de kunst was om daarmee andere vliegers omlaag te halen. Wat deed je dan? Je smeerde het vlieger touw met een soort lijm in waarin je fijn gestampt glas verwerkte. Touw tegen touw aan schuren en dat op zo'n manier dat de andere zijn vlieger kwijt raakte...

Zo kreeg ik op mijn verjaardag een doos met vliegtuig onderdelen die ik dan in elkaar moest zetten maar maakte van deze "Tyger Moth" al snel een soort van zweefvliegtuig van... het vliegen ermee lukte niet erg.

Tevens speelde ik met de diverse auto's ook uit een doos met onderdelen die je zelf in elkaar moest zetten die bij het toen vermaarde Engelse warenhuis Whiteway & Laidway waren gekocht...

We maken een klein sprongetje naar 1932, toen begon de Japanse invasie [onmerkbaar] al. De Japanse kapsalons verschenen en dat moet gezegd worden, ze leverden prima werk. Je kwam op een mooie moderne scheerstoel te zitten, kreeg een warme handdoek om je nek, knippen of scheren en na afloop wederom de zelfde verzorging.

De ouwe (Sr) was toen commandant van Hr.Ms. Pelikaan een onderzeeboot moederschip en voer toen met twee onderzeeboten naar Daaraan (Borneo).

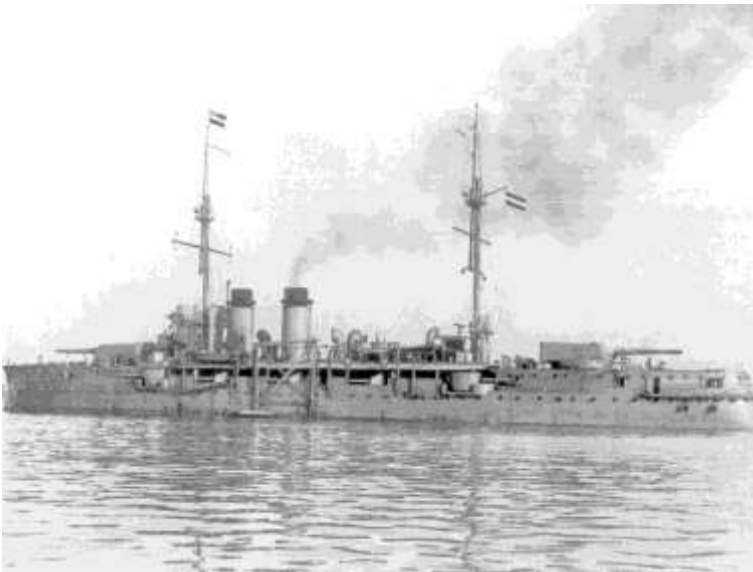
Al oefenend zagen ze in de verte een Japans smaldeel oefenen en het bleef daar... totdat mijn vader om vliegtuig assistentie verzocht en deze vliegers een ware show uitvoerden. Een meer dan normale levendigheid in het afgeluisterde radioverkeer volgde van Japanse zijde waarna het smaldeel in de verte verdween en de haven van Tarakan kon worden binnengelopen. (Tarakan was "de olie haren") Waarbij aangetekend dat er toen nog geen radar bestond.

Uiteraard werd dit incident terstond gemeld... De regering was toentertijd dus wel op de hoogte dat er belangstelling voor Ned. Oost Indië bestond en toch werd er op diverse zaken bezuinigd o.a. op de salarissen. Zo werd Pa bevorderd tot hoofdofficier (Kapitein-

luitenant ter zee) maar bleef het salaris van de rang van een subalterne Ltz. 1 houden.

Wel de uitmonstering.

Het was dan ook in het begin ten huize geen prettig onderwerp... Mijn vader noemde het "Vergulde armoede".



In 1933 munterij op Hr.Ms. Zeven Provinciën nadat te Paan kolen was geladen. Bom geworpen voor de eerste schoorsteen nadat door de muitende bemanning was geweigerd het schip over te dragen. Gezien het proces dat later volgde, een twijfelachtige geschiedenis. De bom trof de voormachinekamer, de afloop is bekend....

Deze gehele Affaire bracht ook de inheemse bevolking in beroering zo ook bij het personeel dat bij ons werkte.

Di [onze djongos] gedroeg zich vreemd en mijn moeder merkte alras dat er iets broeide en riep het personeel onder leiding van Di bij elkaar en legde in de Maleise taal uit wat er nu werkelijk aan de gang was en dat het niets met en soort van revolutie tegen o.a. Het personeel te maken had. Mijn vader die na enige tijd thuis kwam deed het nog eens over wat meer geruststelling gaf, want de "toean" had het gezegd...

Op het achtererf hadden we kippen en eenden. Een van die eenden kwam mij als ik met de fiets het achtererf opdraaide met een gestrekte nek luid kwekkend ten aanval. Op een dag, ik had op het HBS terrein gehockeyd, kwam ik zwaaiende met de stick het achtererf op. Eend ten aanval, ik een zwaai, raakte de eend in de nek en deze ging prompt onderuit, stond weer op en ging weer onderuit. Op dat zelfde moment kwam pa met de Ford flink aangereden om abrupt in de garage tot stilstand te komen. Zijn gewone manier van rijden ... De djongos die eveneens het gedrag van de eend aan het bekijken was en zoals te doen gebruikelijk de Ouwe opwachtte. Hij keek mij aan, maar zei niets. Pa was ondertussen uit de Ford gekropen (in de Oost werd links gereden het stuur zat dus aan de rechter zijde) maar daar kon pa niet makkelijk binnen komen vanwege dikke buik en op de treeplank was een kistje voor gereedschap aangebracht bij het instappen schoof hij dan van links naar rechts achter het stuur, dat hij met verbandgaas had omwonden daar het ebonieten zwarte stuur een zwarte streep waar buik en stuur elkaar raakten op zljn uniform aftekende... Pa was dus buiten, aanschouwde het tafereel en zei tegen Di (de djongos) "Apa itoe?

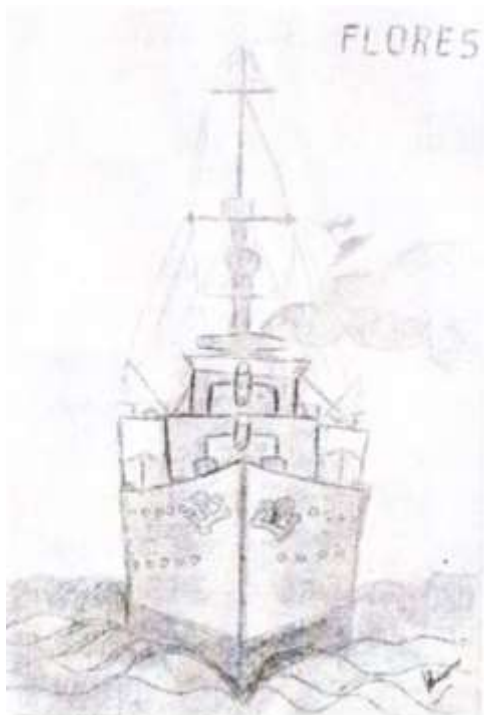
Bebe sakit?" ("Wat is dat... eend ziek?"), Di haalde zijn schouders op en zei "saja tidah taoew toean". Waarop pa weer enigszins binnensmonds, 'Ja verdomd jullie zullen het wel weer niet weten." En naar binnen liep... Di heeft niets gezegd.

De eend herstelde zich snel en had geen behoefte meer om mij aan te vallen. Jaren later heb ik mijn vader opgebiecht,...

De Indonesiërs en zeker ons personeel waren zeer op kinderen gesteld vandaar dat Di zijn kaken dan ook stijf op elkaar hield...

Vakanties a/b Hr.Ms. Pelikaan en Hr.Ms. Soemba/Flores

Wanneer er een vakantie periode aanbrak mocht ik een enkele keer mee aan boord. Werd dan gewoon ingedeeld en bij de schipper geplaatst als derde handje. Het was dus niet echt vakantie maar moest ook werkzaamheden verrichten onder toezicht oog van de schipper. Mijn vader stond erop dat ik een taak kreeg en dat was niet altijd aan dek. In de kombuis helpen benedendecks o.a. Tevens is mij daar het "loden" bijgebracht.



Je stond dan op een platform buiten het schip aan een lijfseizing vast gebonden zodat je niet buitenboord viel. Dan kreeg je een lang stuk touw in de handen waaraan een lood hing. Op een bepaalde hoogte was er een stukje hout in gesplitst wat je tussen wijs en ringvinger kon vasthouden en aan de onderkant van het lood een holte (een ziel) en waarom die holte? Dat opdat je kon zien als je grond aanloodde en wat voor samenstelling de aangelode grond had, wat weer belangrijk was voor het ten anker gaan. Ook al was het soort van grond vaak op de zeekaart aangegeven, Het was niet zo eenvoudig daar je het lood moest aanslingeren en pas als je in de gaten had dat er swing inzat kon je het over de kop gooien met een flinke voorwaartse beweging. Aan het loodtouw zaten op diverse afstanden merk tekens waaruit je kon weten als je het touw recht op en neer hield hoe diep het in dat vaarwater was.

Bedenk erbij dat het schip langzaam varende was en je het touw weet snel moest binnen halen voor de volgende loding. Bij te weinig swing had je de kans dat je het lood op je kop kreeg... Bij het binnen lopen van onbekend gebied was het commando dan ook "Loder op post" waarna het "uitzingen" als volgt kon beginnen. Na het swingen en de eerste loding vond plaats bijvoorbeeld "Geen grond ... vadem", hetgeen hij aan het aantal kentekens op het touw kon aflezen. Of als er wel grond werd aangelood bijv.. "6 vadem, zand" ... enz, en dat werd dan enige tijd volgehouden totdat de brug melde dat het niet meer nodig was. Leerde daar ook roeien en wrikken immer onder toezicht.

HBS



In 1933 ging ik naar de HBS, ja dezelfde school waar ik als jongen het litteken aan mijn linkerkant van mijn hoofd heb over gehouden. Wat mij nog bij is gebleven dat de directeur ZEUS werd genoemd en de leraar Duits meteen in het Duits tegen ons begon te spreken Zich eerst bekend makend om daarna het volgende met gebaren en het voorwerp in zlin hand houdend te zeggen "Inch habe eine fullfeder, du hast keine..." Stom gelach..., maar van hem hebben we eigenlijk toch het meeste geleerd. Mijn ouders waren zeer sociaal denkend, om een voorbeeld

te noemen, Baboe Daantje "Aspina" was gehuwd met de penatoe [was en strijkbaas] en

kwamen uit een kampong nabij Madioen waar zij hun kinderen onder de hoede van haar ouders had achter gelaten.

Mijn ouders wilden tenminste een maal per jaar naar de kinderen op bezoek, een afstand van ongeveer 150 km en de Ford was dan met de familie en boodschappen afgeladen,....

Naar Nederland

(1934)

In 1934 vertrokken we met het ms Dempo van weerom de Rotterdamse Lloyd naar Nederland. De koek was er voor mijn Ouwe op, want met deze term was tevens zijn loopbaan bij de Kon. Marine afgelopen en 50 jaar oud. En zo vertrokken we o.a. uitgeleide



gedaan door het voltallige personeel 5 pers. zijnde djongos DI, kebon Noh baboe Aspina = baboe Daantje, haar man de penatoe = wasbaas en onze kokkie.

We vertrokken vanuit Tandjong Perak haven van Soerabaja via Tandjoeng Priok haven van Batavia en Singapore Belawan Deli, Colombo Aden Ismaila. Te Ismaila kwam de loods van de Suez Canal Comp aan boord.

Op de voorplecht van het schip werd lampen aangebracht en verdere voorzieningen getroffen voor een goede doorvaart. Als je het kanaal goed beschouwt moet het destijds onder leiding van Ferdinand de Lesseps een fantastische klus zijn geweest zo een kanaal graven door en woestijn, en dat zo rond 1860. Door de Bittermeren om van daar door het eigenlijke Suezkanaal aanvangende bij Suez naar Port Said te varen... Te Ismaila was er de optie om verder door het Suezkanaal te varen naar Port Said of met een bus via de pyramides naar Port Said te reizen. Dankzij heel goede vrienden van de oude lui kon ik toen de bustrip meemaken, zij bleven aan boord met kleine Daan en we zouden elkaar in Port Said ontmoeten. Voor mij, die alweer 3 maal de trip door het Suezkanaal had meegemaakt een welkome afleiding. Prachtige tocht gehad en een piramide van dichtbij gezien. Fantastisch! Bij aankomst in Port Said lag de Tempo reeds aan de pontonbrug afgemeerd, en een heerlijke gezin hereniging was het gevolg. Als je met een passagiersschip aankomt heb je in No time kledjes verkopers aan boord en dubbeltjes duikers die van grote hoogte (het passagier dek ligt toch altijd, ongeveer 12 m boven het water) van het dek het door jouw weg geworpen muntstuk opduiken.



Het schip vertrok precies op tijd en bleef echt niet wachten. Naar Tanger alwaar geen gelegenheid was voor passagieren, we bleven daar voor anker liggen omringd door vele

prauwen die hun koopwaar voornamelijk Marokkaans leer, slossen camelseats en poufs. Leuk voorval, een dame aan boord had een pouf gekocht en moest deze nog betalen.

Onderwijl was het anker op en begon het schip zich heel langzaam te bewegen. De marktman vanuit zijn nietige prauw begon nu angstig geworden dat hij zijn geld niet kreeg heel hard te schreeuwen zeggende "My koesje my koesjen" waarbij hij het manuaal maakte door op zijn mond te wijzen not for thies en dan op zijn achterste slaand, but for thies... Voor de passagiers die dit aanschouwden was het wel lachen geblazen, daar wij echt wel door hadden dat deze vogels als ze je konden belazeren er meesters in waren. De bootsman die ook aan de valreep stond bracht uitkomst en zorgde dat de marktman zijn geld kreeg...

Nederland tot aan 1946...

Daar het schitterende boek van Bull zijn memoires alléén al 235 pagina's beslaat moet ik me beperken tot de spannende en leuke zaken ..!

Enkele passages;

Bij een bezoek aan de Passage bioscoop waar een spannende film draaide was ik dermate in gedachten daarbij betrokken dat op een spannend moment door de acteur een pistool moest worden getrokken en dit in mijn ogen te lang duurde riep "Schiet dan man". Na deze oproep eindigde de film en gng het licht aan waarop een achter mij zittende man mij op de schouder klopte een zei "Hij heeft geschoten...". Afgang met een rood hoofd...

Eenmaal kwam ik te laat thuis, moest om 1100 thuis zijn, het werd echter 0200 zo ongeveer. De voordeur zat op de grendel en zo ook de achterdeur, bellen hielp niet. Het was wintertijd en knap koud. Gelukkig was daar het prieel met stoelen en kon ik mij daar zo goed mogelijk oprollen om de kou tegen te gaan. Klokslag 0600 werd de achterdeur geopend door Pa met de nog altijd bij gebleven woorden "Goede morgen! Twee katten cokes en antraciet," waarbij hij de katten omhoog hield. Scheppen en dan maar weer het gewone ritme... Mijn moeder had kennelijk niet het lef om in te grijpen, of was het ermee eens.., Veel veel later toen we het nog weleens over hadden maakte ze wel haar verontschuldiging over...

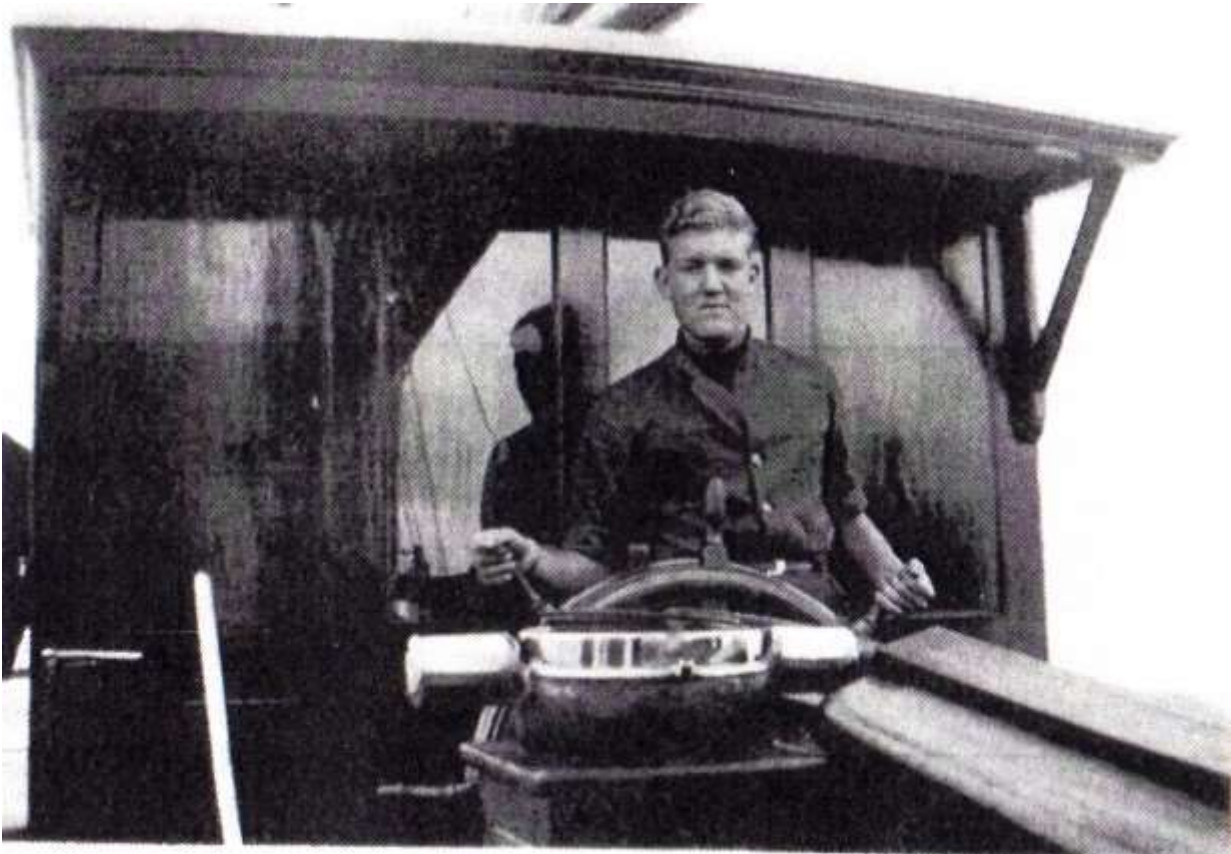
Mijn vader was nog steeds de commandant en Co "mijn moeder" speelde daarin de eerste officier...

Van 1934 tot aan mei 1939 op HBS/Lyceum doorgebracht om in september '39 naar de Hogere zeevaartschool te Terschelling te gaan. Het gaan naar het KIM (Koninklijk Instituut van de Marine) was mij tegen gepraat (vergulde armoede). Verhouding vader zoon.

Mijn vader was een goed mens, hij bedoelde het goed! Voor mij was het vaak benauwend daarbij was hij negatief. Het was zelden goed en vaak afbrekend wat aan de stemming thuis geen goed deed. Mijn moeder nam het meestal voor mij op. Voorbeeld mijn schoolrapport, kon altijd veel beter waar zessen stonden was het nooit volgende keer beter... maar dat worden zo vijven...Weinig opbeurend!!

De Willem Barentz school

Hier krijgen jullie allen uitleg waarom Hermannus Sieds Vreedenberg aan zijn naam Bull is gekomen....



Bootjechoot Zeevaartschool Willem Barentz

Na van 1934 tot aan 1939 mei op het lyceum te hebben doorgebracht, zou ik in september '39 naar de Hogere zeevaartschool te Terschelling gaan.

De Willem Barentz school.

Dat was een hele overgang want, het werd intern. Een uniform werd aangemeten en ik werd nu **zeebaby**.

Hier wijzigde mijn voornaam. Dat kwam zo...

Een van de mede zeebabies was Maarten Hendrikse, zijn vader was een jaargenoot van mijn vader op het KIM. Toen wij aan elkaar werden voorgesteld begonnen bij ons "de vijftwintig watters" "te gloeien" en onder het motto van dan ben jij de zoon van de Bull, jaargenoot van mijn oude heer... Dat klopt! Maar dan heet jij van nu af aan "Bull"... en zo is het gekomen...!!

We kregen aan het einde van onze kooi een kledingkist waar al ons hebben en houden netjes moest worden opgeborgen, te weten ondergoed [bij ondergoed], broeken, overhemden, overalls, enz. Tevens was op deze slaapzaal een gelegenheid om je kledinguniformjassen op te hangen. Gelukkig had ik de netheid reeds van huis uit meegekregen, het aan het schema van het internaat, vasthouden... geen probleem. Het internaat lag op enige meters afstand van de school. Voor de tweedeklassers was verderop voor hen een grote villa... Maaltijden werden in de grote zaal van het internaat gehouden voor allen. De Directeur en zijn gezin woonden aan een bijgebouw van het internaat, zaterdags was er inspectie, niet alleen van de kisten maar ook van het onderhoud van bed en omgeving, wat was beschreven in het boekwerk dat je kreeg bij het intreden. Tot 2200 uur kon je gebruik maken van de studie ruimte afhangende van het onderwerp dat je wilde bestuderen, want bijvoorbeeld voor boldriehoeksmeting kon je beter naar school, daar stonden de apparaten die je er voor nodig had. Voor knopen en

splitsen gingen we naar de afdeling zeemanschap, zo ook voor droge wetten [voorkomen van aanvaringen op zee]. Natte wetten behelsden vuurtoren lichten [periodes] vaatwaters, boeien, getijdenleer, enz. Het was een druk studie programma waarbij eens in de drie weken de proeve van bekwaamheid moest worden afgelegd... Later volgden lessen in, stuwen van lading, wat kon bij wat? Bijvoorbeeld geen suiker bij koffie, waar moest het gestuwd worden zonder dat het schip zou kapseizen, waar de gevaarlijke stoffen, enz.

Even een klein sprongetje naar het uitbreken van de oorlog !

Oorlogstijd

op 5 mei 1940 vielen de Germanen ons land binnen verwarring alom.

Hoe zal dit aflopen?? Tot waar zijn de Germanen?? Verrek!! zijn ze al op de afsluitdijk! uiteraard werd deze invasie op de voet gevolgd en begrepen we waarom het laden van de steenkool en briketten zo rap moest gebeuren immers beide schepen moesten door de sluisen van Kornwerderzand om hun plaats op het IJsselmeer in te nemen..., Korte tijd na de inval kwamen ook de Germanen op het eiland.

Wij de internen wilden naar huis om te zien hoe de situatie thuis was. Het gonsde van de berichten en telefoon verkeer was er zo goed als niet. Een middel van vervoer was in Harlingen te verkrijgen in de vorm van een soort vrachtwagenbus en we konden daar mee over de afsluitdijk waar onlangs nog hevig was gevochten vooral nabij Kornwerderzand.

Mij staat nog bij dat hele stukken van de weg zwart waren gemaakt en vooral nabij Kornwerderzand. De directeur van de "Willem Barentz" had geregeld dat we onderdak konden krijgen in de zeevaartschool te Den Helder vermoedelijk niet wetende hoe deze erbij lag. Waarom onderdak te Den Helder? De verbindingen waren zo onbetrouwbaar dat het van geluk spreken was als we nog diezelfde dag konden doorreizen naar een plaats ten zuiden van Den Helder. Toen we in Den Helder aankwamen bleek dat er flink was gevochten en de zeevaartschool aan het Ankerpark nabij de haven ook hiervan flink te lijden had gehad. Er zaten praktisch geen ramen meer in het gebouw en ervoor lag een aardige hoeveelheid puin, maar bij nader inzien konden we er nog wel slapen en met de nodige slaapzakken was het wel te doen, alhoewel ik mij nog wel herinner dat ik 's nachts wakker werd door koude voeten. Geen wonder want die lagen buiten de voorgevel en buiten de slaapzak...

De reis naar huis ging met veel overstappen en vertragingen gepaard. Gelukkig had de familie geen last gehad van de oorlogshandelingen. Wij werden bij diverse scheepvaartmaatschappijen ingedeeld om stage te gaan lopen, ik kwam terecht bij de Rotterdamsche Lloyd alwaar de Aldebaran was afgemeerd. Daar leerde ik de fijne kneepjes van het varen op vrachtschepen in de praktijk. We kregen weer, om het niet te vergeten, les in zeevaartkunde, scheepsbouw en zeemanschap. Dit was bedoeld om ons van een eventuele tewerkstelling in Germanië te behoeden. Het monsterboekje werd uitgedeeld en zo ontliet ik eerder genoemde tewerkstellingen. Mijn eerste plaatsing was als licht matroos op de "Deni", meer een zeilschip met originele zeildoekse zeilen, bruin van kleur en bij vochtig weer loodzwaar om te behandelen. Tevens was het schip voorzien van een één cilinder gloeikop motor. Het woord zegt het al eerst moest de gloeikop worden verhit voordat je het geval kon starten om dan met veel kabaal te gaan draaien, waarna door een schuif mechanisme de schroef in werking kon worden gesteld.

Het was wintertijd en wanneer we hadden gezeild en de zeilen naar binnen moesten, had je geen vingers meer en mocht je per ongeluk een lange nagel hebben, dan was die er geheid af. Heb op deze tochten kou geleden en was blij na afloop in de kombuis wat warmte op te doen. Gelukkig zette de Maatschappij waarvoor ik voer een andere moderne coaster in "Oase" genoemd. Een tocht werd gemaakt naar Gefle in Zweden,

Stockholm werd aangedaan, Halden in Noorwegen en toen werd het gevaarlijker, daar de Germanen wilde dat deze schepen voor de krijgsmacht werden gevorderd. [De TOD organisatie, bunker bouw]. Hout en stenen uit Noorwegen. "Afmonsteren en uit de kinken blijven!" was toen het vereiste. Met andere woorden, onderduiken...

Nu leek dat in het begin erger dan het lijkt daar we ons toch gewoon op weg begaven. Zoals ik reeds schreef was de Willem Barentzschool en andere opleiding faciliteiten aan de zeevaartschool in plaatsen zoals Delfzijl en Vlissingen, dus aan de kust gelegen, gesloten door de Germanen. Maar een technische school in Groningen bracht uitkomst en liet ik mij daar inschrijven voor verdere opleiding, te weten het behalen van het diploma derde stuurman grote vaart.

Voorlopig was ik zo van verder tewerkstelling verschoont. Kon jammer genoeg slechts het theoretische gedeelte doen want om het zo gewenste papier te krijgen moest je daarna tenminste een jaar als stuurmansleerling hebben gevaren en dat zat er niet in...

Onderdak kreeg ik bij de familie Firma die tegenover het Sterrebos woonde in Helpman. Bij deze familie waren eveneens nog drie andere tieners op kamers, twee meisjes en een jongen. Met een van de meisjes, Janneke geheten, klikte het wel al moet ik zeggen meer van haar kant. Mevrouw Frima had e.e.a. in de gaten en mij werd te verstaan gegeven dat in het Oldambtse waar zij vandaan kwam gold "Hou veel bunders hest?"... En ik had niets, in elk geval geen bunders... Ondertussen had ik het theoretisch examen voor derde stuurman afgelegd en gng bij de familie Frima weg, daar ik geen student meer was en zij onderdak verleende aan studenten.

Bij de familie Frima kwam ik weer terecht voor mijn ouders, die aangezegd kregen dat ze uit het Vogel/Bloemen kwartier moesten vertrekken daar de Germanen hier een voortzetting van hun 'Atlantic wall' aan het uitvoeren waren. Mijn vader, aangezegd door een hoofdofficier van de Duitse Marine, werd te verstaan gegeven dat het gezin binnen zoveel tijd, en dat was kort naar Arnhem moest vertrekken. Mijn vader maakte hem duidelijk dat hij niet naar die plaats ging en zelf wel ergens onderdak zou vinden, waarna door mij een beroep op mevrouw Frima werd gedaan daar ik wist dat haar vader, zoals ze mij had verteld, als beheerder van Verhildersum (Leens) optrad. Zij bood de oude lui aan om naar het hoge noorden te komen daar op dit landgoed [toebehorende aan v. Starckenborgh-Stachouwer] nog wel ruimte was.

.....



De Germanen begonnen razzia's te houden en zonder papieren [ausweis] was je klaar voor het Scholtenshuis, het hoofdkwartier van de Sicherheitspolizei. Vroeger was dit het onderkomen van de fam. Scholten [aardappelmeel en andere meelsoorten], een riant huis aan het Martiniplein... Over dit huis gingen dan ook de verschrikkelijkste verhalen rond. Zij die daar zaten zag je niet weer om... Het was dan ook hoog tijd om onder te duiken. Zo ontmoette ik op een dag Hjerke Hemmes. En wel bij Huize Maas [een dansschool waar je je goed kon vermaken], voorlopig zonder inmenging van Germanen. Voor ons was dat de enkele gelegenheid waar jazz werd gespeeld en werd er door de liefhebbers van deze muziek en dansen druk gebruik gemaakt. Optreden was er o.a. van Jopie Beert heel bekend in Groninger sferen. In den beginne hadden we een enkele keer in de 'Harmonic', 'de Ramblers' te gast, maar ook dat werd verboden, daar ook zij uiteraard Engelse/Amerikaanse muziek speelden.

Later waren deze liederen in het Nederlands omgezet of ze speelden ook wel Nederlands liedjes er tussendoor. Maar de jaren daarna was alles wat maar naar het buitenlands lekte verboden en kwamen de Germanen geregeld o.a. bij Huize Maas binnen en bleven wij dus weg.

Hierna kwamen de diverse huis parties en was het op de tijd letten geblazen, daar inmiddels 's avonds een uitgaansverbod was ingesteld. Je moest voor 20.00 uur binnen zijn. Zo niet, volgde oppakken en wat er daarna gebeurde laat zich raden... Maar waar we ook het feestje vierden, het werd bijna altijd later en er was altijd wel plaats. Waar de drank vandaan kwam? Alles was immers op de bon...

De Noorderhaven had geen kelder maar naast het huis hadden we een smalle gang waar we de fietsen konden opbergen. Op een dag, we kwamen van een bezoek aan Helpman (waar Flo's ouders woonden) terug, zetten de fietsen in het gangetje toen een muis kennelijk door ons bezoek in het nauw gedreven via mijn broekspijp trachtte weg te komen. Als de donder zette ik mijn handen als een klem onder mijn knieën en door flink te stampen sprong ze eruit en rende weg, tot mijn opluchting en hard gelach van Flo die dit zag gebeuren. Je stond ook zo gek te springen was haar repliek... Maar Ik dacht aan het verhaal van de eekhoortjes... „Shall we crack them and cat them now, or save them for later...“.

Een gedeelte van het zuiden van Nederland had al een bevrijding gevierd en de Germanen bij ons begonnen steeds meer in te vorderen en werden eveneens brutaler. Fietsen en andere vervoermiddelen verdwenen. Wij van onze kant werden steeds vindingrijker om de spullen te verbergen... Groningen werd gebombardeerd en beschoten door onze vrienden de Canadezen en zo stond onze vrijheid voor de deur... Melde mij bij een vooruit geschoven post voor dienst bij de Koninklijke Marine bij de Luit ter zee administratie Schaper, die tot mijn geluk bij het horen van de naam meteen vroeg of ik de zoon was..., enz. Of mijn vader nog leefde. Een bevestigend antwoord.

Met Flo en de familie had ik reeds besproken wat ik na afloop van de oorlog zou doen... Op 5 juli 1945 ging ik over van de landmacht (was toch voor de aanvang van de oorlog ingedeeld bij het Bataljon fietsrijders, en daar ik toen op de Zeevaart school zat, werd ik hiervan vrijgesteld.

Naar de Koninklijke Marine met een vrijwillige verbintenis als Seiner der 3de klasse (oorlogsvrijwilliger) in werkelijke dienst.....

De Marine tijd

Uit Nederland vertrokken op 24 juli 1945, uit België op 25 juli en dezelfde dag in Engeland aangekomen, met de plaatsing HMS Royal Arthur, te Zegens, UK. Aldaar kregen we drie overals uitgereikt en een net matrozen outfit (baadje met braniekraag en broek) te dragen op zondagen en bijzondere gelegenheden. Door de weeks liepen we in overal.

Dit kamp dat voor de oorlog tot 'Butlins Holyday Camp' behoorde, bestond uit een centrale grote zaal waar we konden eten en andere evenementen werden gehouden, benevens enkele bijgebouwen en de zogenaamde tweepersoons onderkomens waar wij werden ondergebracht. Vanuit het hoofdgebouw, voorzien van een centrale omroep, werd het gehele terrein van informatie voorzien en eveneens de diverse orders gegeven van nieuws, maaltijden, tea-time, enz. enz...

Voor het Hoofdgebouw was een stuk terrein op de weg afgetekend, het zogenaamde 'Nelson' dek, waar je ter ere van deze Engelse zeeheld in loopas overheen moest lopen. Liepen we in colonne, klonk door de omroep het "Division double round" vooraf gegaan door een trompet signaal.

Bij het schrijven van de term 'teatime' moet ik aan de volgende anekdote denken: Een van de collega's was op die tijd met een of andere Engelse vrouwelijke collega aan het onderzoeken hoe haar lichaam in elkaar zat, toen het teatime signaal ten gehore werd gebracht. Onder het roepen van "teatime now" werd het onderzoek abrupt afgebroken zij bracht haar kleding weer in nette staat en vertrok. Hem in verwondering achter latende... Hij werd er later nog wel eens aan herinnerd...

Gedurende ons verblijf aldaar werden we gescreend, examens afgenomen naar gelang de vooropleiding in Nederland, ons gedrag bekeken, enz., om de aldaar aanwezige Koninklijke Marine staf een indruk te geven welke 'matrozen' geschikt zouden zijn voor de officiers opleiding in Enys House te Cornwall... Als ik mij niet vergis traden we daar aan met een man of 300, waar maar slechts ongeveer 40 man voor de officiers opleiding in aanmerking kwamen onderverdeeld in zee, technische en administratieve dienst, waarbij de zeedienst het grootste contingent moest leveren'

Na deze Alle Hens, voor de Nederlanders, vertrokken we 1 oktober 's nachts per trein naar Cornwall. Penryn alwaar Enys House was gelegen. We werden 's nachts per speciale ingelaste trein vervoerd met zo weinig mogelijke stopplaatsen. Bij aankomst aldaar werden we opgevangen door een sergeant majoor en een sergeant van de mariniers die ons meteen duidelijk te kennen gaven dat we nu militairen waren die in opleiding voor officier kwamen. We werden dan ook naar onze verblijfplaats afgemarcheerd. Zo kwamen we in onze loods met stapelbedden terecht waar onze aangewezen kooien zich bevonden.



Plunje zakken uitpakken, spullen in een kast opbergen en dan rap weer aantreden voor een rondgang over het terrein, waar ons de grote badzaal, zonder bad maar wel met een aantal wastafels met in de nabijheid de wc's werd getoond. Daarna de leslokalen gevolgd door een bezoek aan het hoofdgebouw dat we van buiten mochten bekijken, gezicht vanuit de tuin. Enige tijd daarna werden we binnen geroepen om plaats te nemen aan twee lange tafels.

Van buiten hadden we het interieur reeds bekeken en veronderstelden dat dit voor de officieren was. Keurig met linnen gedekte tafels, een prachtig zilver bestek en echte borden versierd met een anker en kroon. Het klinkt nu misschien raar, maar vergeet niet dat wij in oorlogstijd hadden geleefd en het bij het opkomst centrum heel eenvoudig was. Er werd daar van blank houten tafels gegeten met eenvoudig kommaliewant.

Na de maaltijd werden de tafels door de degenen die dienst hadden afgesopt, hetgeen ook na de koffie/tea ceremonie het geval was Kwam het bestek en kommaliewant van Hr.Ms. Sumatra alsmede het glaswerk?

Deze oorlogsbodem was immers opgeofferd om als breakwater voor de landingen in Normandië te dienen... Bij latere navraag kon ik daar geen bevestigend antwoord op krijgen" Maar waar waren dan deze spullen gebleven? Het was oorlogstijd en het schip was in Engeland gesloopt voordat het bij Normandië werd afgezonken...

.....

De voeding was goed, echter er was ook in het Britse Koninkrijk schaatste en het vlees bestond meesten tijd uit schapenvlees. Zoals ik reeds schreef ging aan de maaltijden het gebed vooraf. Op een dag bleek het vlees uit een karbonade te bestaan. Voor het gebed hadden we al gezien wat er nu op tafel stond en tijdens het bidden zag een ieder zijn stuk vlees al liggen. Het einde van het gebed was daar en daar gingen de vorken razend snel naar het door een ieder gewenste stuk. Dit optreden was natuurlijk niet des officiers en alras kwam de eerste officier binnen en kregen we van onder uit de pan... een flinke schrobbering was het gevolg... daar konden we het mee doen...

.....



Februari '46 werden we bevorderd tot sergeant van speciale diensten aspirant-reserve officieren werd buiten de gewijzigde distinctieven op het tenue rechterarm, de muts met witte band op de plaats waar het Koninklijke marine lint thuishoorde, vervangen door een pet met anker en kroon. Tevens werd het anker op de kroon geflankeerd met lauertakken.

Op 1 april'46 werden wij benoemd en aangesteld tot "Adelborst der 1^e kalsse KM.

Onze tijd in Enys house zat er op.

Vertrek naar Nederland was aanstaande...

.....

DE avond voor vertrek was er de uiteit maaltijd met speech van de commandant waarbij hij ons de beste wenste in de verdere loopbaan en daarbij het officiersschap nog eens nader belichte. De volgende morgen naar de trein gebracht met bestemming Londen waar een veerboot lag die ons naar Nederland zou vervoeren.

Douane controle (veel werd door de vingers gezien) daar we uiteraard allerlei spullen die nog niet in ons land te verkrijgen waren, zoals schoeisel, fietsbanden, nylonkouden, enz., in onze plunjezak hadden weggeborgen...Eén van de collega's had in de plunjezak een paar fietsbanden opgeborgen die duidelijk aan de zijden van de plunjezak zich toonden, de Douane: "heeft u nog wat aan te geven?'...antwoord: "Ja uh uh uh", "loopt u maar door", en zo kwam hij ook door de controle...

.....

Nu een grote sprong, Bull gaat wederom naar de Oost...

Naar de Oost - 1946

De 2e november vertrokken we met een DC 2, uitgeleide gedaan door familie, vrienden en kennissen, naar de Oost, met als eerste tussenlanding Rome (Ciampino vliegveld). Van daar op naar Cairo, waar bij het landen de vlammen uit stuurboordsmotor sloegen. Onderzoek en reparatie namen enige tijd in beslag, doch diezelfde nacht vertrokken we richting Bander Abbas, een landingsbaan in the middle of nowhere omgeven door louter

woestijn. Snoeiheet met een heel summier stations gebouw dat in de oorlog door de Britten gebruikt werd. Direct na het uitstappen voelde we deze warmte die ons als een deken om het lijf sloeg. Snel het stationsgebouw in, in de hoop daar wat verkoeling te vinden. IJdele hoop was ons deel. Gelukkig duurde het tanken niet lang, daarvoor waren we geland, en namen we weer plaats in de snoeihete machine wat toen we eenmaal vlogen snel afnam. Koers gezet naar Rangoon, alwaar we werden ondergebracht in een paleis van een Mahardja, wondermooi, dat tijdelijk diende als hotel. Bij het betreden werden we gewaarschuwd om niet 's avonds door de tuinen die het paleis omgaven te lopen, daar er wel krokodillen konden rondlopen of ander ongedierte. Waar???

Ik denk niet dat iemand er behoefte toe had, we waren blij in de lounge een verfrissend drankje te kunnen drinken want dat hadden we tot nu toe gemist... In ploegen konden we ons opfrissen daar niet elke kamer een badkamer had. Zo bleef ik met een gezette verpleegster nog van ons heerlijke drankje genieten. Zij echter werd bevangen door de hitte alhoewel het er in vergelijking met wat wij in Bander Abbas hadden meegemaakt heerlijk koel was. En daar zat ik dan... Nu wist ik wel van de EHBO cursus dat dan meteen de boord moest worden los gemaakt en deed dat dan ook, onderwijl om hulp roepende. Van de boord naar het volgende knoepje van de blouse en naar niemand die te hulp kwam... De blouse was tot aan de hoogte van de BH reeds geopend toen een van de verpleegsters gekleed in BH en een onderbroek tot de rescue kwam, ze had gelukkig mijn hulp geroep gehoord, terwijl uitrustend op bed... Blij dat ik een ter zake kunnende trof... Later op de avond, gezellig bij elkaar zittende, werd deze episode nog eens onder grote hilariteit en de diverse opmerkingen opgehaald...

De volgende dag inmiddels waren we reeds drie dagen onderweg, gingen we de laatste rak naar Batavia in, waar we veilig en wel op het vliegveld Kemajoran landden.

Afscheid genomen van de mede passagiers en plaats genomen in de gereed staande truck die ons naar Batavia bracht. We werden ondergebracht in Hotel Schomper. De volgende dag was het aanmelden geblazen bij het Departement van Marine. Voordat we ons bij de admiraal gingen melden liepen we langs de afdeling personeel die ons

verwonderd aankeken en vroegen wat we kwamen doen. Grapje? Wij gaven aan dat we waren uitgezonden daar de Marine kennelijk verlet om ons had. Na het inboeken werden we naar de admiraal geleid die ons hartelijk welkom heette. Na zijn palaver werden we doorverwezen naar het bureau plaatsingen en zo werd mij verteld dat ik m.i.v. 20 december '46 was geplaatst a/b van Hr.Ms. Batjan, een korvet dat we hadden overgenomen van de Australische Marine met de oorspronkelijke naam 'Lismore'.



J 145 "Lismore werd de "Batjan"

Direct na de oorlog namen we van de Amerikanen, Engelsen en Australiërs diverse schepen over daar onze Marie in de oorlogstijd veel verliezen hadden geleden, denk alleen maar eens aan de slag in de Java Zee en niet te vergeten op de Oceanen... Om het weer op een beetje Marine te laten lijken werden diverse schepen van diverse klassen over genomen. Vandaar de namen achter de door ons gegeven namen.

Hr.Ms. Batjan

Op die datum melde ik mij a/b Hr.Ms. Batjan, liggende in Tandjong Priok bij de commandant. In de kajuit gezeten vroeg deze mij wat ik voor opleidingen had gevolgd. Het resultaat, alhoewel ik de verbindingsdienst cursus had gevolgd was dat ik Kas- en Voedingsofficier werd. Alhoewel ik aangaf dat ik daar totaal geen verstand van had was het antwoord "Dat leer je dan wel". Het gesprek ten einde, moest ik mij bij de oudste melden die mij wel verder wegwijs zou maken. De officier die deze functie tot nu had uit geoefend zou worden overgeplaatst naar Nederland, ik maakte ook kennis met deze figuur. Bij het overdragen van de functie bleek alras dat van de boekhouding niets klopte en uit het kasboek enkele bladen miste. Nam deze zaak dus niet over, melde dat de aan oudste officier en gedrieën togen we naar de commandant. Deze ging de zaak bestuderen met het hoofd van de administratie aan de wal. De afgeloste officier verdween uit het gezichtsveld en mijn taak nam een aanvang. Gelukkig was er een goede sergeant bottelier (schakel tussen de Officier van Administratie aan boord en de bemanning die de voedingstoko onder zijn beheer heeft), en heb ik veel van hem op het gebied van voeding en het verstrekken daarvan geleerd. Zo werd het dagelijks menu gewijzigd en opnieuw samengesteld conform voorschrift van de Koninklijke Marine, wat ondermeer inhield dat de daartoe benodigde boekhouding herzien werd. Alles in aanvang een hele klus voor iemand die dit nog nooit had gedaan, maar na een maand gaf de cd zijn genoegdoening te kennen. Door de Marine intendance waren grote voorraden blikgroenten, aardappelen op sap, de hydrated aardappelen, stampot, enz. van de Aussies overgenomen. Deze werden dan aangevuld met verse groenten en levende have. Het kwam er op neer, drie keer in week blik en de andere dagen vers. Bij de lange patrouilles hadden we soms op het achterdek kippen, voor de natuurvoeding... Op een van de blikdagen, als ik mii niet vergis stampot boerenkool, viste de Cdt die als eerste werd bediend, uit de keurig opgemaakte schotel een stuk maandverband. Kennelijk door een Australische in nood daar achter gelaten.

Daar de gehele bemanning hetzelfde menu te eten kreeg werd op gezag van de Cdt terstond de gehele maaltijd afgekeurd en moesten de bottelier en ik in een rap tempo een andere maaltijd samenstellen, wat door de koks met snel aangetreden hulpen in een perfecte bamischotel werd omgetoverd. Het restant van de nog aanwezige stampot boerenkool werd met een proces verbaal aan de zee toevertrouwd. Gelukkig waren er toen nog geen Marva-koks in de Marine... en dan te bedenken dat we tegen het middageten door de chef kok van een proef bordje waren voorzien zoals te doen gebruikelijk. De Cdt, de oudste cq eerste officier, alsmede de officier van administratie en de schipper waren de gelukkigen die dagelijks van het proef bordje werden voorzien, ter keuring van het aangeboden. Maar dit hadden we niet kunnen voorzien...



.....

Hr.Ms. Batjan keerde terug naar Nederland en hoewel de Cdt mij gaarne had meegenomen op de thuisreis en ook pogingen daartoe heeft gedaan besliste het "Luizenhuis" te Nederland dat ik werd overgeplaatst naar de kleine vaartuigen dienst en het commando kreeg over Hr.Ms. RP 138. Met dit vaartuig heb ik heel wat beleefd.

Dit schip was overgenomen van de Australische Marine en werd gebruikt tussen de Salomons eilanden voor het vervoer van lichte lading. Het ruim werd aangepast en diende nu als de kajuit met twee slaappleatsen, te weten voor mij en het hoofd machinekamer (HM I9 waarbij tevens ruimte was gemaakt voor een bureau zodat ik en het HMK daar ons administratieve werk konden verrichten.



De RP 138 met nog andere boten van de kleine vaartuigen dienst werden ingezet voor patrouilles in straat Zoende, zuid-oostkust Sumatra en in de Banka/Riouw archipel nabij Palembang.

Onze thuishaven was Batavia (tandjong priok) waar aan de aanleg steiger van de MLD kon worden afgemeerd.

Voor groot onderhoud was Soerabaia, het Marine etablissement, de thuishaven, alwaar tevens het commando KLVD (kleine vaartuigen dienst)

zetelde. Van Soerabaja naar Batavia was de afstand ongeveer 600 mijl en van Batavia naar straat Soenda ongeveer 130 mijl, wat met een vaart van ongeveer 10 /12 mijl toch altijd een tijdje varen was voor dat we op patrouille kon gaan. Het patrouille varen bestond uit het aanhouden en onderzoeken van de diverse vaartuigen die zich in het terrein bevonden. Zo waren er LCT's (landingcraft tanks) die door de Chinezen uit Singapore werden gebruikt om contrabande in Sumatra aan land te brengen.

.....

Bij een van de patrouille tochten voelde ik mij flink beroerd en op de rand van het ruim (slaap en werk ruimte) zittend viel ik naar beneden. De "TIK (telegrafist) waarmee ik toen de ruimte deelde zond terstond een bericht naar het MVKM (Marine Vliegkamp Moro kembangan). Op het vliegkamp, na ruggespraak met de daar aanwezige arts, symptomen van malaria, kregen we de opdracht met spoed terug te varen naar de basis. Mijn jonge schipper met medewerking van de overige bemanning hebben mij keurig afgeleverd. Na keuring door de arts werd ik met een anti malaria injectie naar de ziekenboeg afgevoerd. Bleek dat ik de malaria had opgelopen na een dokbeurt die nodig was daar we al varende bij een as koppeling (motor) met een stuk waar de schroef aan vast zat, waren verloren. Tijdens deze dokbeurt kreeg ik het bericht dat op het vliegveld Kemajoran de schroef was aangekomen. Het stuk as werd uit voorraad bij het Marine etablissement geleverd en was reeds ontvangen. Toog naar Kemajoran om de schroef op te halen. Bij ontvangst bleek dat de kist waar de schroef in moest zitten in mijn ogen veel te klein was. Bij de douane de kist open gemaakt en wat bleek??? In de kist zaten horloges van het merk Omega keuring in doosjes verpakt tet levering aan de I(on. Marine. Op last van de Marine leiding moest ik de horloges in ontvangst nemen, hunnerzijds zouden zij met thuisfront contact opnemen.

De horloges afgegeven en korte tijd daarna ontvingen we de schroef en kon de RP 138 het dok verlaten... Op een van onze tochten gingen we ten anker bij het eiland Seboekoe

ketjil (het eiland waar het wrak van de in de slag op de Java zee kapot geschoten Hr.Ms. Evertsen aan de grond was gezet) We wisten dat daar wilde varkens rond liepen en gezien we schoon genoeg hadden van de blikvoeding, werd besloten op jacht te gaan.

Het kleine sloepje gestreken waar net vier man in konden en dan nog stil zitten anders kwam het water over de rand. Ik had dat nu wel toegestaan maar drukte de leider wel op het hart voorzichtig te zijn. En er rekening mee te houden dat het wilde zwijnen waren !!! Eerder waren we wel eens aan de wal geweest en was de vegetatie bekend. Ze zouden zich in de bomen verschuilen. Toen ze al geruime tijd aan de wal waren en wij a/b niets vernamen, werd ik toch wel wat ongerust after all. Ik was wel verantwoordelijk om deze mannen weer gezond en wel thuis af te leveren.

Zag de lieden al in de bomen zitten met het geweer in de aanslag en in het heetst van het schieten geen rekening met elkaar houdend, op dat moment klonk er geweervuur een geknal van jewelste en daarna doodse stilte... De schrik van de a/b aanwezigen sloeg ons om het hart. Een vreugde kreet op het strand en daar stonden de jagers met een aan een stok hangend zwijn. Opluchting en geschreeuw over en weer! Nu kwam het moeilijkste, vier man met het zwijn aan de wal en de terugkeer moest nog plaats vinden. Oplossing, één man met het aangeschoten zwijn in de sloep en daarna nog een keer heen en weer. De david aan boord waar de sloep aan hing werd gereed gemaakt om het zwijn a/b te hijsen zonder dat het in zee zou verdwijnen of dat de roeier overboord zou vallen. Het was gelukt! Het zwijn hing aan de david en verspreide een walgelijke lucht daar ook de ingewanden waren kapot geschoten... maar we waren trots met onze buit!



De sloep was inmiddels teruggekeerd en een ieder was er zonder enig letsel afgekomen en stond weer aan boord. Nu moest het nog uitgebeend worden en dat was een heel karwei daar niemand ooit zo iets bij de hand had gehad en de stank ondragelijk was. Maar niet getreurd, de TIK had van zijn verloofde in Nederland en grote fles 4711 toegezonden gekregen. Die ras opgehaald, zakdoeken tevoorschijn gehaald en een ieder die aan het uitbenen deelnam werd van een zakdoek met een scheut eau de cologne voorzien op het moment dat hij aan het uitbenen begon. Uiteraard onder aanmoedigen en onder grote hilariteit, zo werd het "varkentje" gewassen. Afval ging meteen overboord en de rest werd met zeewater schoon gewassen. We hebben daarna met een van de col- lega's die met zijn RP langs zij was gekomen nog een feestelijke en heerlijke maaltijd gehad. Zo maak je nog eens wat mee...

We patrouilleerden in Straat Soenda en zo ook in de omgeving van Anjer, een nest waar veel anti Nederlanders zaten, door ons (ploppers) genoemd. Wanneer we daar in de buurt waren was het gevechtswacht op post. De bemanning wilde graag zo een salvo op die stelling afgeven en trachtte dit te bewerken door te roepen "Commandant er wordt geschoten". Ik had zelf nog niets gehoord dus was het nog steeds 'vastvuren'.

Het bleek dan ook loos alarm te zijn. Buiten Tandjong Priok (Batavia) lag het eilandje Etam waar we een enkele keer met gasten uit Batavia waar we gezelligheid van onder-vonden naar toe voeren om wat terug te doen

Voorzien van de nodige spiritualiën en een heerlijke rijsthap brachten we dan op Etam de dag door. Een gezellige en heerlijke dag was het resultaat, wat bleek uit de verzoeken van de genodigden om zo'n dag nog eens te houden. (Gedurende de tijd dat ik Cdt. was van de RP 138 maakten we ook reizen van Tandjong Priok, haven van Batavia, naar de Hr.Ms. "Renville", een K3 vrachtschip. Tijdens de oorlog in de USA gebouwd op de Kaiser werf vandaar de letter K wat later een algemene letter voor dit soort vrachtschepen werd die ingezet werden voor het vervoer van troepen, wapens, tanks en wapencarriers, enz. De RP werd ingezet voor het personen vervoer naar de Renville die een commissie gingen vormen voor het in elkaar zetten van de soevereiniteitsoverdracht Nieuw Guinea Indonesië. Dit schip lag buiten de 12 mijls zone om de onafhankelijkheid te benadrukken en er ongestoord kon worden vergaderd. Te land heerste nog immer een gespannen toestand en waren er nogal wat wapen incidenten. Aan boord was het daardoor wel veiliger...

.....

Bij het na een patrouille terugvaren naar Soerabaja (de thuishaven) in het Westgat, raakte RP 138 een onderwater voorwerp en raakte daardoor lek. Het Marine etablissement werd gehaald en daar werd de schade vastgesteld. Gezien haar algemene vaarleeftijd alsmede het afstoten van enkele schepen van de Kleine vaartuigendienst werd ook zij tot sloop aangewezen. Ik wist mij te voorzien van het stuur en dit hangt nu na bewerking door mijn zwager voorzien van elektrische bedrading en lamphouders boven de huiskamer tafel. Frames voor kapjes en de stoffering daarvan werden door Beertje (vanaf 1950 mijn echtgenote) en mij van uitgerafeld touw voorzien.

.....

13 december 1948 is Bull thuisgevaren en ging voor de 5^e keer door het Suez kanaal, en januari 1949 arriveerde hij in Rotterdam.

Voor mij was het afreizen naar Groningen daar de familie daar nog altijd woonde. Het was een feest om elkaar weer te zien na ruim twee jaar. Dit gezellig zijn was van korte duur daar ik reeds in februari a/b van Hr.Ms. Piet Hein werd geplaatst (ex Seraps) werd geplaatst.

Gedurende het verlof werd bezoek gebracht aan mijn ouders te Leens. Voorafgaand aan de volgende plaatsing, trachtte ik reeds een onderkomen voor moeders en dochter te bewerkstellen in Den Helder, daar dat vermoedelijk gedurende de tijd dat ik een varende plaatsing zou hebben mijn standplaats zou zijn. Flo was daar op tegen (ze had namelijk niets op met het officiersschap) vond het eigenlijk maar bekakte lieden en daarbij kwam nog dat Den Helder (Nieuwediep) uiteraard niet te vergelijken was met Groningen.



Dit verschil van opvatting leverde gedurende de verofperiode nogal eens ruzie op. Veel later claimde ze dat ze moeite had gedaan om in Heemstede onderdak te bemachtigen wat mij vreemd voorkomt, want wat moeten we in Heemstede zoeken als de reden van het huis zoeken is om bij elkaar te zijn en bij een varende plaatsing de standplaats en die

plaats is Den Helder! Resultaat, Ik ging alleen naar Den Helder en trachtte aldaar opnieuw een huis te krijgen wat ook een unicum kon worden genoemd daar ook Den Helder van de oorlog had geleden en over de aanbouw van nieuwe in de gemeenteraad werd gesproken, zoals mij na informatie werd meegedeeld.

Bull werd bevorderd op 1 april 1950 tot LTZ 2 OC

Met Hr.Ms. Piet Hein werd veel gevaren en veel geoefend o,a. met de Engelsen nabij Schotland. Als de mogelijkheid daartoe bestond maakte ik per openbaar vervoer een reis naar Groningen en dat kon eigenlijk alleen op een long weekend, en dat waren er niet zoveel, September'49 kreeg ik plaatsing a/b Hr.Ms. Karel Doorman voor een oefenreis naar de Nederlandse Antillen, die wel tot medio mei zou duren. De Hr.Ms. Karel Doorman, ex de Britse aircraft carrier "HMS Venerable" bekend van het aan boord ondertekenen van de overgave door de Japanners. Het nieuws van de reis bracht ik met het laatste long weekend mee naar Groningen, Het reageren hierop van Flo's kant is mij ontschoten, het heeft zeker geen indruk op mij gemaakt, alleen mijn schoonouders hadden een reactie... eigenlijk hetzelfde wat mij bij het naar de Oost gaan werd gezegd door de pater familias: "Bull, denk eraan dat je getouwd bent III!". Na afloop van de reis naar de West, toen bleek dat Flo een ander had heb ik dat nog wel eens te berde gebracht. Mijn schoonvader had dat beter haar onder haat neus kunnen wrijven... Desalniettemin waren mijn schoonouders zeer aangeslagen door het bericht van scheiding en lieten dat dan ook goed merken vooral aan hun dochter.

Terug naar de reis met de Doorman, het schip was net na onderhoud weer in dienst gesteld. Op 4 oktober 1949 werd de Belgische en Nederlandse pers a/b ontvangen, voordat we op een oefenreis naar Schotland gingen. Het squadron 860 bestaande uit Firefly's zou nog a/b gevlogen worden. Bij een van dit aanvliegen in de Moray Firth, verongelukte een van de vliegers na een foutieve aanvlieg procedure om de brug opbouw te vermijden en stortte aan stuurboord in zee. Rap ging de volggager, gestationeerd schuin achter het schip, er achteraan. Edoch zonder resultaat. Het was het eerste dodelijk ongeluk ... Het weekend daarop bleven we in Invergorden samen met de volggager liggen. Hoe ging e.e.a. bij een vliegtol te werk? De vliegers gingen naar de briefingroom waar ze werden geïnformeerd over het weer en het te verwachte. Tevens werd de toestand van de te benaderen vliegbasis belicht. De brug/vliegbrug was tevens ingelicht, zo ook de machinekamer, benodigd om de gegeven orders snel uit te voeren en extra alert te zijn. Buiten dit was de katapult gereed gemaakt, zodat bij te weinig wind over het dek deze kon worden ingeschakeld. Brandweer stand-by. vliegtuigen waarmee gevlogen zou worden werden uit de hangar in het binnenste van het schip met de grote lift aan dek gebracht en daar werden ze door de vlieg technische bemanning vlieg klaar gemaakt. Dat bestond o.a. uit het uitklappen van de vleugels, blokken voor de wielen en dan proefdraaien. Inmiddels waren de vliegers in de Briefingroom van gegevens voor de vlucht, weerbericht, enz. voorzien. Het trompet signaal voor het ophanden zijnde vertrek klonk dan door de scheepsomroep (melodie "er komt een vogel gevlogen") de eerste strofe... Vliegers verschijnen aan dek en nemen plaats in de vliegtuigen en motoren worden gestart door de vliegers. Als er zes van die motoren op volle kracht draaien geeft dat aardig wat geluid. Zo nodig werd naar de katapult getaxied en de haak van het vliegtuig bevestigd. Het lichtsein van de vliegbrug aan de zijkant van de gewone brug, met ruim overzicht over het vliegdek op groen. De Doorman op volle toeren tegen de wind in, de motoren van het vliegtuig op volle toeren en dan werd het als het ware afgeschoten. Als je op de brug stond zag je het vliegtuig na verlaten van het vliegdek eerst onder het dek zakken om snel daarna het luchtruim te kiezen met een snelle bocht naar rechts.

En zo ging dat met alle vliegtuigen die die dag een missie moesten uitvoeren. Vliegrol werd dan afgeblazen wederom door het zelfde trompet signaal met als einde "tet tet fet...".

.....

1 januari 1950 vertrok het smaldeel, bestaande uit Hr.Ms. Heemskerck en Hr.Ms. Johan van Nassau met ZKH prins Bernhard aan boord van de Hr.Ms. Karel Doorman voor een reis naar de Nederlandse Antillen. De prins was ondergebracht in de kajuit gelegen achtereind van het schip. De Cdt kreeg de hut gelegen naast de commando centrale, in feite de hut die bij het gevecht werd gebruikt. Tijdens deze reis werd veel geoefend en bezocht de Prins diverse onderdelen van het schip. In het weekend werd ons lichaam met de zonnestralen verwend, zo ook de Prins die met een vaal groene zwembroek op het achterdek verscheen en zich bij ons voegde en heel gezellig aan het gesprek deelnam. Tegen de avond na de maaltijd liet hij door zijn adjudant informeren wat er de avond te doen viel. Deze deelde ons dan ook mede na de informatie te hebben ontvangen of er bezwaar bestond dat de prins aan de avond gezelligheid mocht deelnemen. Dat klinkt raar maar de longtroom is er voor "etat majoor" en de commandant verzoekt toestemming om in de longroom te mogen komen. In dit geval was het natuurlijk een wassen neus. De adjudant zijnde de Kltz van Boetzelaar zei er meteen bij dat er geen plichtplegingen moesten worden gehouden hij wilde een van ons zijn. Toen de prins dan ook binnen trad werd het zingen dan ook niet onderbroken en kwam hij gezellig bij de vleugel staan en deed gretig mee.

.....

16 januari 1950 meerden we af in San Juan op Porto Rico. Diezelfde dag werd de Dakota van de Prins gelost en beschadigd. Commentaar van ZKH "Die vent die dat heeft gedaan zou ik wel willen castreren!", hij was dan ook knap nijdig... De prins was voor een optreden door de Nederlandse kolonie uitgenodigd om het aldaar bij te wonen...

.....

Weer een grote sprong,... terug in Nederland

En zo liepen we op 4 mei 1950 de haven van Rotterdam binnen. Einde van een drukke doch leerzame reis... Kleine verlof periode om de familie te bezoeken. En zo trok ik met een lading aan cadeaus, gekocht voornamelijk op Curaçao, naar Groningen. Alwaar ik na een hatelijk welkom te horen kreeg dat ik niet langer welkom was daar mijn echtgenote een ander had gevonden waar ze haar verdere leven mee wilde delen. Het was alsof de grond onder mij in elkaar zakte en daarblij kwam nog de manier waarop het mij werd meegedeeld.

Zal over deze hele geschiedenis niet verder uitweiden daar ik dat een beetje te privé vindt.

Op 19 augustus 1950 heeft Bull "Helen" ontmoet (later door hem Beertje genoemd,..

Huwelijk ;

20 december 1950 van dan ook het Huwelijk plaats met Johanna Magdalena van der Beek te Leiden. Bull had een open tweezitter die hij "kruimeltje" noemde en er was besloten om daar in te trouwen ondanks de temperatuur van -6 graden.

Ondanks dat kruimeltje vlak voor de bruiloft was nagekeken wilde hij niet starten, doch een man met 2 Sint Bernhard honden bood aan er één voor te zetten, en prompt startte de auto,maar..... nog geen 50 meter verder hield hij weer voor gezien...

Wat was er loos??.... geen benzine !!!

De garagehouder was het vergeten, bleek later, maar Bull en Beertje waren getrouwd.



*en zo ken ik haar ook uit de periode Dubois 1964/65, de vrouw van Bull stond aan boord dan ook bekend onder haar nickname...
"Beertje"*

Ik kom daar later nog op terug, Even terug naar de geschiedenis van Bull.

Den Helder werd Bull zijn volgende standplaats, gelukkig was de Gemeente Den Helder begonnen met nieuwbouw en het lukte om een huurwoning (Simplexwoning) aan de Bremstraat te bemachtigen.

Plaatsingen volgde elkander op voor het volgen van cursi bij de artillerie school Erprins en bij Commandant Zeemacht te Den Helder als verbindingsofficier.

Gedurende deze periode werd ik a/b van Hr.Ms. Banckert (ex HMS Quilliam) gedetacheerd om met deze onderzeeboorjager aan de internationale oefening "Activity" met Amerikanen en Britse bovenwater en onderwater deel te nemen.

Het was najaar en de najaarsstormen waren van de partij, we konden er wel flink van langs krijgen beschrijft Bull, en dat was dan ook zo, zo schrijft Bull in zijn memoires...

Oefenen tussen Groenland en de Noord Noorse kust , waar ze een konvooi van vrachtschepen en tankers moesten begeleiden en beschermen... Het was koud, regen en stormweer met uitschieters van windkracht 11.

Lopen van voorschip naar achteren, ondanks de gespannen lijflijnen was verboden. Het schip dook zo nu en dan vol in de golven, om zich dan weer sidderend omhoog te werken waarop het weer met een daverende klap op de volgende golf stortte.

Gelukkig wist soms een rappe hofmeester met kunst en vliegwerk ons op de brug van koffie te voorzien.... (hulde !!)

.....

Eind januari volgde plaatsing afb van Hr.Ms. Evertsen, waarop ik een jaar diende als verbindingsofficier. Veel gevaren en dus weinig thuis.

Winter 1953 Ramp in Zeeland...

Wij waren bij burens op bezoek het stormde heftig en bij hun (zelfde bouw als onze woning) ontstond lekkage. Emmers om het water te vangen werden aangesleept en ondertussen werden de bouwers vervloekt. Wij hadden geen notie van dat deze storm in een ander deel van het land had aangericht. Na toch nog een gezellige avond namen we afscheid met de toezegging morgen een klacht bij de woningbouw in te dienen. De morgen brak aan, het was nog wel donker maar de plicht riep en dus de fiets gepakt en op weg... toen bleek wat de storm had aangericht... afgewaaiden daken die op straat lagen en andere weggewaaiden rotzooi... ongelooflijk.. Beertje, thuis naar de radio luisterend hoorde de defensie oproep gericht aan alle militairen om zich naar de standplaats te begeven... Bij de buitenhaven aangekomen waar Hr.Ms. Evertsen lag afgemeerd kon ik door het extreme

hoogtij niet aan boord komen. De steiger lag geheel en al onder water, het schip lag gelijk met de weg en toonde hooguit boven de onderwater verdwenen steiger. De wacht was bezig aan de valreep om toch het personeel aan boord te krijgen, wat met vereende krachten lukte... Aan boord gekomen

Vernamen we wat de storm had aangericht en tevens de oproep aan de strijdkrachten. Door de CZM werd een ploeg samengesteld met het nodige watervervoer om direct naar het getroffen ramp gebied te worden gezonden. Had mij ook opgegeven, maar kon niet gemist worden en bleef dus a/b. Hr.Ms. Evertsen werd niet verder ingedeeld daar kort daarna voor een oefening naar zee vertrokken. We stoomden op in verband met de Britten, na het verlaten van het kanaal richting Agadir.

Gezien daar met Nederland een tijdsverschil is, onze Cdt was tevens Cdt van het gevormde smaldeel, was het op tijd aankomen mede in verband met het afleggen van beleefdsheidsbezoeken heel belangrijk. Hij maakte zich zorgen die weer op mii terecht kwamen, daar ik tevens de verbindingsofficier van het smaldeel was. Ik was er zeker van de juiste tijd te hebben en het verliep dan ook gesmeerd. Geen vuiltje aan de lucht... Met de plaatsing a/b werden vele reizen gemaakt, veel buitengaats en weinig thuis.

Nieuw Guinea

Op 12 juli 1954 werd ik geplaatst bij de Marine kazerne Amsterdam en gereed gemaakt voor uitzending naar de tropen, prikken halen en aanschaf tropen kleding. Op 7 juli werd per Constellation (Conny) via Rome vliegveld Ciampino) naar Manilla vertrokken.

Te Manilla werd de nacht in een hotel doorgebracht, althans wat er van de nacht over bleef daar we onder leiding van de derde man van het ambassade personeel nog even snel de stad glnge doen.

10 juli kwamen we te Nieuw Guinea, Biak aan waar de aanwezige officieren ons verwelkomden met een groot spandoek "Welkom repat 1956" Voor hen zat de term Nieuw Guinea er praktisch op, zij konden naar huis.., Na anderhalf jaar op het karang (koraal) eiland te hebben gezeten, in de quonsets destijds door de Amerikaanse landingstroepen opgezet. Gezien mijn plaatsing Hollandia was, vloog ik nog dezelfde dag door met een Dakota van de KLM aldaar gestationeerd voor het interland verkeer. Tijdens deze vlucht net zo- als te doen gebruikelijk melde de captain zich met naam en doel van de reis. Bij het horen van de naam gng mijn "vijfentwintig wattertje" gloeien en dacht, verrek die naam ken ik. Naar de cockpit gelopen, mij voorgesteld, en toen bleek deze vlieger een volle neef van mijn Beertje te zijn. Het stuur werd overgenomen door de tweede vlieger en wij trokken ons terug in de cabine om bij te praten. Heel gezellige uitwisseling van familie omstandigheden. Na de landing begaf ik mij naar de Marine kazerne Hollandia om mii bij de commandantzeemacht Nw Guinea te melden.

De Jeep waarmee ik werd opgehaald werd naderhand aan mii toegewezen daar ik als stafofficier menigmaal naar het zend en ontvang station moest, dat bij de haven was gelegen.

Het zend en ontvang station was ondergebracht in het oorspronkelijke US army hospitaal, wat door de Amerikanen tijdens de landingen was gebouwd. In de studio hing een microfoon met een stoel ervoor en wanneer je was gezeten keek je naar Hare Majesteits portret die jou dan weer met een strenge blik aankeek. Het behoeft geen commentaar dat de eventueel aanwezigen in de wachtkamer naar hartelust konden meeluisteren wat jij naar, het thuisfront vertelde. Bekend was dat de gouverneur dinsdagsnacht met het ministerie in Den Haag sprak en woensdag 's morgens gonsde het dan ook van de berichten. De gouverneur... enz., enz. Zij die wilden telefoneren met Nederland zoals ik dat eens per maand deed, indien mogelijk, kon zijn dat er geen verbinding met Nederland kon worden gemaakt. Reed dan tegen middernacht vanuit het klooster eerst in de richting

van de haven om vervolgens de bochtige weg naar Ifar te nemen om daar tegen 0130 aan te komen. Op deze bochtige weg bevond zich ook de verpleegsters bocht, een haarspeld bocht met daarnaast een diep ravijn. Het was hier dus goed uitkijken geblazen zeker bij donkere nacht. Deze gevaarlijke plek was niet aangegeven, maar door routine wisten we deze te vinden. Waarom werd dit nu de verpleegsters bocht genoemd? Gedurende de bezetting van de Amerikanen werkten daar verpleegsters in het aldaar gevestigde ziekenhuis. Wilden deze zich even verzetten dan daalden ze af naar Hollandia om daar met de aldaar bevindende troepen vertier te hebben. Op één van deze tochten is de Jeep met twee verpleegsters erin uit de bocht gevlogen, niets van terug gevonden... Maar 's nachts staat een van hen nog bij de bocht om een lift te krijgen in haar verpleegsters uniform... laat je dus niet afleiden, anders onderga jij hetzelfde lot... Uiteraard werd eerst naar Ifar gebeld met de vraag of ze dachten verbinding met Nederland te krijgen en of er plaats was.

Zodra het gesprek kon worden gevoerd, aan tijdslimiet gebonden, had ik Helen (Beertje), voor haar ongeveer 10 uur in de ochtend, aan de lijn en soms melde ze dat het heel duidelijk was over gekomen. "Het is net of je naast me staat !" Buiten het maandelijks gesprek hadden we natuurlijk ook de gewone brief correspondentie per vliegpost...

Halverwege de term (18 maanden) kon ik naar de Wisselmeren (Enerotalie), een nederzetting aan deze meren gelegen. Daartoe moest ik eerst naar Biak om vandaar met een Catalina van de MLD naar boven genoemde nederzetting te vliegen. Was zelf reeds enkele malen voor dienst op Biak geweest en kende daar de diverse officieren. Het vliegen naar Enarotalie hing af van het weer, daar door een dal tussen twee bergketens moest worden gevlogen. Was het daar een laaghangende bewolking, ging de reis niet door, daar het plafond van de Cat's (de uiterste vlieghoogte) dit niet toeliet. Bijna wekelijks was er een vliegdiens naar Manokwari (in de vogelkop), dit was meer een groenten vlucht daar op Biak als karang eiland praktisch niets groeide en alles dus moest worden ingevoerd, hetgeen door de MLD werd gedaan. Voor Enarotalie hadden ze ook een vlucht al was deze meer op afroep om de aldaar aanwezige Ambtenaar BB (binnenlands bestuur) van het gewenste te voorzien. Deze man, met de voornaam Rafael, zat daar met zijn gezin en had daar tegen de bergwand een aardig onderkomen, wat dan ook geregeld door de vliegers werd bezocht tijdens de reis. De dag van mijn aankomst was het dal schoon en kon de vlucht doorgang vinden. Ik had plaats genomen in de blister (een van kunstglas voorziene bult bij het staartgedeelte) van waaruit je een prachtig uitzicht had. Bij het vertrek kreeg ik nog een kistje in handen met het verzoek hierop goed te letten bestemd voor de BB ambtenaar Rafael de Haan. Hield het kistje dan ook onder mijn hoede. Geweldige landing op het meer en bij de aanleg steiger werden we behalve door Rafael tevens door een aantal Kepaukoes (inwoners van nabij het wisselmeer) gesierd met hun peniskokers ontvangen. Voor mij was dit ook nieuw, daar je deze vogels in Hollandia praktisch niet zag.

Na het hand schudden met Rafael den Haan en het overhandigen van het kistje, liepen 'we eerst naar de Pasargrahan waar ik werd ondergebracht om vervolgens naar zijn huis te gaan. Aldaar opgewacht door zijn vrouw en beide kinderen. De vliegers die deze tocht al meerdere keren hadden gevlogen, hadden een cadeautje en de ook door haar gewenste artikelen bij zich en werden overhandigd. Ook hierbij stonden de Kepaukoes. En gingen even later mee aan de bar staan wat wel Sappig was zo een naakte kerel met een peniskoker op de top van een konijnen pootje en apen staartje voorzien.

Rafael legde mij uit dat ik in hun land gast was en ik mij dus zo goed mogelijk moest aanpassen. Het huis stond dan ook open voor deze lieden, zij waren dan ook vrij om te gaan en staan. Hij was er aangesteld als BB man om het geheel in goede lijnen te houden en hield dan ook zo nodig rechtspraak. Voor het middag- eten namen we nog een drankje aan de bar waar de kepaukoes niet aan deel namen, maar wel aan het opsteken van een

sigaret (toen rookte ik nog). Rafael duidde mij aan om het gebaar van de kepaukoe naast mij in de wind te slaan, wat ik dan ook deed. Eerst gebeurde er niets, maar nadat ik de brand in de sigaret had gestoken kreeg ik een flinke opdoffer met het manuaal dat hij er ook een wilde. Hij kreeg zijn sigaret, kreeg een vuurtje, deed een paar trekken, beet het vuur eraf en deed vervolgens het overgebleven gedeelte in het net dat hij bij zich had , en dat met het draaggedeelte aan zijn voorhoofd hing en hij aan de achterkant van zijn nek droeg...en mij toen uit dankbaarheid toelachte...

De belevenissen van Bull tijdens dit bezoek aan Enatoralie kijkt hij met plezier op terug maar zijn teveel ze in dit stuk op te nemen....., Prachtige omgeving, rust en stilte, zoals hij het omschrijft...Fantastisch!

.....

Op 16 december 1955 was dan repat Nw. Guinea aangebroken en vertrok ik met een super Connie naar Nederland.

Vlieggkamp Valkenburg



Vanaf 18 december werd de plaatsing "Vlieggkamp Valkenburg" wat voor ons weer inhiel uit te kijken naar een woning nabij het vliegveld. In Oegstgeest was men met nieuwbouw bezig, Wij er achteraan en tot ons geluk konden we op een woning/flat inschrijven. Onderwijl woonden we bij schoonmoeder in tot we de flat op vier hoog konden betrekken aan de Karel Doormanlaan a raison van fl 137,50 per maand. Op Valkenburg werd ik als verbindingsofficier geplaatst waar ik op 30 Januari aantrad. Op 1 februari 1957 werd ik bevorderd tot Luitenant ter Zee 1. Herinner mij nog goed dat de dag dat de bevordering afkwam, bij thuiskomst mijn schoenen uit deed en er naast ging lopen (uiteraard met mijn uniform aan, waarop de twee en een half volle strepen het geheel sierde echter toen nog niet bij Beertje opviel en Beer opmerkte waarom doe je dat?

Zie je niets aan mij ? en na een scherpere blik "Oh je bent bevorderd!! Hoera en gefeliciteerd!!" Dikke pakkerd.

Gedurende deze plaatsing vloog ik meerdere keren mee voor inspectie of zo maar als er naar Engeland werd gevlogen of bij een gewone routine vlucht. Zo werd een vliegtocht gemaakt naar Engeland St Mawgan, een Royal Navy, airbase aan noordzijde van Cornwall om de komende Nato oefening, vooral het verbindingen gedeelte en enkele tactieken te bespreken. 's Morgens vlogen we er met Neptune (P2V 7) heen om weer tegen de avond op Valkenburg te landen. Deze tochten deelde ik eerst aan Beertje mee daar ze anders voor niets angstig zou zijn daar ze niet van vliegen hield, alhoewel ze tijdens mijn verblijf in Nw Guinea wel naar Engeland was gevlogen om daar na een advertentie waarop ze had ingeschreven als tandarts assistente, te gaan werken en aldaar tevens haar Engels op te halen. Deze tandarts woonde in Hyde nabij Birmingham. Ze is daar ongeveer 15 maanden gebleven naar haar tevredenheid en gezelligheid met de andere assistentes en kennissen. Ze kwam aldus doende mooi mijn term door...

.....

Plaatsing Hr.Ms. Rotterdam



In juni '62 werd ik a/b van Hr.Ms. Rotterdam geplaatst. Bij het afscheid van Erfprins en het zogeheten uit eten met de daaraan verbonden speeches werd mij een replica van een oud stuk geschut in miniatuur voor de bewezen diensten onder dankzegging aangeboden.

Hr.Ms. Rotterdam was een onderzeebootjager van de Nieuwe Holland klasse waarvan er, in opdracht van Defensie, twaalf op de diverse grote Nederlandse scheepswerven werden gebouwd. Deze jagers werden verdeeld in de A of B klasse. Het verschil was dat de B klasse airco voorziening had en dus naar de tropen kon worden uitgezonden. Hr.Ms. Rotterdam werd in 1957 aan de Koninklijke Marine overgedragen. Diezelfde dag nog vertrokken we naar de Middellandse zee om als volgijager van Hr.Ms. Karel Doorman te fungeren, die we na de straat van Gibraltor oppikten.

Al oefenende voeren we door de Bosporus om voor Istanbul ten anker te gaan, achter de

Doorman. Tijdens de vrije tijd werd de Aya Sofia en de overdekte markt bezocht waar je over de hoofden kon lopen, zo druk was het, zelfs in de winkels die allerhande waren verkochten, Ging daar samen met de Cdt smaldeel een tabakswinkel binnen die bepaalde pijpen verkocht. Hij zocht naar een meerschuiemen kop waar je in Nederland bijna niet kon aankomen tenzij je er aardig wat voor over had. Voor mijzelf kocht ik daar de kleine camel seat wat mij een aardig bijzit geheel leek te vormen bij onze outfit te Den Helder.

De Rotterdam heeft op de terugweg uiteraard zoals bijna alle Middellandsezee tripjes Gibraltar aan gedaan. Bulle beschrijft in zijn memoires dan ook de bescherming en verzorgen van de apen.... Zelfs Churchill heeft het in één van zijn speeches voor hun invallen in Noord Afrika enz.enz.

Na terugkomst werd medegedeeld dat de Rotterdam gereed moest worden gemaakt voor uitzending naar Nw. Guinea., dus het dok in voor knippen / scheren en verdere herstel en voorbereidende werkzaamheden, en klaar om te gaan.....



24 januari 1962 vertrokken we, uitgezwaaid door familie leden, kennissen en vrienden. Van Beertje kreeg ik de raad niet te strijden, neem maar een groot wit laken mee! De reis verliep vlot totdat we ons op een dag varen bevonden voordat we Madeira zouden passeren op weg naar de Kaap Verdische eilanden waar we zouden olieladen voor de oversteek naar de Antillen' Onze arts a/b had bij een bemanningslid appendicitis geconstateerd en dat in vergaande staat. Na overleg met de Cdt

en het hoofd machine kamer, werd meer vaartgemaakt met het doel Funchal snel te bereiken. Er werd aangezet tot 30 mijl wat duidelijk was waar te nemen door de hoge hekgolf die ongeveer twintig meter na de kont omhoog schoot. Een ziekenhuis in Funchal werd gewaarschuwd met de vermoedelijke tijd van aankomst en toen we dan ook binnenliepen stond de ambulance gereed. De arts had ondertussen met ijs op de buik het verloop vertraagd. Daar er meer stookolie was verbruikt werd tevens olie geladen en aan het eind van het olie laden kwam de arts weer a/b met de mededeling dat de patiënt het goed maakte, de operatie geslaagd. 's Nachts vertrokken we naar de Kaap Verdische eilanden in casu Tenerife.

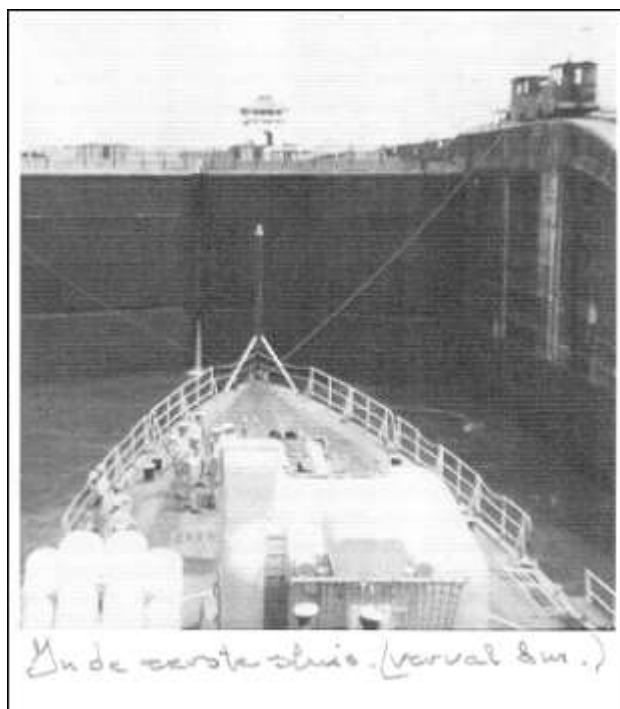
.....

Uiteindelijk is de Rotterdam via Barbados, Willemstad richting Panamakanaal gevaren, via Colon, Christobal naar de Gatun sluizen

Na Gambowa, zo beschrijft Bull deze tocht, versmalde het kanaal naar de Mira Flores sluizen om trapsgewijs tot aan het waterpeil te komen van de grote Oceaan...

Op 16 augustus kwam de Rotterdam in de marine haven van San Diego aan.

Na de officiële bezoeken, was het schip vrij voor bezoekers. Een van de eerste die a/b stapte was een HBS genoot die ook bij de marine had gezeten, deze had verlaten, en nu een verzekeringsbedrijf in Los Angelos runde.



Een van de jongere collega's had een nichtje in Beverley Hills wonen en had haar uitgenodigd om a/b te komen, en zoals dat onder kerels gaat werd voor de grap aan hem toestemming gegeven om haar a/b te halen, maar ze moest wel knap zijn. Uiteraard hadden we er niets mee te maken. Nichtje kwam, werd netjes zoals dat hoort overgefloten en toen waren alle ogen gericht op "kwatta", want wat bleek.... Dit nichtje speelde de vrouwelijke hoofdrol in de film "The Birds" van "Hitchcock" en zij was ook een gezellige prater.



De dag daarop ontvingen we bericht dat Nw Guinea was overgegeven aan de Indonesiërs en hiermee de reis van Hr.Ms. Rotterdam naar de Oost ten einde kwam.

Het gevolg was dat we rechtsomkeerd gingen maken en binnen 14 dagen door het Panama kanaal zouden varen.... Wij hebben dat in ieder geval van twee kanten meegemaakt.



Hoe komen nu de bezoeken aan het buitenland tot stand? Meestal krijgt het ministerie van Marine van Buitenlandse Zaken het verzoek een schip in te zetten voor een naar hun idee belangrijk land. Het Ministerie van Marine bekijkt dan of er een schip kan worden losgemaakt om het verzochte uit te voeren, waarna het spel kan beginnen. De Bevelhebber der Zee strijdkrachten is inmiddels ingelicht die op zijn beurt weer de Commandant Zeemacht inlicht van het verzoek. Na het aanwijzen van het schip, wordt de Cdt van het betreffende schip ingelicht opdat deze maatregelen kan gaan nemen. Het kan gebeuren dat een Cdt zelf een verzoek indient om een land te bezoeken, dezelfde weg maar dan in omgekeerde volgorde wordt dan bewandeld. Toewijzing kan dan plaatsvinden, echter eerst dan na ruggespraak met BuZa.

Hr.Ms. Rotterdam kwam op 19 december na een goede en vlotte reis in Willemstad aan en ontlepen zo ook de winter die van 1962 naar 1963 bar was te noemen....

Princes Wilhelmina was net overleden en hadden we voorgeschreven rouw...Het heeft toen heel wat voeten in de aarden gehad om de Cdt over te halen het feest van Neef Teunis (Neptunis) te vieren en deze happening voortgang te laten vinden. Verschillende restricties werden mij als E.O. opgelegd. Tijdens het bunkeren op de Azoren werd de wacht die als gewoonlijk door een officier werd gelopen(4 uur) door mij gesplitst, zodat hij ook de kans had de wal te verkennen.

Tijdens het dokken in Den Helder vond er een commando wisseling plaats. De nieuwe aangetreden Cdt was meer een strikte man. Hij hield zich strikt aan hetgeen in de voorschriften was vermeld. Alles diende dan ook strikt conform het gestelde in de voorschriften te geschieden en in dit "Neef Teunis" bezoek zag hij meer een feestelijke aangelegenheid, terwijl ik het meer als een traditie beschouwde. Het werd een lange woorden strijd, maar op het einde zegevierde ik echter zoals ik reeds vermeldde met de diverse restricties... Mijn vorige Cdt had de oorlog buitengaats vertoefd, de huidige was wat wij noemden een achter het prikkeldraad figuur en had de oorlog geïnterneerd gezeten.

Een ander evenement tijdens de reis vond plaats nabij de Gouden Bal (longroom voor de o.off.) Na het tafelen behoorde een van de aangewezen hofmeesters de tafel af te ruimen en deze deed dit wel heel rigoureus. Hij greep het tafel laken bij de vier punten, kommaliewant, glazen alles wat op tafel had gestaan erin liep het verblijf uit naar de reling en flikkerde het geheel overboord. Niemand had het gezien echter de schipper die wat later langs liep en niemand in de pantry (waar gewoonlijk o.a. de afwas werd gedaan) aantrof rook onraad en trommelde de hofmeester op die ondertussen naar kooi was gegaan. Zo kwam aan het licht wat er gebeurd was, hij had geen zin in afwassen... Voorlopig werd hij door de Cdt gestraft met het vooruitzicht om na binnenkomst Willemstad voor een onderzoekscommissie te verschijnen.



Beertie ontliet deze winter eveneens daar ze op de dag dat de winter inviel van Schiphol vertrok. Haar reis verliep niet zo vlot daar het eerste oponthoud zich al na de landing op Reykjavik voordeed, daardoor arriveerden ze midden in de nacht te New York, waar in het stations gebouw alle faciliteiten gesloten waren, zelfs geen kop koffie te verkrijgen en slechts een toilet open. Zonder mijn medeweten hadden de offn in de longroom

afgesproken dat ze gezamenlijk naar het vliegveld Hato zouden komen om Beertje te ontvangen, toen ik dan ook op het vliegveld aankwam en daar de practisch complete longroom aantrof was de verbazing groot.

Voor Beertje, mijn vrouw, die op haar van de Icelandic gekregen sokschoenen daar ze niet meer in haar schoenen kon en dacht alleen mij aan te treffen, was het een welkom om niet snel te vergeten. Aan boord hebben we daar een drankje op genomen.

Inmiddels heeft Bull moeten vernemen niet met de Rotterdam thuis te varen, maar hij moest zijn term in de Antillen afmaken en zou later worden overgeplaatst naar de staf ! Tussentijds is er een rondreis gemaakt langs alle eilanden. Na de rondreis moest snel gezocht worden naar een passende woning. Tot hun geluk kwam er tijdelijk een woning vrij van de directeur belastingen die voor 6 maanden naar Nederland vertrok, deze woning was volledig gemeubileerd dus dat was opgelost.

Hr.Ms. Rotterdam maakte nog enkele reizen waarbij ik nog immer Eerste off. was. 25 april volgde de overplaatsing naar de staf. 30 april, de verjaardag van Hare Majesteit dat met een parade werd gevierd en een contingent van Hr.Ms. Rotterdam zou hieraan deelnemen.

.....

Nu de Episode Hr.Ms. Dubois

beter bekend als de Dubbes !

Na deze walplaatsing volgde een varende, en wel als Cdt van Hr.Ms.Dubois [F 809].



Met dit schip werden de diverse bovenwindse eilanden bezocht en tevens twee reizen naar en in Suriname gemaakt, waarvan een tijdens het verblijf van Hare Majesteit koningin Juliana en Prins Bernhard. Voor deze reis werd mij verzocht contact op te nemen met de echtgenote van de Gouverneur. Contact werd gelegd en bleek dat Mevr. de Vries (de echtgenote) verschillende artikelen nodig had om het verblijf van Hare Majesteit en de Prins te veraangenamen, daar in Suriname deze artikelen niet te krijgen waren.

De gewenste artikelen werden aangeschaft en een gezellige correspondentie ontstond hierdoor en zeker wanneer een vervangend artikel het gewenste diende te vervangen. Zaken werden gedaan buiten medeweten van de gouverneur, althans zo leek het... Van de zakenwereld op Curaçao werd een grote doos Havana sigaren gegeven en zo vertrokken we met een kleine lading lekkerheden af naar Paramaribo, waar we niet alleen door de Gouverneur maar ook door zijn echtgenote allerhartelijkst werden ontvangen. Zij was verguld met de inkopen die we hadden gedaan nadat we die op slinkse wijze hadden afgeleverd. De dag daarna arriveerde het koninklijk gezelschap, dat hun intrek nam in het Gouvernementspaleis met een wijds uitzicht over het park en de Surinamerivier. Bij de aankomst werden door ons de verplichte saluutschoten afgevuurd, waarna er een parade volgde waar een contingent van Hr.Ms. Dubois aan deelnam. Ondertussen had ik contact gehad met twee KM collega's die adjudanten waren van het Kon.gezin, een jaargenoot, de andere 2 KIM jaren ouder. 's Avonds waren daar de bekende partijen, waar dan in avondbaadje (groot tenue) broek met gouden lat, werd aangezeten...

Bij ons vertrek uit Paramaribo werden we vanaf het balkon van het paleis met grote lakens uitgewuifd door de gouverneur en zijn echtgenote, tevens als extra dank voor de meegebrachte spullen, waar ze bij het Koninklijke bezoek van hadden genoten ook bij de diverse partijen en diners...

Een minder leuk incident was te danken aan enkele manschappen die in een dronken bui de Nederlandse vlag die bij een van de kroegen buiten hing naar beneden hadden gehaald. Wie dat had gedaan werd verzwegen en, daardoor voor de manschappen verder geen passagieren als voorlopige straf en excuses aanbieden aan de uitbater voor dit incident. 's Middags kwam de schipper bij mij en maakte degene die dat had gedaan bekend. In een "alle hens " uitgelegd dat zulke uitspattingen niet werden getolereerd; degene die het had gedaan gestraft zou worden werd het verbod tot passagieren voor manschappen opgeheven...

Een vervelende zaak, temeer daar het plaats vond tijdens het Koninklijk bezoek...

Eveneens werd een bezoek gebracht aan het Brokopondo project, daartoe reden we over een roodbruin gekleurde weg naar Afobaka, vandaar het land onder water was gezet. De

kruinen van de bomen waren nog zichtbaar en op een enkele hoge punt stond nog een kleine verlaten hut. Een triest gezicht...



Tijdens een van de volgende bezoeken werd met de Nederlandse minister van Sociale Zaken en echtgenote a/b naar Nickerie en Wageningen gevaren om de plantages (bananen) te bezoeken, en tevens die zelfde reis werd Moengo aangedaan om daar de het Bauxiet winnerij te bezien, daar we een belangrijke gast a/b hadden

werd er door de "Bauxiet" flink uitgepakt.

Voor de manschappen werd een voetbalwedstrijd georganiseerd met daarna een voortreffelijk diner. Voor officieren en onder officieren was er een Zwemwedstrijd waaraan, de cdt ook moest geloven. Gelukkig had ik veel gezwommen en kon zodoende mijn mannetje staan en viel zelfs in de prijzen...



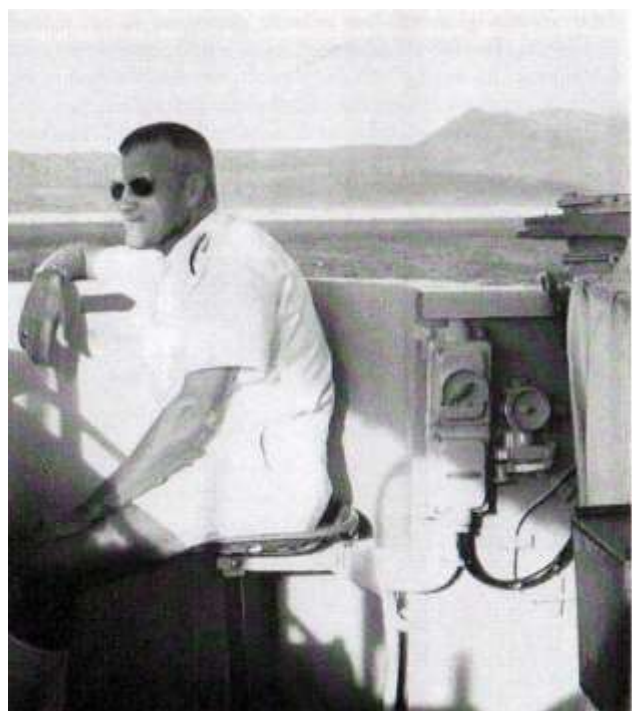
Het varen op de Surinaamse rivieren is wel van een andere orde dan op zee. Hier dichtbeboste oevers, en dan een open plek. Varende langs de aan de rivier gelegen dorpen kwam de bevolking onder luid gejuich naar de rivier toe gelopen, en niet alleen kinderen, ook moeders die hun borsten heen en weer lieten zwabberen en zo

leek het speciaal voor ons een show ten beste gaven, toegejuicht door de manschappen die deze vertoning voor het eerst mee maakten. Vele foto's werden gemaakt voor het thuisfront- zo zeiden ze ... Deze vertoningen vonden vooral plaats wanneer we dieper stroom opwaarts de binnenlanden binnenvoeren, daar bijv. voor Moengo (Bauxiet) grote ertstankers van dezelfde toegang gebruik maakten.

Het passeren op de rivier was een probleem. Degene die stroomopwaarts voer kon doorvaren (makkelijker uitwijken) terwijl de ander zo goed mogelijk een plaats langs de rivierzijde koos, De rivierloods wist wel de plekken te vinden waar passeren mogelijk was. Vanuit Moengo en Paramaribo werd verbinding onderhouden zodat de schepen wisten dat er scheepvaart was. Veel vrij boord was er dan ook niet, en bedenk dat een rivier geen kanaal is met zijn mooie afgeplatte zijanten... Ondieptes worden op de kaart praktisch niet aangegeven en konden we aan het scheepseinde de modder zien opborrelen. Verder dreven er onder water boomstammen, wat op een moment gemerkt werd aan het onregelmatig omwentelen van bakboordschroef. Gelukkig was dit aan het einde der reis en voeren we naar Curaçao , alwaar door de duiker a/b een verbogen schroefblad werd geconstateerd. Reparatie in het dok volgde... Bij een volgende reis naar Suriname (we hadden nu al de Corantijn, de Cottica bevaren), was nu de Marowijne aan de beurt. Deze rivier scheidt Suriname van Frans Guyana en ons doel was Albina, schuin tegen over St Laurent gelegen en bekend van de affaire Dreyfus en Papillon, de tot levenslang veroordeelde.

Contact met de plaatselijke Cdt van St. Laurent gaf mij de gelegenheid dit kamp waar beide gevangenen hadden gezeten te bezoeken. Dit kamp was eigenlijk bedoeld als doorvoerkamp naar Duivelseiland, een piepklein eiland (rots/klip) als kleine stip op de kaart aangegeven, (op sommige zelfs zonder naam).

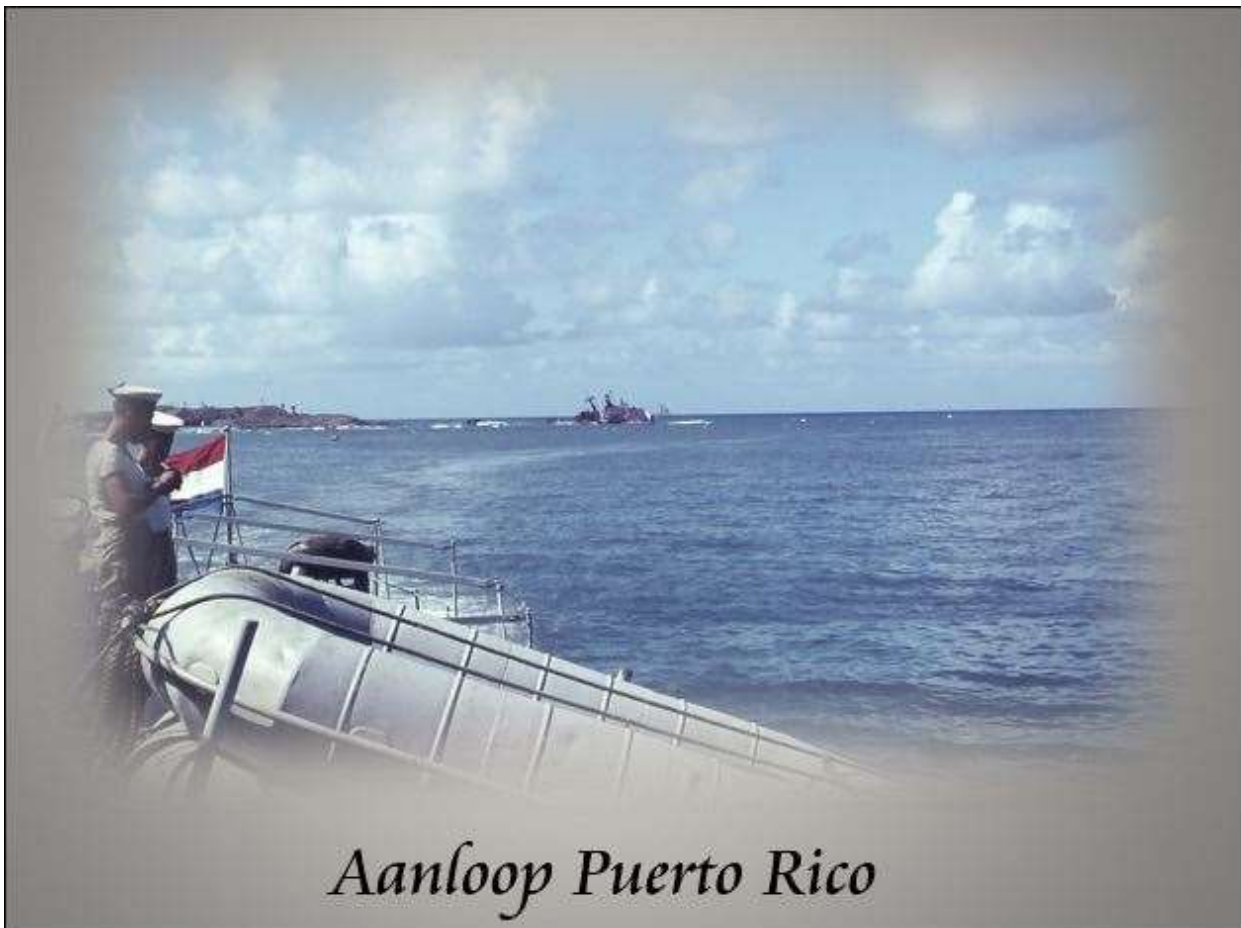
Dit bezoek gaf duidelijk aan hoe deze gevangenen moeten hebben geleefd. Het moet een hel zijn geweest, en dat onder tropische temperaturen, in barakken zonder enige privacy en met een gezamenlijke wc....



Beertje en Bull op de brug 1964

Feest Albina

Voor de steiger naar St Laurent, zo halverwege het vaarwater van de Marowijne, lag ook nog het wrak van een Duitse koopvaarder die getracht had aan het oorlogsgeweld van de Tweede Wereldoorlog te ontkomen. Daar was het gestrand, of liever in de modder vastgelopen. Te Albina werd 's avonds een feest gegeven, ik weet niet ter ere waarvan maar er was een feest. Er werd veel rum geschonken en de dorpsoudste besloot dat et



SanJuan werd aangedaan, daar we gingen deelnemen aan een grote oefening met de Amerikanen en de besprekingen hiervoor in de staf quatters op de wal bevonden van waaruit de oefening zou worden gedirigeerd. De volgende dag 's nachts na het Davilafeest en vol met instructies vertrokken we naar zee 'voor de grote oefening die vijf dagen zou duren. Het was prima opgezet veel actie en dus weinig slaap. Na deze toch wel vermoeiende dagen liepen we weer San Juan binnen voor het bespreken van de resultaten en op het einde hiervan mocht Hr.Ms. Dubois nog een pluim ontvangen voor het correct uitvoeren. Verguld verlieten we na afloop de conferentie zaal... We bleven op gezag van CZMNA (commandant zeemacht Ned. Antillen) nog een paar dagen liggen om vervolgens naar St Domingo op te stomen.

Van St Domingo werd een bezoek aan Port au Prince (Haïti) gebracht Port au Prince een vieze havenstad waar het krioelde van de mensen... Niet te geloven het leken wel mierenhopen alleen die zijn schoner.
Ik was blij dat we na dit beleefdheidsbezoek weer snel naar huis konden varen.

Het einde van de plaatsing naderde en maakte ik nog een rondreis langs de diverse Britse en Franse boven winden o.a. St Kitts, Guadeloupe, Martinique, St Vincent, Grenada en zo weer op huis aan,
Mooie begroeide eilanden... Naar een van de eilanden, Grenada, hebben we nog een vissersscheepje met de naam Manuela op sleeptouw naar hun thuishaven genomen, dat met zoals ze te kennen gaven een paar dagen met panne rondreef.

Vissersbootje Manuela, na motorpech op sleep..... enkele machinisten van ons hebben nog getracht de vissersboot aan de praat te krijgen, doch te vergeefs.....



Mij werd medegedeeld dat ik Hr.Ms. Dubois naar Nederland moest varen en Beertje kreeg plaats op de "Prins van Oranje" van de KNSM.





Hr.Ms. Dubois liep op enig moment de haven van Den Helder binnen. Wij hadden tot de Golf van Biskaje een mooie reis, Na inspectie en afgezwaaid door kennissen en vrienden en belangstellenden verlieten we op de dag na Sinterklaas, 6 december, de haven van Curaçao We voeren tussen de bovenwindse eilanden Puerto Rico en de Dominicaanse republiek met prachtig weer, "oliezeetje",

glad als een spiegel, naar Europa. Het zog gemaakt door de beide schroeven konden we mijlenver volgen... tot de dag voor we de Golf van Biskaje aan liepen en de barometer ons vertelde dat er zwaar weer opkomst was. "Schipper, alles zeevast zetten" was de order.

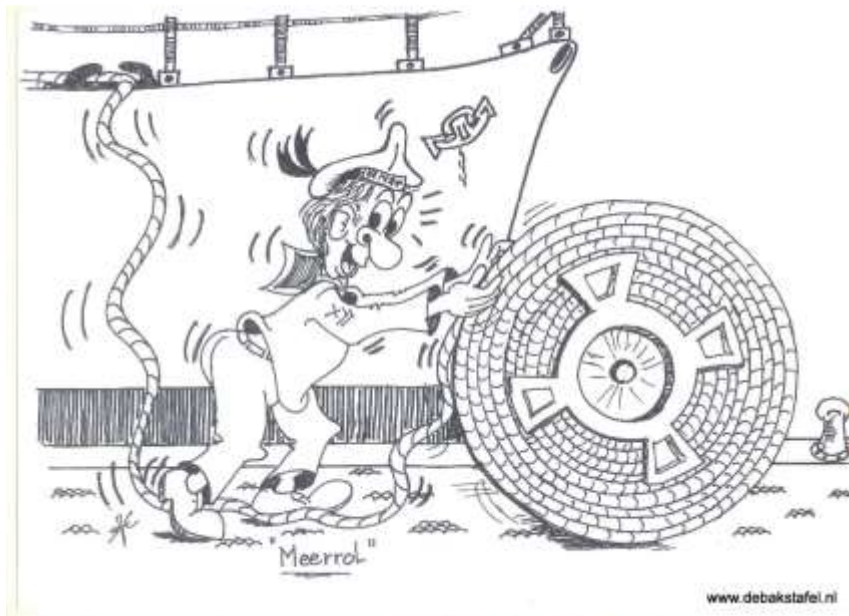
Slingeren konden deze uit de USA overgenomen schepen goed. Eigenlijk hadden ze een te hoge opbouw. Bij de



overname door de Kon. Marine werd het kanon op bordes 2 verwijderd (in de WO 2 waren door deze te hoge opbouw verschillende schepen van die klasse gekapseisd en verloren gegaan op de grote oceaan ("who cares, het is oorlog!"). Slingerend bereikten we Het Kanaal, waar we rustiger vaarwater aantreffen. We lagen wat voor op het schema en daarom besloot ik bij de zuidkust van Texel ten anker te gaan, wat ook goed uitkwam, daar we een uiteetavond hadden georganiseerd.

De volgende dag zouden we de haven van Den Helder, het Nieuwediep, binnenlopen, we hadden verlof voor de boeg en we zouden dus afscheid van elkaar nemen i.v.m. de vetschillende overplaatsingen. Hr.Ms. Dubois werd uit dienst gesteld. Deze avond zouden we, in avondbaadje gekleed om het wat feestelijk te doen, aan tafel vetschijnen, waar de kok voor een feestelijke dis had gezorgd. Het was zeer geanimeerd tot op een moment dat een "grondgolf" de Dubois een heftige slingering deed ondergaan en wij de grootste moeite deden om wat op tafel stond te redden. Een pandemonium tot gevolg- wat een troep! Wij allen aan het opruimen, waarbij we de hofmeesters hielpen. Tijdens dit voorval besloot ik anker op te gaan en de beschermde rede van het Nieuwediep op te zoeken. Zo gezegd zo gedaan Het was intussen na middernacht geworden toen we op de rede verschenen.

Die zelfde morgen rond 10.00 zou de chef staf een inspectie en welkomst bezoek brengen. Hij werd daartoe met het voorgeschreven ceremonieel ontvangen. Na een "alle hens" zakten we af naar de kajuit. Bij het verblijf in de Kajuit werd mij duidelijk gemaakt dat 22 december '65 rond 10 uur niet 22 december om 2 uur 'snachts was. Na nader uitleg begreep hij het, waarna nog een kort samenzijn in de longroom volgde. Anker op en de haven binnen varen was de volgende zet....



Meerrol op post, Op de kade stonden de vele familieleden op onze thuiskomst te wachten..., zo ook Beertje met zus en zwager. Een heerlijk weerzien van de geliefden en familie volgde en werd aan boord nog voor vertrek naar huis nagepraat....

Hier eindigt het verhaal van Hr.Ms. Dubois met haar laatste commandant Hermannus Sieds Vreedenberg, alias Bull.

Uiteraard heeft dit schip voor deze periode het nodige meegemaakt Wilt u daar meer over lezen?.... kijk dan even op www.hrmsdubois.weebly.com







Na geplaatst te zijn geweest als Hoofd Materieel Algemeen Technisch bij het Ministerie van Defensie te Den Haag is Bull op 1 april 1967 benoemd en aangesteld als Kaptein luitenant ter zee bij het Ministerie van Defensie staf, te Den Haag.

24 april 1967 geplaatst bij de Marine kazerne Amsterdam Comiberlant te Lissabon(Portugal) ..*alwaar ik met een bezoek van Hr.Ms. Isaac Sweers hem nog eens de hand mocht schudden afgemeerd aan de Taag en Bull een formeel of informeel bezoek bracht.*

5 april 1971 is Bull geplaatst in de Marinekazerne te Den Haag Bovenrol en op verzoek eervol ontslagen uit de zeedienst wegens het overschrijden van de leeftijd van vijftig jaren.

Het verhaal eindigt in de rang alwaar Bull zijn vader ook in is geëindigd....
Zo'n vader zo'n zoon !



