



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 26 / 7 november 2018

Extra editie L 9609

Vroeger hadden we houten schepen met mannen van staal, maar ook in de jaren 60 stonden er mannen op stalen schepen hun mannetje. In de gesprekken die ik afgelopen weken heb mogen voeren met diverse oud collegae over het wel en wee aan boord van de marineschepen uit de periode 1960/65 en wat we zoal hebben uitgevreten, maar vooral wat we hebben meegemaakt moet ik terug denken aan een verslag wat ik eens eerder publiceerde in 't Schrijfhoutje en ik dit deels opnieuw publiceer.

Het betreft de mannen (van staal) diende op Harer Majesteit schepen in het voormalige Nieuw Guinea..... mijlen ver van huis.

Dit stuk gaat voornamelijk over Hr.Ms. L9609 ... beter bekend als Klep 9 ! Een marineschip als een notendop, niet veel groter dan de pont op het IJ te Amsterdam, zoals Dirk Frelink het omschrijft....

Spanning, ontbering, zeemanschap, verdwaald, en ernstige te kort aan drinkwater, ziektes enz. aan boord van dit schip, maar uiteindelijk met een goede afloop.....Dit verslag wil ik u niet onthouden.....

Mij zijn deze ontberingen in mijn 13 jaren bij de marine bespaard gebleven, ik had op tijd mijn droogje en mijn natje...natuurlijk heb ik ook wel wat meegemaakt ...maar deze jongens?.... Petje af!

Veel lees plezier.....
Arie Krijgsman

Met dank aan Het NIMH te Den Haag, verslag uit de Jaarboeken KM en het persoonlijke verslag van Dirk Frelink alias "Spijker" en andere sobats die materiaal aan hebben geleverd !

Werververplaatsing : 415 ton
Afmetingen : 46.01 x 11.25 x 2.70 meter
Voortstuwing : 2 Kromhout diesels
Machinevermogen : 600 pk
Snelheid : 8,5 knopen
Bewapening : 2 x 20 mm
Bemannning : 22 koppen
Bouwwerf : Arnhemse Scheepsbouw Mij. Te Arnhem
Op stapel : 01-06-1954
Te water : 04-09-1954
In dienst als Kais : 18-10-1954
In dienst bij de KM : 04-06-1960

Op 12-01-1963 te Curaçao aangekomen en aldaar in gebruik genomen.

Naamsein : L 9609 (II)
Ex. Kais
Uit dienst : 30-05-1968
Afgevoerd : 15-09-1969
Later als koopvaardijship "Elizabeth in de vaart."

Bijzonderheden : Als Kais voor de Nederlands-Nieuw-Guinea-Petroleum Mij.
Gebouwd en overgenomen door de KM voor dienst N.N.G.



Kais (de latere L 9609 (II) liggend op de werf Konijnenburg te NNG)

Eind 1962, na met de Goerka's alle voertuigen wit geschilderd te hebben met VN en UN erop kreeg ik op 20 september 1962 weer een schip.

Ik werd officieel geplaatst Hr.Ms. L9606. Het schip lag voor onderhoud in Biak dus de eerste de beste vlucht naar Biak was ik van de partij. Lach niet, het schip was niet groter dan de pont in Amsterdam over het IJ.

Het was een landingsvaartuig dat haar voorklep op het strand kon laten zakken.

In NNG voeren drie van die schepen; de L9607 en de L9608 waren iets kleiner en moesten buiten het rif van Biak onklaar gemaakt worden omdat ze niet aan Indonesië gegund waren. De L9609 of liever "Klep 9" was in de ogen van de leiding nog zo goed dat een kleine bemanning van 20 man, die over de Grote of Stille Oceaan moest varen. In eerste instantie naar Mexico en dan later door het Panama-Kanaal naar De Nederlandse Antillen om daar als bevoorradingschip dienst te gaan doen.



Klep-7 te Manokwari. In sept. 1962 hebben we ook dit schip samen met de L9608 onklaar gemaakt achter het rif in Biak.



L 9608 in Manokwari. In sept.1962 hebben we dit schip 'onklaar gemaakt' achter het rif in Biak.



Waterbasis baai Biak

Op deze waterbasis in Biak heb ik een droomtijd gehad.

Ook de tijd tot het vertrek op 8 oktober 1962 was een gigantische mooie tijd

Ik had onderdak gevonden aan de Waterbasis op Biak want daar was een

duikschool en daar was mijn eerder genoemde maat Bob Braakman (*Ja diegene waar ik samen mee tot Olieman werd bevorderd*) de duikmeester. Overdag werkte ik op de Klep 9 want die lag in de baai van de Waterbasis en in de middag ging ik mee duiken ook al had ik dan niet mijn duikbrevet.

Leuk om even tussendoor te vertellen is; dat in die periode aan een Hollandse koelfirma door de marine werd gevraagd of zij een koelhuis wilden bouwen. Dat wilde de firma wel maar ze had geen mensen, dus kwamen zij bij mij of ik niet een nieuw koelhuis voor ze wilde bouwen. Nou beging dat bedrijf de fout om het officieel aan de technische marinestaf te vragen en dan mag het niet want een beroepsmilitair mocht geen bijverdienste hebben. Later vroegen ze het rechtstreeks aan mij en ik zei natuurlijk ja. Het bouw materiaal lag allemaal kant en klaar op de wal, het was een soort bouw pakket. Dus in de namiddagen en in de avonden maar ook vaak overdag in de marine tijd werkte ik als koelmonteur van de NV. Koelraad voor de Marine en het leuke is aan het eind van de rit had ik er nog 500 piek mee verdiend ook en dat was toen toch twee maandsalarissen. Toen het allemaal klaar was kwam er een technische dienst officier en die gaf mij de opdracht om alles na te kijken en er een eindrapport over te schrijven. Je snapt dat er nooit een betere koelcel is gebouwd als die.

Wat eten en drinken betreft kon het ook allemaal niet op want aan de Waterbasis van Biak stonden drie vrieshuizen(cellen) en daar kreeg ik natuurlijk ook het toezicht op vanwege mijn Koeltechniekbrevet. 's- Avonds maakten we een houtvuur op de pasir poetih zeg maar het strand en uit het koelhuis werd dan een pak vlees gehaald.

De Klep moest natuurlijk tot aan zijn strot vol met olie anders konden we die oversteek nooit maken. Dus op de avond voor het vertrek voeren we langs zij een door de Marine gecharterde tanker "De Duivendrecht" van Van Ommeren Shipping Company, die in de haven van Biak lag.



Vanaf die tanker werden we volgepompt met olie maar omdat onze eerste machinist ziek was moest ik als zijn directe ondergeschikte dit afhandelen met de **HWTK** van de Duivendrecht.

Toen alles klaar was nodigde deze H(oofd)W(erk)T(ug)K(undige) mij uit voor een borrel en wat me nooit gebeurde, gebeurde nu wel. Ik zakte door bij die man in zijn hut en hij wist er ook geen raad mee dus legde hij mij maar in zijn kooi. Op de Klep had men niet in de gaten dat ik nog aan boord van de Duivendrecht was dus men ging varen om de volgende ochtend te vertrekken.

Toen ik midden in de nacht wakker werd in een vreemde kooi en in een vreemde hut had ik het gauw door. Vreselijk was dit; want als je niet op tijd was bij vertrek van je schip dan moest je naar de Consul of in dit geval naar het Gouvernement en dan was je officieel 'achterzeiler' zo heet dat in scheepstaal. De consequenties waren meestal niet plezierig. Vliegkosten naar de volgende haven uiteraard voor je eigen rekening. Een flinke straf van

je Kapitein of Commandant en het bleef eigenlijk je verdere zeemansleven aan je naam kleven.



Dit is nog water laden vanaf de wal op dezelfde manier ging het vanaf de Duivendrecht met olie, die we extra mee konden nemen door de ballasttanks te vullen met olie van de Duivendrecht,

Ik liet het er echter niet bij zitten. Met een jeep van de Landmacht liet ik mij over land naar de Waterbasis scheuren en daar vond ik mijn maat de duikmeester kpl.mach. Bob Braakman, bereid om mij met een speedboot achter het rif te brengen op volle zee. We hadden afgesproken als hij dacht het te redden dat hij mij tot op de Klep zou brengen. Gelukkig meteen buiten het rif konden we de Klep nog zien al was zij al wel een aardig eind weg. Mijn maat de duikmeester heeft een uur lang alles uit die duikloop soort

Oceanografisch verslag van Hr. Ms. L 9609

Uit o.a. het Jaarboek van de Koninklijke Marine 1962, aangevuld door Dirk Frelink machinist der 1e klasse oud bemanningslid.....

9 OKTOBER - 20 DECEMBER 1962

Biak-Panama

Commandant: luitenant ter zee der te klasse M. W. J. Muller.

Oceanografisch verslag van Hr.Ms. L 9609

Na het bereiken van het akkoord over de overdracht van westelijk Nieuw-Guinea werd in het kader van het terugtrekken van de Nederlandse strijdkrachten besloten Hr.Ms. L 9609 naar Nederland te dirigeren. De factoren, welke van bijzondere invloed zijn op een grote zeereis van een landingsvaartuig van nog geen 500 ton waterverplaatsing, zoals de eigenschappen als zeeschip, beïnvloed door de vorm en het motorvermogen, de actieradius en het noodzakelijke onderhoud gedurende de reis, werden overwogen.

Daarom werden zowel de route via het Suez-kanaal als die via het Panama-kanaal gezien. De route via Suez biedt het voordeel van een groot aantal havens, welke kunnen worden aangelopen, zowel voor de bevoorrading als in noodgevallen. Een aanzienlijk nadeel was echter dat in de periode, waarin de overtocht moest geschieden, nog een grote kans bestond op plotseling optredend slecht weer.

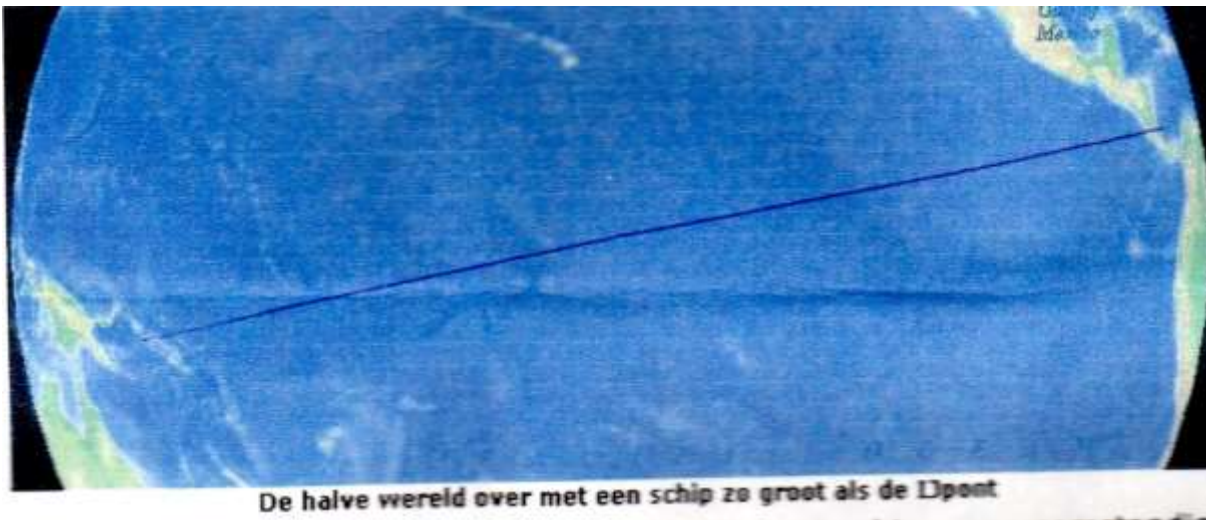
Dit type landingsvaartuig is, hoewel vrij goed bestand tegen slecht weer, bij dit weer al spoedig niet meer in staat om koers en vaart te behouden. Door de vierkante bouw en de geringe diepgang verlijert het snel bij windkrachten groter dan 10 -15 m/ sec. en door iedere zeegang wordt de vaart beïnvloed. Bij vol vermogen bedraagt de vaart 8 knopen; bij lange oceaandeining werd reeds een vaartverlies van 1 knoop geconstateerd; bij een golflengte kleiner dan de lengte van het schip en voren inkomende zee kan de vaart afnemen tot 2 à 3 knopen.



Hr.Ms. L 9609 te Manokwari (NNG) Zomer 1962 Foto: IMH

Bij het optreden van slecht weer kan dus vaak onmogelijk een bepaalde koers worden behouden, zodat in dat geval ook een uitwijkhaven onbereikbaar zou zijn. Weglopend voor slecht weer bij voldoende zeeruimte ligt dit type schip echter vrij rustig, zodat dit zo nodig zonder bezwaar kan geschieden. De route via Suez impliceerde ook een overtocht van Gibraltar naar Nederland in een ongunstig jaargetijde. Bovendien was het schip niet voorzien van verwarming.

De route via het Panama-kanaal biedt het nadeel van een gering aantal aanloophavens maar een kleine kans op ongunstige weersomstandigheden en het schip kon voor de oversteek over de Atlantische Oceaan in de Antillen een gunstig jaargetijde afwachten. De keus viel dan ook op deze oplossing. Thans bleef nog de keuze van de route en de nodige aanloophavens over.



De route in het gunstigste gebied voor de te verwachten weersomstandigheden zou moeten liggen in de equatoriale zone. Weliswaar is dit het gebied van de 'intertropical convergence' zone, gekenmerkt door zware regenbuien, vergezeld van windstoten en slecht zicht, maar de kans op windkrachten groter dan 4 en golfhoogten groter dan 10 voet zijn gering. Dit gebied ligt in de laatste maanden van het jaar globaal tussen 0 en 8 graden noorderbreedte. Aangezien rekening moest worden gehouden met de actieradius van het schip, viel de route via de eilandengroepen bezuiden de equator via bijvoorbeeld Fyi, Samoa en Marquesas-eilanden als mogelijkheid af. Aanvankelijk werd dan ook de route gekozen via Ocean Island, Hawaïeilanden, Manzanillo (Mexico) naar Panama.

Tijdens de voorbereiding van de reis bleek dat op eenvoudige wijze de actieradius van het schip kon worden vergroot door een ballasttank geschikt te maken voor brandstof tank, waarna de route nogmaals werd bezien. Gedurende de gehele passage kon worden gerekend met een windkracht van 3 - 4 uit oostelijke richtingen. Verder moest er rekening worden gehouden met de zeestromingen, die een belangrijke invloed konden uitoefenen op het generaal behoud.

Bezuiden 4 graden noorderbreedte treft men een zuidequatoriale stroom in westelijke richting aan, die soms een kracht bereikt van meer dan 3 knopen. Benoorden 8 graden noorderbreedte treft men de noordequatoriale stroom aan, eveneens in westelijke richting, die soms meer dan knoop bereikt. Daartussen ligt het gebied van de equatoriale tegenstroom in oostelijke richting, die nogal variabel is en snelheden kan bereiken van meer dan 2 mijl per uur, maar soms volkomen afwezig is of in tegengestelde richting loopt. Al deze gegevens werden ontleend aan de pilots en kaarten, uitgegeven door de British Admiralty en pilots charts van het United States Hydrographic Office te Washington.

Gestreefd werd dus naar de route tussen 4 en 8 graden noorderbreedte, waarna Ocean Island werd geschrapt uit de route en in de plaats hiervan werd Majuro Atol in de Marshall-eilanden aangedaan. Rekening houdend met vaartverlies ten gevolge van de oceaandeining, wind en zegang, werd een reisschema uitgezet met een behoud van 6 knopen. Gezien de grote afstanden kon echter een gering verschil in de berekende vaart aanzienlijke afwijkingen van het tijdschema veroorzaken. Er werd naar gestreefd medio december Curaçao te bereiken.

Ten gevolge van een motordefect vertrok het schip 9 dagen later dan was voorzien. Gehoopt werd, dat dit verlies met een mogelijk gunstige zeestroom kon worden ingelopen, doch dit werd slechts gedeeltelijk gerealiseerd. In verband hiermede werd het bezoek aan Manzanillo geschrapt en werd besloten de overtocht van Pearl Harbour naar Panama rechtstreeks te maken.

Na zorgvuldig berekenen bleek de optimale route van Hawaï naar Panama te liggen via het gebied van de equatoriale tegenstroom, dus tussen 4 en 8 graden noorderbreedte. Van Pearl Harbour af werd dan ook een zuidoostelijke koers gevolgd, teneinde dit gebied zo spoedig mogelijk te bereiken. Deze route was weliswaar 375 mijl langer dan de route volgens de grootcirkel, maar zij kon in kortere tijd worden afgelegd. Gezien het feit, dat het schip de reis tot Pearl Harbour goed had doorstaan ondanks slecht weer, werd het bezwaar van gebrek aan uitwijkhavens op deze route aanvaard.

De drie trajecten **Biak-Majuro-Pearl Harbour-Panama** bedroegen nu respectievelijk 2200, 2400 en 5200 zeemijl, die met een algemeen gemiddelde van 5.9 knopen werden afgelegd.

Redactie: 9.800 zeemijlen = 18.150 km !!!

Het is in de huidige tijd een bijzonderheid, wanneer een schip van de Koninklijke marine in belangrijke mate rekening moet houden met meteorologische en oceanografische gesteldheden gedurende een reis. Het gebruikelijke exacte tijdschema was in dit geval niet mogelijk. Aangezien wind en zeegang aanzienlijke invloed hebben op het behoud van dit type schip, doch nauwkeurige gegevens hiervan niet bekend waren, konden ook geen nauwkeurige stroomgegevens worden verzameld. Wel kon worden geconstateerd, dat deze, zoals de pilots ook aangeven, zeer onbetrouwbaar zijn in richting en kracht. Hoewel geen definitieve aanwijzingen werden gevonden voor stroom in tegengestelde richting, was de gemiddelde stroomsterkte kleiner dan aangegeven in de pilotcharts en werden ook, vooral tussen Pearl Harbour en Panama, krachtige dwarsstromen geconstateerd zowel in noordelijke als in zuidelijke richting.

Volgens dezelfde gegevens moest de kans op windsterkten groter dan 4 op 5% worden gesteld; men ondervond $\pm 25\%$ windkracht groter dan 4 Beaufort. Na vertrek uit Biak werd, teneinde snel in het gebied van de equatoriale tegenstroom te geraken, een noordoostelijke koers gestuurd. De eerste dagen stond een matige wind, ongeveer kracht 3 tot 4, langzaam toenemend in kracht. Over het algemeen was de windrichting tussen oost en noordoost met enige malen zuidoost. Op ongeveer 5 graden noorderbreedte werd de oostelijke stroom merkbaar en werd de koers naar het oosten verlegd.

Deze gunstige stroom hield slechts een dag aan, waarna de kracht en de richting van de stroom niet duidelijk meer waren te constateren, mede doordat wind en deining het behoud beïnvloedden en niet was na te gaan in hoeverre ieder der factoren van invloed was.

Teneinde alsnog te trachten van een eventuele gunstige stroom te profiteren, werd de route nog meer naar het noorden verlegd, echter zonder resultaat.

Hoewel gedurende verscheidene dagen van het eerste gedeelte der tocht een totaal bewolkte hemel voorkwam, werden slechts zelden regenbuien geconstateerd en dan nog in lichte vorm.

Na een verblijf van een dag te Majuro op de Marshall-eilanden werd de reis voortgezet naar Pearl Harbour op 22 oktober. Met harde oostelijke wind, kracht 7, en een golvende zee werd een oostelijke koers bepaald, daar moest worden vrij gevaren van een gebied van 600 mijl rondom Johnston Island, alwaar nucleaire proeven werden gehouden. Voor dit type schip waren de wind en de golven op de kop een ernstige handicap.

De snelheid werd sterk verminderd door de golven, die recht op de vierkante boeg sloegen en behalve een snelheidsverlies ook hevige trillingen door het gehele schip veroorzaakten. De koers ongeveer 35 graden naar bakboord verleggen was niet mogelijk, gezien het gevaarsgebied rond Johnston Island.

Naar stuurboord uitwijken zou een belangrijke omweg betekenen en een schuin inkomende zee zou zwaar slingeren veroorzaken, zodat noodgedwongen tegen wind en zee moest worden ingestoomd.

Na enige dagen zwakten zee en wind af en kon met rustiger weer verder worden gevaren. Dit was een gelukkig toeval, daar juist na het ruwe weer enige motorstoringen optraden en tweemaal beide hoofdmotoren enige uren buiten werking waren, zodat de elementen vrij spel hadden.

Varend langs de 600-mijlscirkel rond Johnston Island werden enige waarschuwingen van patrouillerende Amerikaanse Neptunevliegtuigen ontvangen, om niet binnen het bekendgemaakte gevaarsgebied te komen.

Bij nacht werden in totaal drie atoomexplosies waargenomen,

(Onderbreking note Dirk Frelink)

Het was een ongelooflijk gezicht, het is 300 mijl bij je vandaan maar de bekende paddestoelen leken wel vlak voor je neus te ontploffen, Op de momenten dat de ontploffingen daar waren kon je letterlijk en figuurlijk door elkaar heen kijken. Een heel schokkend uurtje

die voor enige seconden van de nacht een dag maakten. Het traject voerde met variërende koersen langs het gevaarsgebied en daarna recht naar Pearl Hárbour. Op dit gedeelte traden ook nog enige motorstoringen op, maar het weer bleef verder gunstig met goed zicht en een rustige zee.

Op 6 november arriveerde het schip te Pearl Harbour, waar snel enige reparaties werden verricht, daar het schip enkele scheuren in de opbouw had opgelopen ten gevolge van de zware trillingen, die het had moeten doorstaan.

Na drie dagen ontspanning, reparaties en bevoorrading vertrok het schip op 9 november weer naar zee voor de langste trip van de gehele reis naar Panama. Na op de rede van Pearl Harbour de kompasfouten voor het magnetisch stuurkompas te hebben gecontroleerd, werd de tocht aangevangen dicht onder de kust van de oostelijke Hawaïeilanden langs. Onder bescherming van deze eilanden voer het schip in rustig water met een heldere hemel en zeer weinig wind. Nauwelijks was echter het meest oostelijke eiland Hawaï gepasseerd of de wind nam toe tot kracht 5 à 6 en de zeegang nam toe tot golvend.

De volgende dag nam de windkracht toe tot 6 à 7 en de toestand van de zee nam toe tot "zee", uit overwegend oostelijke tot noordoostelijke richting. De gestuurde koers bedroeg 105 graden rechtwijzend en het behoud resulteerde in 140 graden rechtwijzend, ten gevolge van de westelijke stroom en het sterke verlijeren.

Daar de snelheid ten gevolge van de ruwe zee door het water slechts 4 à 5 mijl bedroeg, was de verplaatsing ten gevolge van de sterke dwarswind van grote invloed. De behouden koers van 140 moest echter weer naar het gebied der equatoriale tegenstroom voeren.



Foto: met dank aan Theo Burgers

Na 8 dagen in slecht weer te hebben gevaren, werd de koers verlegd naar 120 graden rechtwijzend en 2 dagen later werd oost gestuurd, daar het tegenstroomgebied ruim was bereikt, hoewel van een voordelige stroom nog niets merkbaar was. Slechts van 8 tot 10 december was de stroom merkbaar om de oost geweest en liep het behoud op tot 8 knopen.

Op 10 december raakte echter een der hoofdmotoren buiten gebruik. Deze kon pas na een reparatie, welke zes dagen en nachten in beslag nam, op vijf van de zes cilinders verder draaien.

Dirk Frelink; (Een nachtmerrie was het, Het stat er allemaal zo koeltjes maar in die periode moest iedere dag één van de hoofdmotoren uit elkaar worden gehaald. We voeren dan natuurlijk op de andere hoofdmotor maar na 24 uur was die ook weer helemaal in elkaar gedraaid. Dan gingen we weer over op de zojuist gerepareerde en dat ging zo'n dag of 10 door.

De HWTK was inmiddels zo ziek dat hij opgesloten werd in zijn hut waarvan alleen de Commandant een sleutel had. Ik als tweede man kreeg de volle verantwoordelijkheid. Mijn 7 mede-machinisten had ik verdeeld in 4 ploegen van twee, inclusief mijzelf, en we werkten dag en nacht door).

De wind was na 20 december afgenomen tot kracht 4 en ook de toestand van de zee werd aanmerkelijk rustiger, zodat het schip toch goed manoeuvreerbaar bleef. Een voordelig punt was, dat tijdens deze laatste trip veel korte, hevige buien optraden. Daarvan werd gebruik gemaakt om de slinkende zoetwatervoorraad op peil te houden. Soms werd in tien minuten tijd meer dan een ton zoetwater in de dekzeilen gevangen en naar de drinkwatertanks gevoerd. In totaal werd op dit traject ongeveer 25 ton water opgevangen.



Hier de goten die we gemaakt hebben om het water op te vangen in alles waar water in kon. Later goten we dat water via grote trechters door de waterlaadgaten in de tanks.

Dirk ; Het drinkwater was al enige dagen op en we hadden een rantsoen van 2 liter per dag per man om je mee te wassen en om van te drinken. Er zijn flinke straffen uitgedeeld aan bemanningsleden, die zich niet aan de afspraak hielden en toch meer gebruikten. Dit staat allemaal niet in dit verslag maar het is de waarheid en echt gebeurd. Het wassen gebeurde dus door je nat te maken met een katoenen lapje met zoet water. Dan werd het lijf ingesmeerd met zeep. Wassen en daarna richtte een maat een zoutwaterslang op je en dat water werd natuurlijk uit zee

gepompt. Als dat gebeurd was werd het zout weer van je afgeveegd met het zoetwaterlapje.

Wat er over was en dat was bijna alles werd natuurlijk gebruikt om te drinken. Op 12 december 1962 was het zoetwater op en ik had de trieste taak dat aan de commandant over te brengen. Onze commandant stond bekend als een Christen en na mijn bericht gaf hij bevel aan de Bootsman om alle opvarende hun zondagse kloffie aan te trekken. Hij wilde een Kerkdienst/bidstond houden in het laadruim en in gebed om regen vragen. Alzo geschiedde want tegen de wil van de Ouwe was natuurlijk geen kruid gewassen Ik zie ze nog staan. Allen zeebonken em wetende dat er geen water meer was, maar om daar nou voor te bidden ?? Maar goed het was een order dus daar niet aan te tornen. Die Ouwe ging voor in gebed en vroeg een voudig om regen. Na de dienst van weinig woord en kort gebed gaf hij opdracht om onder de zon zeilen regengoten te maken. Ondanks dat het op die positie in de Stille Oceaan en om die tijd van het jaar nooit regende, viel korte tijd later de regen met bakken uit de lucht !

Opmerkelijk was, dat op dit traject vaak variërende noordelijke en zuidelijke stromingen voorkwamen, zodat het geen zin had de verplaatsingen ten gevolge van de stroom te corrigeren, daar een volgende dag automatisch de oude breedte werd bereikt.

Van scheepvaart op het traject Pearl Harbour - Panama kon nauwelijks sprake zijn. Slechts een tanker kwam binnen gezichtsveld en als bijzonderheid mag nog worden vermeld, dat juist voor dit schip moest worden uitgeweken. Naarmate de positie zich verder om de oost verplaatste, verbeterde de weerstoestand en de toestand van de zee.

Ook hier moet een kleinigheid mede vermeld worden, dat kennelijk niet belangrijk genoeg geacht werd voor dit Oceanisch Verslag van deze reis van een van Hr Ms Oorlogsbodems Anno 1962. Het volgende was namelijk het geval; Al op de vijfde dag na ons vertrek, dus op 14 oktober 1962, uit Biak hadden we geen (radiografisch) contact meer met de basis op Biak. Omdat op die route geen tot zeer weinig scheepvaartverkeer is hadden we dus helemaal geen contact meer met niemand en nergens mee. Weliswaar hadden we op de Marchall-eilanden geprobeerd om de boel te herstellen maar achteraf bleek dat een mislukking. Met de leeftijd en wetenschap van heden, durf ik te stellen dat dit een zwarte bladzijde in vredebestijding uit de

hedendaagse Marine geschiedenis genoemd mag worden omdat hier een 22-koppige bemanning van de Nederlandse Koninklijke Marine geheel vogelvrij en zonder hulp rondreef op de Grote of Stille Oceaan in een vierkante tobbe van 47 meter lang en 10 meter breed, de Amerikanen konden ons niet bereiken om door te geven dat we in de buurt waren van een atol waar drie atoombommen tot ontploffing werden gebracht. Een smetje voor de voor de Nederlandse Marine. Later bij het medisch onderzoeken van de bemanning in Panama werd een en ander ontkend. Nu frons ik mijn wenkbrauwen toen genoot ik met volle teugen. Ik was jong en zag geen gevaar. Van politiek had ik geen verstand. Ik was marineman in hart en nieren. Trouwens, men heeft ons daar ook vierkant uitgelachen toen we beweerden dat we 25 ton zoetwater hadden opgevangen aan regen op die positie en op die tijd. Onmogelijk want er was geen enkel teken geweest dat het daar toen regende. Het zij zo, maar ik ben het nooit vergeten en vermeld het hier graag. Het contact met de tanker, in de vorige alinea verliep nogal primitief met seinlampen en ouderwets met Morsetekens. Zij waren hoogst verbaasd over onze aanwezigheid daar en over onze communicatiemiddelen. De bemanning van die tanker heeft contact voor ons gelegd nota bene met Radio Scheveningen. Het is haast niet te geloven maar zo is het gegaan. Radio Scheveningen kon ook zijn oren niet geloven en die hebben op hun beurt opgenomen met Radio Willemstad-Curacao

Het verslag gaat verder....

Op 16 december werd rendez-vous gemaakt met Hr.Ms. Van Ewijck, welke schip ter assistentie uit Willemstad tegemoet was gezonden. Diezelfde dag werd de sleepverbinding tot stand gebracht, teneinde Hr.Ms. L 9609 tijdig te Balboa te laten arriveren, aangezien aldaar de bemanning zou worden afgelost om voor Kerstmis in Nederland te kunnen zijn. Deze laatste dagen werd onder prima weersomstandigheden



Hr. Ms. van Ewijck komt ons tegemoet en aan haar ankerketting zijn we verder naar Bilbao gesleept. Duur vier dagen

gevaren: een stralende hemel, een zeer kalme zee en een zachte oostelijke wind.

Op 20 december werd Balboa bereikt en na olie te hebben geladen werd ontmeerd en het Panamakanaal doorgevaren naar Cristobal. Aldaar werd het schip gedokt, teneinde de aan de scheepshuid ontstane schade op te nemen. Het bleek, dat het ruwe weer een gat aan stuurboord in het middenschip had veroorzaakt en dat ook enige te Pearl Harbour herstelde scheuren opnieuw waren opengestaan.

om het in klare taal te stellen: Het schip was over de gehele breedte opengescheurd. De bodemplaat was ongeveer een halve meter opgerold zodat een gat in het schip aanwezig was van 11 meter breed en een halve meter lang. Geluk bij dit ongeluk was dat het precies over de ballasttanks liep en die zaten gedeeltelijk vol met brandstof; waarmee meteen het raadsel is opgelost dat ik bij het peilen van de brandstoftanks maar niet kon

ontdekken hoeveel brandstof we hadden gebruikt

Over het algemeen genomen zijn tijdens de tocht bijzonder weinig vissen waargenomen. Slechts enige vliegende vissen en een grote school walvisachtigen, waarschijnlijk potvissen, werden opgemerkt. Het zicht gedurende de gehele reis was helder, uitgezonderd tijdens de zware buien, waarbij het zicht soms nog slechts enkele tientallen meters bedroeg.

Hoewel steeds vele dagen achtereen op open zee werd gevaren zonder zicht van land of schepen en er vaak dagen achtereen reparaties moesten worden verricht, heeft het moreel van de bemanning daaronder nooit geleden. Dit was mede hieraan te danken, dat voor een grote hoeveelheid ontspanningsmateriaal was gezorgd in de vorm van lectuur, films en spelen en dat de georganiseerde competities met kaarten en andere spelen met veel animo werden gehouden. Verder was er de verzekering, dat een ieder met Kerstmis in Nederland zou zijn.

Behalve de normale gevallen van lichte ontstekingen, lichte verwondingen en enkele gevallen van angina, was de gezondheidstoestand goed. Voor de bemanning was deze tocht in ieder opzicht een bijzondere ervaring, waaraan met trots zal worden teruggedacht.

(vergeten is dat gedurende de hele reis de HWTK zat opgesloten in zijn hut met psychische stoornissen, de man kreeg wel enige verlichting in de vorm van een paar oorlammen per dag. Het klinkt middeleeuws maar het is de pure waarheid.) Hetgeen ook vergeten is te vermelden is het feit dat toen we in Balboa aankwamen we met een militaire truck opgehaald werden en de gehele bemanning moest voor medische controle nagezien worden i.v.m. het feit dat we zo dicht op drie atoomontploffingen hadden gezeten. Het medische onderzoek ging onder leiding van de Nederlandse Consul te Panama. Er zijn geen medische afwijkingen geconstateerd. Veel en veel later heb ik wel eens gedacht of dat misschien in twijfel getrokken zou kunnen worden.



Niet vergeten te vermelden mag worden de vaart van 80 kilometer Panamakanaal. Eigenlijk is het geen kanaal.

*We worden aan de locs "ezels" gekoppeld, die elkaar door fluiten signalen geven. Langzaam gaat de boot door de waterstand omhoog. Vervolgens gaan de sluisdeuren open en gaan we vak 2 in. Weer omhoog, sluisdeuren open, trams eraf en om 09.00 varen we verder naar de **Pedro Miguei Locks**. Een flink half uur later bereiken we deze sluisen. Als het schip midden in de sluis ligt blijft er nauwelijks ruimte over, het is passen en meten. Ook de Pedro Miguel Locks brengen ons omhoog. Om ca. 10.15 begint de tocht door **het Panamakanaal**. Kanaal niet helemaal het juiste woord, want grote delen waren ooit rivier of meer in de jungle. Door het graven van het kanaal, aanleg van stuwmere, is het een en ander met elkaar verbonden. Af en toe lijkt het een binnenzee, zo'n watermassa, daarna vaar je door de jungle, links en recht veel groen. We naderen we de **Gatun Locks**. Er is eerst een grote stuwdam, die destijds gebouwd is om meer controle over het water te krijgen. We gaan aan dek staan om alles te volgen. In deze laatste sluisen gaan we in 3 etappes omlaag. In de sluis naast ons komt een enorme tanker liggen, nauwelijks een handbreedte blijft er over tussen schip en*

wal. Het is een indrukwekkend gezicht, die grote tanker en de nietige "Klep 9" vlak naast elkaar. Tot onze verbazing loopt er aan de achterkant van de sluisdeur een weg. Als de sluisdeur dicht is, lijkt het of de auto's door het water moeten rijden. Bij open sluis, staat het verkeer stil. Het lijkt net gezichtsbedrog. We varen we de laatste sluis uit en komt er een einde aan mooie Panamakanaal en onze draconische reis. Via de plaats **Christobal** verlaten we Panama en varen de **Caribische Zee** op. Dat wil zeggen tot aan het Panamadok; zie eerdere vermelding. Hr.Ms van Ewijck vaart door en gaat weer naar haar thuishaven Willemstad op Curacao om daar Kerst te vieren. Wij als Klepbemannig



Hier de aankomst op het vliegveld Van Paramaribo om over te stappen op de KLM via Lissabon - Amsterdam. Onze bagage was achtergebleven in Christobal-Panama

worden in Christobal met een DC-S van PanamAir

opgehaald en na de benodigde paspoortformaliteiten in Panama-Venezuela vliegen we naar Paramaribo in Nederlands Guiana-Suriname.

Leuke bijkomstigheid om te vermelden is: dat er geen opslagruimte gereserveerd kon worden voor onze scheepsbezittingen. Was zeker te duur of zo. We moesten dus zelf zorgen dat op een of andere manier onze plunje in Holland kwam. Ik heb toen in Panama een kist in elkaar getimmerd met het adres erop van mijn ouders. In arren moede heb ik toen een dokwerker daar een paar dollar gegeven met het verzoek of hij

wilde zorgen dat die kist op een Hollands schip terecht zou komen met ergens in mijn achterhoofd dat ik mijn barang wel nooit meer terug zou zien. Ongeveer een half jaar later. (Ik zat toen alweer in de Antillen) schreef mijn moeder dat er een kist aangekomen was uit Panama. Alles zat er nog in en die kist heeft nog jaren als opbergkist bij mijn ouders in de tuin gestaan.

Dirk (bijgenaamd Spijker)

Einde verslag L 9609

Tot zover lezers wilde ik het laten. Ik heb de Kerst van 1962 thuis gevierd maar mijn schoonvader had een brandstoffenbedrijf, voornamelijk kolen en wie herinnert zich niet de strenge winter van '62-'63. De dag nà tweede Kerstdag stond ik dus bij - 14 graden te buffelen in de kolen. Groter contrast is er bijna niet of het moet in de woestijn zijn bij nacht en bij dag. Oud en nieuw waren we wel vrij maar 2 januari '63 kon ik meteen weer aan de bak, in de kolen dan.

Ik had recht op 62 dagen ontschepingsverlof van de baas maar op mijn verjaardag 15 januari kreeg ik een brief van defensie of ik de 18^e in Amsterdam op de kazerne wilde komen voor een officiële gelegenheid. We kregen het NNG-kruis en ik ook nog met ster omdat Manokwarie oorlogsgebied was geweest. Daar hoorde ik dat ik (als ik wilde) ik mee kon voor een term naar de West. De week daarop haalden we 'onze Dubbes' (Hr.Ms. Dubois) uit de mottenballen en op 22 april 1963 begon mijn West periode....



Kopie van het MINISTERIE VAN DEFENSIE MARINE

Afvoeren van de sterkte
van Hr.Ms. L9609

21 AUGUSTUS 1969

AAN DE KONINGIN

De ondergetekende heeft de eer zich tot Uwe Majesteit te richten met betrekking tot het volgende.

Uwer Majesteits landingsvaartuig L9609, gebouwd in 1954 voor de Nederlandse Nieuw Guinea Petroleum Maatschappij en toen genaamd M.S.KAIS, werd op 4 juni 1960 door de Koninklijke marine aangekocht en gebruikt voor bevoorradingstaken in de Nieuw Guinese wateren.

In oktober 1962 maakte het schip de overtocht naar Curaçao waar het tot op heden is gestationeerd als landings- en bevoorradingvaartuig ten behoeve van de commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen.

Het schip heeft volgens de huidige maatstaven echter een zeer geringe operationele waarde.

Daarenboven zou een verder gebruik, gezien de ouderdom en de toestand van het schip, een kostbaar onderhoud noodzakelijk maken.

Mitsdien moge ondergetekende U verzoeken te willen goedkeuren dat Uwer Majesteits landingsvaartuig L9609 uit de sterkte van de zeemacht wordt afgevoerd.

Indien U zich met het bovenstaande zou kunnen verenigen, moge ik U voorstellen mij machtiging te verlenen dienovereenkomstig te handelen.

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE





ELISABETH 1954 in november 1991 te Willemstad (NA)



Puik schip en zo aan 't eindje..... ZONDE !

© Koos Goudriaan





<http://www.debakstafel.nl/marinekalender-2019.html>

Wilt u ook in het bezit komen van zo'n prachtige marine kalender....Klik op de link hierboven en bestel.... Er zijn nog enkele exemplaren beschikbaar a.d. € 11,00 inclusief de porto.... Die betalen wij !

'Liggen blijven!' is de fascinerende historie van de **Bijzondere Bijstands Eenheid** van het Korps Mariniers.



De elite van het
Korps Mariniers

Hoewel het alweer 41 jaar geleden is dat mariniers een einde maakten aan twee gijzelingen tegelijkertijd, de gebeurtenissen uit juni 1977, vormen nog steeds voorpaginanieuws.

Volgens advocaat Liesbeth Zegveld, die nabestaanden van gedode Molukse gijzelnemers vertegenwoordigt, hebben mariniers excessief geweld gebruikt toen ze de gekaapte trein bij De Punt betraden. „Dat klopt niet”, stellen Olof van Joolen en Silvan Schoonhoven, auteurs van 'Liggen Blijven!', de eerste geschiedschrijving van de Bijzondere Bijstands Eenheid (BBE). Van Joolen: „Toen we alles over De Punt op een rijtje



hadden gezet, ontstond het beeld dat Zegveld bij de mariniers aan het verkeerde adres is. Ze heeft zich op hun rol in de trein gefocust, terwijl ze eigenlijk bij de precisieschutters had moeten zijn. Door hun vuur zijn veel meer doden gevallen. Daarvoor is uitgebreid gewaarschuwd door de militaire leiding. Het is ook in het Kamerdebat destijds door minister Van Agt van justitie erkend. In de hele rechtszaak die dit jaar gevoerd is, werd er echter met geen woord over gerept. Een gemiste kans dus.” De Telegraaf-journalisten Van Joolen en Schoonhoven zijn hun loopbaan bij de krant die u nu leest begonnen. Voor het landelijk dagblad volgt Van Joolen inmiddels het ministerie van defensie en Schoonhoven heeft daar de portefeuille terrorisme. Logisch dus dat zij voor een boek over de militaire kant van terrorismebestrijding de handen ineengeslagen hebben. „Silvan en ik hebben het boek voor 100 procent samen gemaakt”, legt Van Joolen uit. „Wat betreft research en schrijven. Het is dus een echte coproductie in de zuiverste zin van het woord.”

Gedetailleerd Het boek is in die zin bijzonder dat het voor de eerste keer een gedetailleerd kijkje biedt achter de schermen van een van de meest gesloten onderdelen van de krijgsmacht. Het Korps Mariniers is een elite-eenheid,

maar binnen het korps zijn de militairen die geselecteerd werden voor de BBE weer een aparte categorie. Mariniers letten onderling op de kwaliteitsnummers van de opleidingen die gevolgd zijn. Als je BBE'er bent of was, heb je een streepje voor. Dat geldt zeker als je op 11 juni 1977 in die scheefstaande trein bij De Punt bent geweest of betrokken was bij een van de vele andere acties in de jaren zeventig. Zoals de gijzeling van de Franse ambassade in 1974. Relatief weinig mensen weten dat zich onder de mariniers die een einde maakten aan die terreurdaad, ook een Molukse zeesoldaat bevond: John Titahuena. Hij werd voor zijn aandeel in het beëindigen van die gijzeling in Den Haag onderscheiden. In hun geschiedschrijving van de BBE wijden de auteurs een apart hoofdstuk aan Tita, zoals de marinier genoemd wordt. Titahuena kreeg het immers zwaar te verduren toen sympathisanten van Molukse terroristen er lucht van kregen dat hij bij het Korps zat. De bedreigingen werden zo ernstig dat de marinier met zijn familie moest onderduiken. Tot op de dag van vandaag houdt het Korps daarom de identiteit van mariniers geheim. Wie anno 2018 een artikel wil schrijven over actief dienende zeesoldaten, krijgt enkel hun voornaam te horen.



Mariniers in speciale kleding tegen chemische wapens. Ze maken deel uit van wat nu de Dienst Speciale Interventies heet waarbij ook politietaken vervuld worden.

0000 000000

Op foto's zijn ze meestal onherkenbaar door bivakmutsen en helmen. Tot aan de gewelddadige gijzeling van Israëlische atleten tijdens de Olympische Spelen in 1972 kende Nederland geen antiterreureenheid. Na dat gewelddadige debacle in München vond de regering van ons land dat er een antwoord moest komen op het groeiende probleem van internationaal terrorisme. Besloten werd het Korps Mariniers met deze missie te belasten. Voor het ruim drie eeuwen bestaande krijgsmachtdeel een welkome opdracht. Naast het, samen met de Noren en Britten, beschermen van de Noordflank van Europa tegen het Warschaupact, vormde terrorismebestrijding een nieuwe taak om het bestaansrecht van mariniers te bewijzen.

Vallen en opstaan De start van de eenheid was er een van vallen en weer opstaan. Dankzij de medewerking van mannen als Roy Spiekerman van Weezenburg wordt de lezer van het boek langs alle pieken en dalen van de BBE gevoerd. De besnorde Spiekerman was de eerste BBE-commandant en schopte het later tot korpscommandant. Het was echt pionieren in het begin. Als je ziet hoe geavanceerd de huidige militairen toegerust zijn om terrorisme te bestrijden, dan doet de uitrusting van de mariniers in de jaren zeventig bijkans knullig aan.



Mariniers na afloop van de bevrijding van gegijzelde treinpassagiers.

FOTO: JOS SCHUURMAN

Ze gingen de trein bij De Punt in met revolvers en Uzi-pistoolmitrailleurs. Er was geen beschermende kleding.

Geschiedschrijving

'Liggen Blijven!' is de titel van het boek dat maandag 5 november gepresenteerd wordt in het Mariniersmuseum in Rotterdam. Dit historische bolwerk van het Korps Mariniers is een geschikte plek, want het boek is de eerste geschiedschrijving van de Bijzondere Bijstands Eenheid. Deze door mariniers gevormde eenheid begon in de jaren zeventig met de bestrijding van terrorisme. De schrijvers Olof van Joolen en Silvan Schoonhoven kregen toegang tot de militaire betrokkenen van het eerste uur, spraken met beleidsmakers en ambtenaren en deden uitgebreid archiefonderzoek.

De mannen droegen de stalen helm die elke dienstplichtige uitgereikt kreeg. De reacties op het boek, dat reeds in beperkte kring circuleert, zijn goed. Overste b.d. Klaas Jol, een oud-marinier die niet bij de BBE zat, maar de eerste Mountain Leader van het korps was, is enthousiast over de geschiedschrijving: „Het is een spannend boek geworden. Leest als een trein om maar in de terminologie te blijven.” Oud- BBE'er Jannes de

Jong zegt: „Alle gijzelingen staan tot in detail beschreven. Het is dus niet alleen een opsomming van de kille feitelijkheden. Door de persoonlijke interviews van de direct betrokken ambtenaren, burgers, politie en ingezette mariniers is het een zeer menselijk boek geworden.” Van Joolen en Schoonhoven zijn blij met de reacties: „Het doel was ook nadrukkelijk een boek vanuit het perspectief van de mannen. Zonder dat het een kritiekloos heldenepos wordt.”

Arie Booy