



Deze digitale magazine is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

“de redactie “  
A.C.Krijgsman  
Abeelstraat 96  
3319 AG Dordrecht  
06-25160899  
[www.tenanker@kpnmail.nl](mailto:www.tenanker@kpnmail.nl)



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

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



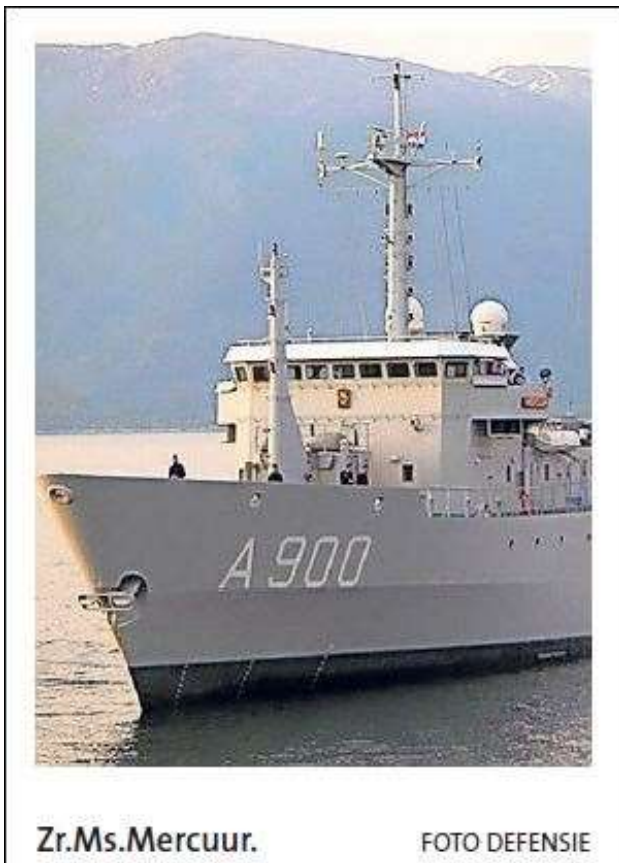
**3e jaargang – nummer 26 – 18 mei 2020**



Operatie duurt tien jaar en kost maximaal miljard euro

# Marine vervangt hulpvaartuigen

**Den Helder** \* Defensie wil tien hulpvaartuigen van de Koninklijke Marine vervangen. Het gaat om schepen als de Van Kinsbergen, Mercurus en Pelikaan. De vervanging van de tien vaartuigen moet in de periode tussen 2024 en 2034 gebeuren. Het draait om een investering van maximaal een miljard euro. Staatssecretaris Barbara Visser heeft de Tweede Kamer bericht dat het traject van start gaat onder de noemer 'Vervanging hulpvaartuigen Commando Zeestrijdkrachten'. De tien schepen die op de nominatie staan om te worden vervangen zijn zogenoemde hulpvaartuigen. Het gaat om het marineopleidingsvaartuig Van Kinsbergen dat gebruikt wordt voor studenten van het KIM en het torpedowerk- en ondersteuningsschip voor onderzeeboten Zr. Ms. Mercurus. Ook de vier duikvaartuigen van de Cerberusklasse: Cerberus, Argus, Nautilus en Hydra en het duikopleidingsvaartuig Soemba krijgen een opvolger.



Zr.Ms.Mercurus.

FOTO DEFENSIE

Daarnaast zullen drie schepen die momenteel in Den Helder en Harlingen gemoderniseerd worden op termijn worden vervangen. Het gaat daarbij om de twee hydrografische opnemingsvaartuigen Zr. Ms. Luymes en Snellius en het transport- en ondersteuningsschip in het Caribisch Gebied Zr. Ms. Pelikaan.

### Levensduur

Richtsnoer voor de volgorde van vervanging is een levensduur van dertig jaar. De Van Kinsbergen zou in 2024 als eerste een opvolger kunnen krijgen. In 2026 gevolgd door het torpedowerkschip. Vanaf 2026/2027 komen de duikvaartuigen aan de beurt. En in het volgende decennium de Pelikaan en de twee hydrografische vaartuigen. Het is echter niet gezegd dat er ook weer tien schepen terugkomen. Defensie gaat de komende periode onderzoeken of ook met minder vaartuigen hetzelfde takenpakket kan worden uitgevoerd. Voor opleidingsschip Van Kinsbergen staat al vast dat de vervanger

groter zijn zal dan het huidige vaartuig. Daardoor heeft het schip betere eigenschappen voor het varen op de Noordzee. Bovendien kan het dan beter voorzien in de opleidingsbehoefte doordat er meer ruimte is voor leerlingen.

### Van de plank

Defensie is van plan de schepen 'van de plank' te kopen. Dat betekent dat het om civiele bouwstandaarden gaat met slechts militaire toevoegingen waar dat onvermijdelijk is. Het idee is dat deze aanpak schaalvoordelen oplevert bij de aankoop en dat ook het onderhoud vereenvoudigd wordt door een gemeenschappelijk ontwerp en overeenkomst in de scheepssystemen. Scheepswerf Damen heeft al een serie schepen ontworpen die voor diverse rollen geschikt gemaakt kunnen worden. Dit worden Multi- Role Auxiliary Vessels genoemd met drie verschillende modellen.

---

## Een koopvaarder bij de Marine

Er waren en er zijn nogal wat ex koopvaarders bij de Marine. Ik ben er een van. Ik heb een fijne tijd gehad bij de koopvaardij en bij de marine. Zie dit verhaal dan ook niet als een klaagschrift, maar als een andere manier van kijken naar de marine.

In 1969 werd ik ontboden bij het Marine Opkomst Centrum in Hollandsche Rading, om gekeurd te worden voor KMR officier. Nu was je als koopvaarder vrijgesteld van de dienstplicht, mits je tot je 27<sup>e</sup> levensjaar bij de koopvaardij bleef varen. De koopvaardij moest volgens afspraak echter jaarlijks een aantal KMR officieren leveren. Zo veel werden er niet goedgekeurd, dus werd ik vrijwillig verplicht aangewezen.



Ik chargeer hier een beetje, maar de achting die KIM officieren voor stuurman hadden was kennelijk niet erg hoog. Het waren lui die uit een haven vertrokken, dan min of meer de richting opvoeren waar hun bestemming zich bevond en dan met puur geluk daar nog aankwamen ook. De echte zeelui waren bij de marine te vinden. Daar kun je om glimlachen, maar deze indruk werd bevestigd bij de opleiding als ARO Z. Niet zozeer omdat er daar een kudde kleuters op ons werden

losgelaten die adelborsten werden genoemd en die, teneinde de korpsgeest te versterken, vrij spel kregen met ons, maar meer om de opleiding die wij er kregen.

Goed, marcheren, les pistool en geweer, les krijgstuft en dat soort militaire zaken hoorden bij de KM. Daar konden we goed mee leven. Zelfs de "kort bestek methode" die wij moesten leren, hoewel al erg achterhaald, konden we accepteren. Maar de les kaartpassen gegeven door een bootsman, vonden wij een blamage, net zoals de les kruispeilingen nemen op het Marsdiep.

We waren per slot van rekening allemaal stuurman met ten minste onze derde rang op zak en al een paar jaar ervaring op de brug van koopvaardij schepen.

Ik was dan ook blij het KIM achter me te kunnen laten en me in te schepen aan boord van een P boot, de Balder. God, wat heb ik daar een plezier gehad. Het was leuk varen met dat scheepje, langs de kust en in de binnenwateren. Nu vormden de P boten een vrijgevochten bende. Ze hoorden eigenlijk nergens bij en werden ingezet als visserij inspectie schip. Er waren er maar twee van in de vaart en samen oefenen was er nauwelijks bij. Ik herinner me de inspectie door CZMNED, admiraal Van der Moer. Het scheepje zonk bijna van al dat goud aan boord. Voor de admiraal en zijn staf was het duidelijk een dagje uit.

We deden onderzeebootbestrijdingsoefeningen. Ik brulde regelmatig; "I am brother you are sister" en draaide cirkeltjes. Ik wist bij God niet wat ik deed, maar de admiraal vond het prachtig. Zeker toen we dieptebommen gingen werpen. De NBCD oefeningen verliepen vlekkeloos. Voor de middagmaaltijd, een rijsttafel bereid door onze kok Sjaak van Deutekom, gingen we ten anker. Een paar biertjes gingen er wel in, en ook het cognacje bij de koffie vond gretig aftrek.

Ik lig nu nog in een stuip als ik er aan terugdenk. De zomerreis met de MBgroep onder leiding van LTZ 1 Tortike was een echt uitje. Als de vegers gingen vegen, gingen wij maar een stukje dicht onder de kust varen. In Torquy gingen de vegers ten anker, maar wij mochten naar binnen. Daar lag ook de Whisky Bell boot afgemeerd, vol met prachtige promotie dames. Tortike stond de volgende dag in de krant omringd door deze dames en met een fles whisky in zijn hand. CZMNED was not amused, zo bleek later. Op het eind kwam CMD aan boord van de Onvermoeid. Wij lagen er de dag te voren langszij en hadden de eerste twee letters van het naambord afgeplakt. Ook de CMD bleek not amused.

Als laatste gingen we met de Hadda (kwam in dienst in plaats van de Balder) naar de Kielerwoche, samen met de Hefring die onder commando stond van De Neeve. Daar moesten we onze maten opgeven voor het "lengte en breedte" bal. Ik vrees dat wij wat verkeerde maten hebben opgegeven voor onze commandant LTZ 2OC Leon Smit. Hij was betrekkelijk klein en kreeg een dame aangemeten van bijna twee meter lang. Hij had het bericht duidelijk niet goed gecontroleerd.

We hebben toen wat afgelachen. We hadden zo veel uitnodigingen, dat als we bij elke één glaasje dronken, laat in de avond toch redelijk de hoogte hadden. Enne... we lieten het niet bij één glaasje. Ik herinner me nog dat we op een nacht terug aan boord kwamen van een studentenparty en we hadden honger.



Wij wilden dus wel een eitje bakken? Sjaak, onze kok werd wakker, en bakte ze voor ons. Hij zei ons te gaan zitten, wat ik deed, maar wel bovenop een stapel eierdozen.

Bij het vertrek uit Kiel stond een fanfarekorps van de Duitse marine een vrolijk deuntje te blazen. Het regende pijpenstelen, maar de commandant van de Hefring was nog niet aan boord. De fanfare heeft zeker een half uur staan spelen voordat de Neeve uit een taxi kwam rollen en in burger de boot ontmeerde.

Ik had het zo naar mijn zin dat ik besloot bij de marine te blijven. Daarvoor moest ik naar Den Haag om voor de commissie te verschijnen. Ik meen me te herinneren dat ene LTZSD Paalman daar deel vanuit maakte. De enige ter zake doende opmerking van zijn kant was, dat ik als KV officier wel mijn ankers moest laten op borduren. Ik ging een schriftelijke cursus HBS-B volgen. Ik had om financiële redenen mijn studie daar na overgang naar de examenklas 5, moeten afbreken.

Ik begon medio 1972 mijn carrière bij de mijnendienst, maar daarover later meer.

Na de P-boten werd ik aangesteld als oudste officier aan boord van de Brouwershaven, behorend bij MBRON 31. De commandant was Rob de Lange, een verbindingsofficier en de jongste officier was Richard van de Heuvel. Verder BTSM Cees van Baal, SGTMACH Toon Douw, SGTLMNT Willem van Kakerke, KWMR Cees Gorsse en kok Teus Klink. Bij de koopvaardij had je een zeker idee van de marine; een modern en goed uitgerust en opgeleid legeronderdeel. Nu had ik op het ms. Neverita gevaren, een SHELL tanker van 110.000 ton. Dan is de overgang naar een P boot of een AMS best wel groot. De brug van die tanker was net zo breed als een AMS lang was en was uitgerust met twee interswitchable Raytion Radars van 3 en 10 cm, met true motion en een fotoplot en reflexplotters. Natuurlijk Decca en Loran, een Zeevalk visuele radiorichtingzoeker, een echolood, log, en VHF. De motor, een grote langzaam draaiende Sulzer, werd vanaf de brug bediend. Je had er een eigen zithut met bankstel en een bureau, een aparte slaapkamer en badkamer met toilet. Een stereo installatie en koelkast waren ook standaard. Op de P-boot sliep je met zijn drieën in de longroom, waar je ook moest eten, je administratie doen en ontspannen. Voor de WC ging je naar boven want beneden moest je eerst een half uur pompen!

Op de Brouwershaven was het even slikken. De brug was een met windschilden "beschermd" hok van een paar vierkante meter. De kaart lag onder een plexiglazen plaat en je peilingen kraste je met een vetpotlood op die plaat. Je roer- en machinekamer orders schreeuwde je door de lulpijp naar de stuurhut beneden. De grap was om eerst te blazen en dan snel een emmer water in die pijp te gieten. Het gevloek van beneden was dan niet van de lucht. Verder had je op de brug een gyro dochterkompas met peiltoestel, een magnetisch kompas, en het lulijzer voor de UHF.

De radar stond beneden en had geen reflexplotter. Alleen het squadronschip beschikte over een VHF, de ZOK (zend ontvanger koopvaardij) met een beperkt aantal kanalen. Daar stond ook de "Squadron" decca. De lezingen werden om het kwartier via UHF doorgepraaid.

Ik kreeg een wachtsofficier MBV cursus in Oostende. Daar werd gepredikt dat nauwkeurige navigatie een must is bij het mijnenvegen. Nauwkeurige navigatie? Met een radar zonder reflexplotter waar je de boeienlijn met vetpotlood op de beeldbuis kraste? Met een kaart onder plexiglas? Ik had zo mijn twijfels!

Maar de AMS was wel een leuk schip. OK, je sliep met zijn tweetjes of drietjes in één hut, met een uitrekbare plaat als bureau, maar er was wel een longroom en een behoorlijke wasruimte met toilet. Het waren gemoedelijke schepen; niet snel, maar met prima manoeuvreer en zee eigenschappen. De motoren werden vanuit de stuurhut met een luchtinstallatie bediend. Daar waren nogal eens problemen mee. We hadden ook een zoetwatermaker, maar die hebben wij nooit goed aan de praat gekregen. Het halfdek was beter voor mijnenvegen toegerust dan een WU. Ook de voedingskabel voor het akoestisch tuig kon elektrisch worden ingedraaid. Het zat allemaal gewoon wat handiger in elkaar. De squadron commandant was Bernard Heppener. Hoewel we nooit woorden hebben gehad, was ik geen vriend van deze man. Ik vond het een salonsocialist. Ik kwam dan ook niet dikwijls oplopen op de Borne, het squadronschip, waar Henny Peeters oudste officier was.



Op een dag werd ik geroepen om mij bij de Squadroncommandant te melden. Ik ging er, keurig in uniform met gepoetste schoenen heen en meldde me keurig bij hem aan. Hij keek me aan en vroeg me toen; "Zeg van den Bos, mag je mij soms niet?" Mijn antwoord was kort en krachtig "Nee meneer, u behoort niet tot mijn favorieten". Heppener keek me met open mond aan. Hij had gedweeheid, misschien zelfs onderdanigheid verwacht en was helemaal uit zijn doen. Na een

paar ogenblikken te hebben gewacht vroeg ik of er nog iets was, omdat ik het druk had. Hennie had nogal een problemen met de sloopstoko. Op een keer, kort voor een sloopstoko inspectie, vroeg hij mij hem te helpen, want hij kwam er niet uit. Dat was snel gefikst. Hij kwam later grijnzend vertellen dat hij een negen had gescoord, terwijl ik maar een zeven had! Tja, ik had anderhalve gulden te veel in kas en dat was natuurlijk een administratieve doodzonde! Het was best gezellig op het squadron. Op de Brielle was Willem Frohn commandant met Iterson als oudste officier. De Brielle was het spelletjesschip! Dat schip stond ook bekend om het smeerolieverbruik. Dat werd via de schoorsteen over het schip uitgesproeid!

Met Henny Peeters was het altijd lachen. Ik herinner me de keer in Engeland, ik weet niet meer in welk gat we lagen, dat hij in een restaurant wat lang moest wachten. Hij heeft toen de bloemen uit de tulpenboeketten die op de tafels stonden opgevreten. Toen de consul zei dat hij honden had was de gevleugelde uitspraak van Henny; "I have an uncle who is also fucking dogs". Iedereen lag in een deuk en Henny kreeg van de consul de bladzijdes uit een woordenboek waar het verschil tussen breeding en fucking uit de doeken werd gedaan.

We hebben wat afgelachen in die tijd. Ik heb er heel goede herinneringen aan. Er heerste een gevoel van kameraadschap en, kenmerkend voor zuid, iedereen hielp iedereen. Henny was een uitstekende gangmaker.

In tegenstelling tot een WU, had een AMS goede (stok)ankers. Ten minste, als ze niet afbraken. We hebben eens de melding gekregen van Btsm van Baal die op de bak stond; "De haaien hebben het anker opgevreten". Alleen de schacht zat nog aan de ketting. Ik herinner me nog dat we met de Brouwershaven in derde traps lagen. Omdat de verf op was werd de Jongste officier naar de werf gestuurd. Hij beschikte over een gloednieuwe Opel Ascona. Hij zette de auto op de kade van de MDKAZ naast het schip en de blikken verf werden aan boord gebracht. Helaas was een blik gaan lekken. Richard haalde wat poetsdoeken en terpentijn en begon de verf uit de kofferbak te verwijderen. Toen werd hij door de schipper van de MDAZ op rapport gezet, omdat het verboden was om de auto "schoon te maken" op de kade: zeker onder scheepstijd.

Rob de Lange was ingevallen voor een zieke commandant van Noord en ik was aangesteld als waarnemend commandant en ging dus naar de eerste officier om te protesteren tegen dat rapport, dat door mij onrechtvaardig werd bevonden. Hij was onvermurwbaar. Het rapport bleef staan. Ik heb het toen afgedaan op voorparade. Dat gaf groot tumult op de kazerne. Rob de Lange heeft bij terugkomst uiteindelijk de zaak weten te sussen.

Richard had een vader die eigenaar was van een tapijtfabriek. Toen aan boord het nieuwe tapijt, aan elkaar genaaide kokosmatten werd afgeleverd, besloot hij zijn vader te vragen om kamerbreed, uitneembaar tapijt te leveren voor het schip. Er waren al schepen die over een mooi tapijt beschikten in de longroom. Zo geschiedde het dat een grote vrachtwagen met vaklui voor het schip werd geparkeerd. Ik had deze keurig aangemeld en daarvoor toestemming gekregen. De MD werd nieuwsgierig. Kwam aan boord en begon gelijk te reclameren dat het tapijt niet behandeld was en dus brandgevaarlijk. Daarom haalde Richard een keurig certificaat van brandveiligheid uit zijn zak. Hij stak daarna eerst een stuk kokostapijt in brand; dat vatte vrijwel onmiddellijk vlam. Het net geleverde tapijt was niet in brand te krijgen. Het was een tapijt special gemaakt voor industriële ruimtes, onbrandbaar en heel gemakkelijk te reinigen. Makkend ging de MD akkoord.



Cees van Baal had een nieuwe techniek om het schip te schilderen. Had hij geleerd bij Meneer Kramer van de Rijkswerf, zei hij. Het was in de verf schuren. Dan zou de verf beter houden. Luchtcompressor, slangen, schuurmachines en schuurschijven van de RW, en schuren maar. Je had de mannen moeten zien;

er zat meer verf op hun dan op het schip. Maar het resultaat mocht er wezen.

Ik kreeg weer eens problemen met de schipper van de MDKAZ. Men had 's-avonds licht zien branden op het schip, dat afgesloten behoorde te zijn. Dat klopte, want op een vierpersoonskamer op de MDKAZ viel niet te studeren, dus deed ik dan aan boord van mijn eigen schip in het "ships office".

Mijn commandant was daarmee akkoord. De MD niet, maar Rob wel, dus ging ik gewoon door. Na wat gemor en dreigen met rapporten bleef het stil aan de zijde van de MDKAZ. Wat waren we blij Den Helder weer te kunnen verlaten. Helaas zou dat niet van lange duur blijken. In Oostende, we zaten in de cubicals nauwkeurig te navigeren, kregen we te horen dat een hoofdmotor totaal was vastgelopen. Toon Douw kwam het ons persoonlijk vertellen. Hij had proefgedraaid zonder smeeroliedruk. Lagereassen waren een grote samengeklonterde massa geworden. Wij terug naar Den Helder alwaar de motor niet herstelbaar werd verklaard.

We moesten alles afstorten en overstappen op de Beemster.

Afstorten geeft altijd problemen, want na jaren in dienst te zijn geweest zijn er altijd dingen "kwijt". Het betrof vrijwel allemaal zaken waarmee je thuis niets kon doen en uiteindelijk ging de heer Kraak akkoord.

We gingen een kijkje nemen op de Beemster, die in conservatie had gelegen. Bij een ronde over het schip viel de stuurboord toegangsdeur met kozijn en al tegen het dek. Het hout was "een tikje" rot zei de officier belast met de conservatie. Er bleek wel meer rot te zijn. De achtersteven, moest half vernieuwd worden. Bij het testen van de boom kwam de mastkraag vijftien centimeter naar beneden en nog wat van dat soort kleinigheden. Maar uiteindelijk kregen we het schip weer aan de praat en vervoegden we ons weer in zuid bij squadron 31

Het squadronschip werd vervangen door een WU, de Gemert dacht ik. Vanaf die tijd was de squadroncommandant vergeten hoe een AMS vaart. Sneller afmeren was steeds zijn opmerking naar de AMS'en toe.

Inmiddels was Ton Maas, Rob de Lange opgevolgd als commandant van de Beemster.

De Lange zou later de dienst verlaten en bij de AIVD gaan werken. Jammer, want het was een fijne kerel.

Als er een commandantenvergadering werd gehouden, kwamen de oudste officieren

tegelijkertijd bij elkaar voor hun “vergadering”. De stemming was er altijd opperbest, geholpen door enkele biertjes.

Op een dag kwam ik terug van de kazerne in Vlissingen. Op de kade stond een aantal commandanten te kijken naar de Gemert die een forse hap uit de voorstevan was verloren. Ik kon het niet laten:” Zeker vrij snel afgemeerd dit keer!”, was mijn opmerking. De baas kreeg een steeds roder hoofd, maar dorst niets terug te zeggen omdat iedereen om hem heen stond te lachen. Hij sprak me er later wel over aan, maar zag al snel in dat dit geen indruk op mij maakte en lachte er toen maar om, maar wel als een boer met kiespijn.

Het was inmiddels najaar 1973 en ik studeerde hard om in april 74 deel te kunnen nemen aan het laatste HBS-B examen. Dat viel, al varend, niet mee. Het was in die tijd zo, dat je om beroeps officier te kunnen worden als KV’er, je eindexamen HBS of VWO moest behaald hebben. Dat gaf bovendien recht op horizontaal instromen; dus om het KIM alsnog te doen. Ik lag redelijk op schema, maar had een tijdje aan de wal nodig om de puntjes op de i te zetten, en om aan zowel het schriftelijke examen als het mondeling te kunnen deelnemen. Ik diende een verzoek tot walplaatsing in.

De mijnendienst antwoordde dat er oudere collega’s waren die meer recht hadden op walplaatsing en dat ze zouden “bezien” of ze een aflosser konden regelen voor het afleggen van de examens. Ik was woedend en mijn commandant ook. Ik was al voor ik KV’er werd bezig met mijn studie, terwijl veel oudere collega’s veel later waren begonnen. Ton Maas stapte naar de vlagofficier personeel en kreeg gedaan dat ik in november 73 als vaste officier van de wacht bij de MKVLIS werd geplaatst.

Ik werd dus medewerker en “slachtoffer” van Tuan Ikan (Kltz Vis), die eerste officier van de kazerne was. Hij vond het maar onzin, en vroeg mij welke rang ik dacht te kunnen bereiken. Mijn antwoord was dat zijn rang haalbaar zou moeten zijn. Dat antwoord viel niet in goede aarde, maar dat was mij een zorg.

Overste Vis was nog van het oude stempel, en hij hield nog baksgewijs terwijl dat op alle andere instellingen al lang was afgeschaft. Dus stond ik eens per week voor de “troepen”, om de zieken en afwezigen te rapporteren aan de EO. Dat ging natuurlijk trapsgewijs. Eerst kwamen de baksmeesters de afwezigen en zieken melden bij de Chef der equipage en die kwam zich dan in hoekige en rechte lijnen bij mij melden en riep mij met luide stem de namen toe. Na rechtsomkeert gemaakt te hebben moest ik dan hetzelfde doen bij de EO.





Nu waren de eerste militaire danspassen niet mijn sterkste kant en bovendien kon ik al die namen niet onthouden. De eerste keer gaf ik dus aan de EO door, dat ik de namen niet had onthouden en dat ik de schipper een geschreven lijstje zou vragen en dat op zijn bureau zou afgeven. Helemaal fout, dus! Of ik seniel was dat ik zo'n lijstje niet kon onthouden en of ik me bij hem wilde melden na baksgewijs. Daar kreeg ik een donderpreek en ging vervolgens bij de schipper langs om te vragen hoe hij dat deed. Die barstte in lachen uit en zei dat hij een paar willekeurige namen uit het hoofd had geleerd en die elke keer weer gebruikte. De overste kon ze zeker ook niet onthouden. Ik kreeg het lijstje, leerde het uit mijn hoofd, en de EO was tevreden.

De volgende botsing met de EO betrof het parkeren langs de toegangsweg naar de kazerne. Hij gaf mij opdracht alle auto's die daar geparkeerd stonden weg te laten slepen naar het terrein van de verbindingbunker en daarna alle eigenaren op rapport te zetten. Wat te doen? Ik weigerde dus het bevel uit te voeren. Ikan in alle staten want het was een dienstbevel en hij zou mij op rapport zetten. Ik verweerde mij met op te merken dat het een openbare weg betrof waar de KM geen enkele zeggenschap had en dat het daarom geen dienstbevel kon zijn! Maar natuurlijk stond het zweet op mijn voorhoofd! Ik was Ltz 2, hij overste! De pater, die van het twistgesprek had gehoord, bemoeide zich er mee en probeerde Ikan, overigens zonder resultaat, om te praten. Een uur later werd ik bij de commandant geroepen. Ik kreeg gelijk van hem, maar dat verbeterde mijn relatie met Ikan niet.

De volgende gedenkwaardige gebeurtenis op de kazerne was de inspectie door CZMNED. Overste Gravestein van de mariniers was daarbij betrokken. In alle vroegte moest ik een oefening marcheren houden. De overste had waardering voor mijn inspanning en het militaire niveau van mijn stemgeluid, maar had minder waardering voor mijn kennis van de militaire danspassen. Ik moest me onmiddellijk melden bij de EO die zich afvroeg waarom ik daaraan niet meer aandacht had gegeven. Ik antwoordde dat ik misschien meer bezig was met de ophanden zijnde examens HBS-B, maar dat ik me na afloop ervan zeker in deze zaak zou verdiepen. Ikan vond mij een hopeloos geval. Die namiddag kregen wij een demonstratie oefening die volledig uit de hand liep. Een aantal als oproerkraaiers uitgedoste mariniers, voerde onder leiding van Gravestein een aanval uit op de kazerne. Deze mariniers waren wat over enthousiast en klommen over de hekken, openden het toegangshek en dromden naar binnen.

Bij KPLMARNS Bruintjes, geplaatst bij de kazerne, die niet door had dat het maar een oefening was (hij kwam net terug van een oefening opkomst reservisten) sprong in een viertonner en reed op volle vaart op de meute "burger" mariniers in! Een wonder dat er geen gewonden of zelfs doden bij vielen. Ik pleegde overleg met een andere officier en de onderofficier van de wacht en we besloten de oefening af te blazen. Ikan was woedend, want hij was de enige die dit had mogen beslissen, zei hij tierend tegen ons. Ik riposteerde dat er doden hadden kunnen vallen en dat een oefening dat niet waard was. Overste Gravestein ondersteunde overigens die beslissing.

Mijn relatie met overste Vis is nooit meer warm geworden. Toen ik jaren later als overste deelnam aan het eindejaarsbal op de kazerne, waar hij, al lang gepensioneerd, ook aan deelnam, keek hij me met open mond aan. Ik kon enkel maar grijnzen. Ik moet toegeven, hij feliciteerde me wel!



Ik behaalde mijn examens met ruim een zeven gemiddeld en werd onmiddellijk overgeplaatst naar de Woerden; het stafschip van Noord. Overste Woudstra en de personeelsofficier van de MD Ltz 1 van der Hoed hadden bepaald dat ik een uitstekende duikofficier zou kunnen worden. Ik had me daar al een aantal keren tegen uitgesproken, maar de overplaatsing ging door. De Woerden was overigens best een leuk schip met een leuke bemanning, maar behoorde bij Noord terwijl ik in Zuid woonde. Het schip had een open brug waarvoor plexiglazen ruiten waren geplaatst, voorzien van handbediende ruitenwissers. Nu was dat plexiglas ondoorzichtig geworden en men had dus vlonders op het dek gelegd om er over heen te kunnen kijken. Aan stuurboord stond een soort vissenkom die als radar dienstdeed. Het was een oude ZW radar, en het water wat er in lekte liep er nooit meer uit.

Ik loste Siep Wiebinga af, een duikofficier. Een prachtkerel overigens. Bij een goedmoedige stoeipartij, gingen de commandant en ik onderuit. Hij viel boven op mij en ik kwam op een kniesteun van de mast terecht. Ik kon bijna niet meer lopen van de pijn. Ik werd met een rode lamp behandeld door de duikziekenverpleger. Het was vrijdag, en ik wilde beslist naar huis en niet naar de lokale ziekenboeg. Ik werd door iemand naar het station gebracht en nam de trein. Omdat ik enkel voorzichtig kon strompelen, miste ik bij overstappen in Haarlem de aansluiting. In Middelburg nam ik een taxi naar huis. Maandag meldde ik me bij de ziekenboeg in Vlissingen en kreeg wat spierverslappers en pijnstillers mee. Die week bleef ik thuis met een paar zwaar gekneusde ribben, probeerend niet te lachen en niet te hoesten! Op de woerden was het overigens best lachen.

De commandant was een grote kerel met een klein hartje, maar wel erg zuinig. Er werd in die tijd druk gesmokkeld; zo erg dat ik er op een gegeven moment de verantwoording als toko officier niet meer voor wilde nemen. Maar de commandant, die voordat de douane verscheen altijd al verdwenen was met een paar jerrycans jenever, stond het toe. Met die jenever betaalde hij mensen die voor hem wat verbouwingen thuis verrichtten. Toen kwam het moment dat een paar leden van de bemanning de jenever in de door hem gesmokkeld jerrycans hadden vervuld met water. Ik verdenk Jaap Snijder er van daarbij betrokken te zijn geweest. De commandant was woedend, maar ook wel weer zo sportief dat hij er later om kon lachen.

Ik wilde geen duikofficier worden en hield dat, ondanks het aandringen van de personeelsofficier, vol. Eind 74 ruilde ik met Ltz. Willem Litzouw, en werd oudste officier op de Abcoude, waar Wally Diepering commandant, tevens squadroncommandant was.

Noord had een ander mentaliteit dan zuid, zo is mij gebleken. In zuid waren beperkte middelen voorhanden. Het MD station deed wat het kon, terwijl in Noord de Rijkswerf altijd dichtbij was. In zuid heerste een grotere onderlinge afhankelijkheid, dus hielp men elkaar. Bovendien waren er in zuid veel meer boordplaatsers. Mensen die in zuid woonachtig waren hielpen de boordplaatsers door in het weekend meer de wacht te lopen, terwijl de boordplaatsers door de week liepen.

De Abcoude was een schip dat de FRAM had doorlopen en dus was uitgerust met een dichte brug, een VHF, een Decca, en een Decca radar met reflexplotter. Ook de verblijven waren flink onder handen genomen en verfraaid.



De Abcoude was een erg prettig schip. Jack Stins was er bootsman. Een kerel met een gouden hart waarop je onmogelijk boos kon worden. Hij

werd door ons officieren, maar ook door de rest van de bemanning op handen gedragen. Diepering was een fijne en, goedlachse commandant. Hij had geen subspecialisatie en noemde zich zelf dekwabber van beroep.

Uit die periode herinner ik me twee opvallende gebeurtenissen. Ten eerste het ophalen van "Henkie". We lagen in Den Helder en kregen opdracht een lijk op te vissen dat bij een van de booreilanden was angespoeld. Jack Stins noemde hem onmiddellijk Henkie en die naam is blijven hangen. Voor vertrek vroeg hij ons nog even te wachten en hij verdween de wal op. Teruggekomen bleek hij aan aantal neusklemmen te hebben geleend op een duikvaartuig. Henkie kon wel eens niet meer oksel fris zijn stelde hij! Die dingen kwamen later goed van pas. Wij kregen een lijkenzak mee en stoomden via het Molengat op naar het betreffende booreiland. Intussen werd het veegdek gereed gemaakt met oude dekzeilen om Henkie te ontvangen. Aangekomen lieten we de sloep te water. De sloep werd bemand door de bootsman, een KPLMACH, een matroos en ikzelf. Toen we dichterbij kwamen, roken we Henkie al van verre. Het was duidelijk geen vers lijk. Ter plaatse aangekomen bleek het te gaan om het lijk van een man, deels aangevreten door de meeuwen, die op een plank was vastgebonden. Hij had klaarblijkelijk een zeemansgraf gehad. Aan boord nemen was in de kleine sloep onmogelijk, dus sleepten we de plank met het lijk voorzichtig naar het schip. Daar werd het lijk aan boord gehesen. Hij paste niet met de plank in de lijkenzak, dus werd hij in dekzeilen gewikkeld. Die dag werd door velen de maaltijd gemeden. Het hele schip stonk naar Henkie! In Den Helder werd het lijk door een lijkschouwer in ontvangst genomen losgesneden van de plank en in een kist gelegd om vervolgens te worden afgevoerd naar het mortuarium. Tijdens dat werk ging menigeen "over zijn nek"! Nadat de lijkwagen was weggereden werd er zeer uitgebreid schoonschip gehouden. Er werd daarbij nogal wat chloor gebruikt om de lijkenlucht te verdrijven. Sindsdien werd elke keer als de kok wat onbestemds had klaargemaakt bij hem geïnformeerd of hij soms delen van Henkie had achtergehouden. We kregen later van de lijkschouwer te horen dat het om een Rus ging die eerder een

hersenenoperatie had gehad (zijn schedel was gelicht) en dat de naam niet te achterhalen viel.

Het tweede memorabele feit was STANAV. We moesten invallen voor de Hoogeveen, die met technische problemen kampte. We namen deel aan Blue Harrier. Ik herinner me nog goed de Deense schepen twee AMS'en met de "count" of Roezenborg en Finn Lage als commandanten. De laatste heeft mij kennis laten maken met de Deense componist Carl Nielsen, ook nu nog een van mijn favoriete componisten. De aquavit stroomde rijkelijk. In december 1974 kreeg ik het bevel over de Staverman. Maar die periode beschrijf ik in deel drie.

Elke rechtgeaarde zeeofficier wil graag een commando. Dat is en blijft het toppunt van een operationele carrière. Bij de grote vloot mag je blij zijn als je al één commando krijgt. Bij de mijnendienst waren meerdere commando's op diverse klasse schepen heel normaal. Ikzelf heb 7 commando's gehad.

Het begon dus allemaal met de Staverman. Natuurlijk laat je dat niet direct blijken, maar ik was zo trots als een pauw. Het was maar een scheepje van 33 meter met een veertienkoppig bemanning, maar het was wel mijn schip. Haast liefkozend liet ik mijn blik glijden over de fraaie lijnen van het schip. Ik was er met slag verliefd op en die liefde is gebleven. Ook de liefde voor de bemanning die er op voer. Ik besepte heel goed dat een slechte bemanning een goede commandant kan breken, en dat een goede bemanning een slechte commandant kan redden.

Toch was het raar de eerste keer. Niet meer vragend achterom kunnen kijken naar je commandant, maar zelf zelfbewust beslissingen nemen. Kiezen tussen de belangen van de marine en die van de bemanning is soms lang niet gemakkelijk. Die belangen komen niet altijd overeen.

Je erft een schip van je voorganger. Ik erfde gelukkig een positief ingestelde bemanning en een goed functionerend schip. Prachtscheepjes die inshores, met goede zeegaande eigenschappen en goed toegerust vergeleken met een AMS. Elk schip beschikte over een Decca en een Decca trackplotter, een Decca radar met reflexplotter en een echolood en log. Helaas was er geen VHF. Dat gaf wel eens problemen met de loodsen op de Westerschelde en haar toegangswegen. De lieren werden hydraulisch bediend en de motoren hydraulisch gestart. Die hydrauliek was de achilleshiel van deze schepen. Ik had twee onderofficieren; Hans Colijn als bootsman; en SGT MACH Marijnissen. Het waren twee tegenpolen. Hans was een intelligente onderofficier die er altijd uitzag alsof hij net fris gedoucht was. Marijnissen was een aardige goedwillende zwetende corpulente man met een groot gebrek aan zelfvertrouwen. Hans werd later vakofficier. Marijnissen had behoefte aan goede begeleiding, dan functioneerde hij best. KLELMNT Fuchs was baksmeester. De oudste officier was Ad van Zandvoort, Ltz 3 KMR, later afgelost door Ben de Lange. Het was een gouden tijd met de binnenlandse vlagvertoonreis en Blue Harrier, waar Henny Peeters met zijn 6B de meeste mijnen veegde.



Noemenswaardig is ons bezoek aan Fredericia, samen met de Hadda, waar Pieter Visser commandant was. Een reis via het Kieler kanaal en de Kleine Belt vergt nogal wat van een scheepsbemanning. Vanaf de Elbe eens procedure nauwe vaarwaters. Een inshore had maar twee officieren en die waren bijna continu aan de slag. Ook de havenroerganger had het zwaar. De bediening van het roer was handhydraulisch. Ik stelde voor aan Pieter om toestemming te vragen Fredericia binnen te lopen en aldaar een goede nachtrust te genieten. Die aanvraag liep mis. De officier van de wacht van de Denen was niet goed wakker en wist niet dat er Nederlandse schepen in de Deense wateren rondvoeren. Nu waren de verbindingen op deze scheepjes niet altijd optimaal en toen Pieter geen antwoord kreeg op zijn verzoek, vroeg hij de haven van Fredericia of er toestemming was gegeven. Deze beantwoordde bevestigend. Daarna volgde er een kleine diplomatieke rel. CZMNED boos, de MD boos, en iedereen reageerde net iets te fel, zodat het probleempje steeds groter werd. Uiteindelijk werd het wel gesust, maar Pieter kreeg een forse reprimande. Eigenlijk een storm in een glas water. Enfin wij konden in ieder geval uitgeslapen weer op pad. Ik had in Zutphen commando overdracht en vertrok naar de Abcoude.

Met de Abcoude begon een ander hoofdstuk. Ik kende het schip natuurlijk van mijn functie als oudste officier. Het schip kwam net uit derde traps. Daarbij werd geconstateerd dat de mountings van de hoofdmotoren totaal verrot waren. Toen bleek dat er geen nieuwe mountings beschikbaar waren werden de oude alsnog goedgekeurd. Daar hebben we veel ellende mee gehad. De personeelsofficier kraaide triomfantelijk dat hij de hele bemanningslijst had gevuld. Dat mocht getalsmatig zo zijn en kwalitatief ook wel met alles onder de rang van officier. Het schip was bestemd voor STANAV. Ik kreeg een Itz 3 KMR als oudste officier. Het was een intelligente snel lerende man, kon uitstekend varen, maar had weinig ervaring met de marine. Als jongste had ik twee ARO's SDZ, die net van het



KIM kwamen. De een was meester in de rechten, de ander had net VWO achter zijn kiezen. De laatste, Hansje, was een wat merkwaardig figuur. Zijn vader zei tegen mij dat zij als ouders er niet in geslaagd waren een man van hem te maken en hoopte dat wij dat wel zouden kunnen. Dat is dus niet gelukt. Hij maakte overal een puinhoop van. De twee kassen die hij had, gamelle off en OS&O, lagen in een lade bijeen met wat bonnetjes en hij hield geen kasboek bij. Het heeft me

dagen gekost er weer wat van te maken. Als hij

op de brug stond om de motoren te starten ging er geheid wat fout. Of hij zat aan de bediening van de verstelbare schroeven waardoor het schip vooruit of achteruit schoot, of hij kreeg de ankerboei in zijn schroeven. Hij was NAVO en toen Piet Bakker, COMSTANAV, een inspectieronde kwam maken, vergat hij alle orders die ik hem gegeven had. Hij nam met een zwierig gebaar zijn pet af, maakte een buiging en zei toen; "Hallo ik ben Hans. Wat wilt u weten".

We maakten eerst een reis als stafschip met overste Zoethout als CMBFLOT 3. Die reis verliep zonder bijzonderheden. Onze eerste ARO leerde snel, maar met Hansje wilde het maar niet vlotten. Daarna voegden we ons bij STANAV, ik dacht in Plymouth. Het was er een gezellige boel. De eerste avond hadden we een drankje bij de Belg aan boord. Ik dacht dat het de Bovesse was. Naast de kajuit was het toilet. Iedereen die ging pissen piste in de grote laarzen die naast het toilet stonden. Dat was mijn eerste kennismaking met STANAV. Ik dacht er wel te kunnen aarden.

De Abcoude beschikte over een prima Gouden bal.

Dirk Koudijs als bootsman, Nol Marinus als HTD, en Willem van Kakerke als SGTELMNT. Dirk was een heel grote oersterke kerel met een gouden hart. Hij had de wind er goed onder. Nol was een slimme machinist met een groot gevoel voor humor. Hij was gek op braadworst en als we ergens aan wal lagen was het eerste wat hij deed een paar meter van die worst kopen. Willem was een Amsterdammer met nogal wat connecties. Hij wist wel waar je zaken kon kopen die van een truck gevallen waren. Maar ook hij was een prima kracht.

Ik heb het geloof ik al eens eerder gezegd dat ik goed met Piet bakker overweg kon. Ik vertelde hem over mijn officiersproblemen en hij vertelde mij tijdig door te geven als wij het niet meer trokken. De eerste twee maanden liepen we Chinese zeewacht; alles op niks af. Veegoefeningen in het Kanaal; niet een bepaald rustig vaarwater. Na die oefening belde ik de mijnendienst en vroeg aflossing voor Hansje. Dat werd gelukkig snel geregeld. De jongste officieren groeiden snel in hun rol. Toen werd ook de Oudste officier afgelost, hij ging met groot verlof, en we kregen er een KIM officier, Ltz 2 (Rik Handgraaf) voor terug. Een prima kracht. Helaas kreeg zijn echtgenote tijdens de zwangerschap van hun eerste kind zwaar last van jeugdreuma. Hij heeft daarna veel aan de wal gewerkt om zijn vrouw te ondersteunen. Later werd hij personeelsofficier bij CZMNED.

We hebben heel wat afgelachen in STANAV. Het was een leuke groep mensen. Met ons schip ging het echter steeds minder goed.

Het ontbreken van goede mountings leidde tot een groot verbruik aan twiflexen. Ik leerde alles over boutgaten. Daar waren er verschillende van en we kregen diverse malen de verkeerde. In bijna elke haven lag er een op ons te wachten. Iedere keer weer extra werk voor de machinisten. Omdat de motoren tijdens slecht weer regelmatig op hun fundaties bonkten, braken er veel leidingen af. Ik heb ik weet niet hoeveel RE seintjes moeten verzenden.

Felix Rutten was commandant van de Onbevreesd, het stafschip van Piet Bakker. Die twee konden totaal niet met elkaar overweg. In de havens was Piet meestal weg naar een vriendin(zou daar zijn bijnaam vandaan komen?), maar was hij aan boord, dan zat Felix bij ons of aan boord bij Peter Scheffer, die commandant van de Giethoorn was. Huib van Eijssen was zijn oudste officier. Het bezoek aan Brussel was memorabel. De tocht erheen was al een heel avontuur met een rits schepen die als een harmonica in en uit elkaar schoven. Er stond op het laatst wat wind wat het voor de WU's niet gemakkelijk maakte. In Brussel kwam een delegatie van de NAVO onder leiding van Jozeph Luns aan boord voor een party. Op een gegeven moment was Bakker Luns kwijt en vond hem uiteindelijk, genietend van een biertje in een ontspannen sfeer, in de kajuit van de Onbevreesd in gezelschap van de Nederlandse commandanten.



Noemenswaardig ook is ons bezoek aan Chatham. STANAV stond inmiddels onder leiding van een Belg, Paul Marin. De ronde van de commandanten langs de autoriteiten mondde uit in een achttal bezoeken. Overal één glaasje sherry en je had al aardig de hoogte. Daarna de cocktailparty. Intussen werkten de machinisten aan de vervanging van de zoveelste twiflex.

Er lagen er twee aan dek, dat inmiddels niet meer schoon te krijgen was. Zoals gebruikelijk liep de Britse admiraal de "Sunday walk around". Het bovenschip van de Abcoude was helemaal opnieuw in de verf gezet. Spreeuwen waren geschoten, de dekken opgeruimd op de twiflexen na.

Bij een vergadering op maandagochtend vertelde de Liaison officier ons dat de admiraal "was not impressed by the looks of Abcoude". Iedereen keek mij vragend aan en ik antwoordde "And I am not impressed by the admirals impression. Why didn't he come on board to ask why our decks were dirty?" De liaison officier trok wit weg. Zo sprak je niet over een Engelse admiraal. Ik legde uit hoeveel technische problemen wij al hadden gehad en hoe het personeel dag en nacht in de weer was om de schade beperkt en het schip in de vaart te houden. Daar moest hij het mee doen. Bij mijn eindbeoordeling door Marin kreeg ik veel lof, maar er stond ook dat ik nogal "frank" was in mijn optreden ☺. Omdat ik handig was in manoeuvreren kreeg ik altijd als laatste het moeilijkst bereikbare plaatsje. Dat leverde wel eens het nodige zweet op het voorhoofd op, maar diep in mijn hart vond ik het wel leuk.

In december 1977 bezochten we Bremen. Wij hadden pater Buskermolen aan boord en die had altijd wel wat bijzonders. Bij een mis werd het altaar opgebouwd uit dozen bier met en wit laken er over. Dat altaar werd na de dienst opgedronken en de pater betaalde daarvan het leeuwendeel. Hij had ook altijd wat cadeautjes voor de mensen. In Bremen gaf hij iedereen een klikkikker. Iedereen liep klikkend door het schip. Ik werd er hoorndol van. Op vijf december gingen we met de Pater uit eten. Dat is tevens de dag dat ik gestopt ben met roken. Ik rookte meer dan een pakje shag per dag. Ik heb nooit meer gerookt sindsdien.

Bij een bezoek aan Rosyth gebeurde het onvermijdelijke. De machinisten waren weer eens aan het repareren in de MK en vergaten dat ze water aan het laden waren. Toen de KPL er aan dacht stond het water al in de veeggenerator. De overloop zat achter het hoofdschakelbord. Bij metingen werd kortsluiting geconstateerd. Goede raad was duur. Ik belde overste De Kant die gelijk begon te tieren met zijn bekende hoge stemmetje. Hoe dat nu kon gebeuren en dat hij dit wilde terugzien in de beoordeling van de HTD. Ik werd woest en voegde hem toe dat hij de oorzaak was van deze problemen door de mountings goed te keuren en dat het personeel overbelast was. Hij kalmeerde wat en zou informeren wat er aan te doen viel. Intussen had ik overleg gevoerd met de technische staf van Rosyth. Zij konden mij niet helpen, maar wisten een burger bedrijf dat dit wel kon. Ik nodigde dat bedrijf uit aan boord. De baas zei dat hij het kon fixen mits hij de elementen aan de dekbalken kon hangen. Ik belde de Rijkswerf voor informatie, maar daar was men niet bereid die gegevens te verstrekken. Later begreep ik waarom. Ik belde De Kant en die vertelde mij dat ik moest opstomen naar Den Helder en dat ik daar door de RW zou worden gerepareerd. Dat gaat drie ton kosten en wel twee maanden riep hij. Ik vertelde hem dat ik het in Rosyth kon laten repareren voor dertig mille en binnen één week, maar dat ik gegevens nodig had van het gewicht dat ik aan de dekbalken kon hangen. Ik kreeg toestemming om in Rosyth te repareren, maar De Kant vertelde mij wel dat dit geheel onder mijn verantwoording zou vallen. Dus begonnen wij aan de reparatie die in vier dagen werd afgerond. Daarna hebben we samen in de Edinburgh wat gegeten en gedronken. Ik durf hier best te zeggen dat we hem toen goed "geraakt" hebben. Dat is de eerste en enige keer dat ik met "regeringscheques" heb betaald. Dat had nogal wat voeten in aarde want niemand kende die dingen. Met behulp van de consul en de ambassade hebben we het uiteindelijk kunnen regelen. De STANAV periode nam negen maanden in beslag en dat was best lang. Het was eigenlijk één lange periode van bezoeken met allerlei etentjes en party's en veel tijd voor jezelf was er niet. Dieter Leder was onze SOO, een vrolijke rondborstige Duitser, die altijd van de Hanscoude sprak als hij het over de Abcoude had.



De stemming aan boord was, ondanks de vele technische problemen, opperbest. We hadden een matroos 1 aan boord. Zijn naam was Dreven. Een verschrikkelijk sterke, maar o zo aardige kerel. Hij had altijd pech. Kwam tijdens een storm de TV in het caf van de muur; hij was het mikpunt; stond er ergens een open blik verf; hij trapte er in. Maar hij behield het goede humeur en kon overal om lachen. Het gebeurde eens dat ik op de brug op het toegangsluik stond en me plotseling omhoog voelde gaan. Hij was het die toen zei; "Sorry ik wist niet dat u er op stond commandant" Ik woog in die tijd 84 kg!

Na STANAV kregen we, ondanks dat onderhoud aan het schip broodnodig was, de opdracht om deel te nemen aan de zomerreis van MBFLOT 3 dat toen onder leiding stond van Kltz Verhoeven. Dat was de reis waar we bij schietoefeningen bijna een NIMROD uit de lucht zouden hebben geschoten. Dat ding hadden we nooit kunnen raken met onze middelen, maar goed er stond een internationaal zeetje. Alle schuld werd afgewenteld op Ed Kooiman, de SOO. Na deze reis namen we afscheid van Verhoeven. Daar gebeurde iets wat ik gelukkig nooit meer heb meegemaakt. Verhoeven maakte bij zijn toespraak de beoordelingen op van alle aanwezige commandanten en de SOO. Vooral Ed Kooijman moest het ontgelden. Hij had bijna de tranen in zijn ogen. Ik was woest! Ik dacht dat beoordelingen van personeelsvertrouwelijke aard waren. Ik heb hem de volgende dag gezegd wat ik er van vond. Daar was hij niet blij mee! Ik vertelde hem ook hoe hij kon klagen over Kooijman terwijl hijzelf drie dagen in de week te vinden was op de golfbaan van Zoutelande.

De Abcoude ging in derde traps en ik werd aangewezen om de MIJBO cursus te volgen. Daarover later meer in deel 4.

Een zeeman is één brok tegenstrijdigheid. Zit hij op zee dan wil hij naar huis, is hij thuis dan wil hij naar zee. Zo zit het ook bij mij. Als we na een reis binnenlopen wilde ik zo snel mogelijk naar huis. Anderen dachten daar anders over. Die zopen zich liever nog even een stuk n hun kraag. Nu spuug ik er zeker ook niet in, maar voor mij kwam mijn gezin altijd op de eerste plaats.

Ik ging samen met Hans Scheerens de MIJBO cursus doen. Eerst de duik en demonteer cursus op de Soemba. Het was winter en koud. Siep Wiebenga was onze instructeur. Kistjes timmeren onder water. Mijn sport is het niet. Standaard duiken voor de afsluitdijk. Jammer dat het zo koud was. De demolitiecursus vond ik wel erg leuk. Daarna de VVV cursus vooral gegeven door Bruinoge. Een aardige kerel die goed kon les geven. Een herhalingscursus wiskunde en statistiek. Ik wist niet dat ik er al zoveel van vergeten was. Ik heb de wiskunde en statistiekboeken nog steeds en kijk er nog regelmatig in. Daarna Oostende. We volgden de cursus samen met Aristides Mihoudis, een Griek, Machmed Dundar, een Turk, Guiseppe Piro een Italiaan en nog een Belg op wiens naam ik maar niet kan komen. Een leuke en leerzame periode. Aristides was er met zijn gezin en had een appartement boven in de Europa building. Als het hard waaide zwaaide dit hoge gebouw heen en weer. Aristides was nogal bang uitgevallen en kroop dan met zijn gezin in zijn auto. Met een Belgisch legervliegtuig naar Flensburg voor een bezoek aan de B-Lehrgange.

Na de MIJBO cursus werd ik aangesteld als SOO MBFLOT 3 Ik loste daar Tom de la Court af. Harberts nam het roer over van Van der Hoed. Het was een leerzame en ook best leuke periode. Harberts was een francofiel en toen hij merkte dat ik goed Frans sprak kon ik bijna niet meer stuk. Ik kon best met Willem overweg. Hij had zijn eigenaardigheden, maar heeft iedereen die niet. Het verhaal gaat dat hij tijdens zijn plaatsing als instructeur in Oostende een paar trays belastingvrij bier kocht bij een Nederlands schip dat in Oostende aanmeerde. Toen het schip na een paar maanden weer terugkwam kwam Willem de lege flesjes inleveren. Hij dacht dat er statiegeld op zat ☺ Op een van de Kanaal eilanden maakten we een tocht met de consul naar het strand. Daar zei hij mij een paar stenen mee terug te nemen. Toen ik dat weigerde zei hij; "Het was te proberen."

Ook een bezoek aan Bordeaux is waard om genoemd te worden. De consul was een Mahler Besse en die had een groot Château; Château Palmer. Een wijn huis van grote reputatie. We gingen er eten en wijn proeven. De secretaresse van de consul was net aangetreden. Met haar heb ik het bezoek geregeld. In 2005, wij woonden toen al vijf jaar in Frankrijk na mijn pensionering, ontmoette ik haar weer bij het regelen van nieuwe paspoorten. We hebben samen toen nog wat herinneringen opgehaald.

Harberts werd afgelost door Cees de Nooijer. Een heel ander mens. Omdat Peter Kruit ziek werd, werd ik tijdelijk benoemd tot commandant van de Roermond. Tijdelijke plaatsingen duren bij de KM altijd lang. Intussen ging Jurjen de Jong, vanwege persoonlijke problemen, in mijn plaats naar Oostende. Er was mij gevraagd of ik daar problemen mee had. Maar als je iemand kunt helpen doe je dat.

De combinatie Commandant Roermond en SOO was zeker geen gelukkige. De Roermond was een duikvaartuig en een nogal vrijgevochten bende. Aan mij de taak om dat recht te trekken. Btsm was De leeuw en HTD Rombouts. De bootsman liep altijd in trainingspak. Dat mocht vond hij, want hij was duiker. Nu, van mij mocht dat niet! Op reis gingen de vegers vegen en de jagers jagen. De Roermond ging ten anker. Toen gingen er tot mijn grote verbazing surfplanken over boord. Dat kon naar mijn mening niet. Dus, een oefening voor vier ankers komen. Ik controleerde de duikminuten.

Een lichte afronding naar boven kon ik hebben, maar het schrijven met een hark was afgelopen. Ik werd hierbij geholpen door Fokko Zwart, de oudste officier. Toen de Dokkum een ochtend kwam standaardduiken werd een duikstaat met bijna vijf uur aan duikminuten ingeleverd. Ik riep Fokko en vroeg hem wat dat maximaal kon zijn en stuurde het geheel terug met een aanmerking naar de Dokkum. In de Gouden Bal was het altijd feest en als Rombouts het op zijn heupen had vlogen de pakken melk er door de lucht. Later werd een Souburger Bootsman; Ik dacht dat hij Hannes Stein heette, maar precies herinner ik de naam niet meer. De Roermond werd een echt marineschip.



De staf aan boord hebben was niet eenvoudig. Het was erg druk op de brug met de staf er bij. Zeker tijdens procedures nauwe vaarwaters. Cees de Nooijer was een man waarop je nooit lang boos kon zijn. Hij had iets ontwapenends. Maar als SOO had je niet veel aan hem. Hij deed zo weinig mogelijk. Maar we hebben samen erg veel gelachen. Cees dronk graag een glaasje jenever maar moest al snel zijn meerderde erkennen in Jan van de Horn.

Blue Harrier speelde zich af in de Duitse Bocht. Niet echt een terrein voor mooi weer. Ik herinner me nog goed dat we tijdens potdichte mist Borkum moesten binnenlopen.

Fokko achter de radar. Ik was wel blij dat we eenmaal veilig lagen afgemeerd. De steiger moesten we haast op de tast zoeken.

De functie van SOO was soms die van een reisbureau. Havens aanvragen, contacten met consulaire vertegenwoordigingen en ambassades en met militaire en burger autoriteiten, enzovoorts. Een OPORD schrijven met een reisplan. Oefeningen inplannen, oefengebieden regelen. Daar had ik best veel aardigheid in.

Daarna kreeg ik de Staphorst. Na een opwerkperiode in Den Helder voegden we ons bij MBFLOT 3. Bob Roetering was CMBFLOT. Shit happens. We lagen in Oostende en zouden met MBFLOT 1 onder leiding van Willem Franken een oefening gaan draaien. Ik weet niet meer welke. Bij het starten raakte een hoofdmotor defect. Omdat we gingen jagen was de beschermplaat van de sonar dome verwijderd. Ik besloot om op één motor te vertrekken. Achteraf heb ik die beslissing wel eens betreurd, maar gedane zaken nemen geen keer. In de havenmond was een emmerboot aan het baggeren. Ik gaf na het ontmeren het schip over aan de mijnenjacht officier (Peter van Gils) met de opdracht zo veel mogelijk vrij te blijven van de baggerboot. We maten de veilige afstand tot het "staketsel" en controleerden die op de radar. Varen met lage vaart in een formatie schepen geeft altijd een soort harmonica effect. Een WU met één motor laat zich bij lage vaart moeilijk manoeuvreren. Toen we naast de baggerschuit kwamen, die de ankerkabels had gevierd, voelden we een doffe klap. We dachten een kabel van die boot geraakt te hebben. We maakten snel water. We maakten alarm, lichten de zeewacht, de baggerboot en CMBFLOT 1 in. De stutten en schorenploeg onder leiding van SGT MACH Frey, greep snel en accuraat in. De zeewacht adviseerde ons het schip op een strand aan de grond te zetten. Gelukkig was dat niet nodig. Het lekken was vrijwel gestopt en de pompen hielden het goed bij. We keerden, na verkregen toestemming, terug naar onze ligplaats. De duikploeg onder leiding van Jaap Snijder ging te water en de beschermingsplaat werd weer onder de sonar dome geplaatst. Daarna konden we het water wegpompen en de schade opnemen. De sonar was door de wand van de trunk gesmeten.

Tijdens het ongeval bleef iedereen kalm en deed wat er gedaan moest worden. Eenmaal afgemeerd kwam alsnog de reactie. Bob Roetering was snel ter plekke en heeft ons opgevangen, ondersteund en geholpen. Daar ben ik hem nog steeds dankbaar voor. Zo'n ongeval geeft je een forse dreun en als de adrenaline eenmaal is weggeëbd, volgt er onherroepelijk een reactie. Met Bob legden we bezoeken af aan de waterschout en de Zeewacht. We stoomden op naar Den Helder en gingen in dok. Daar bleek dat een balk (waarschijnlijk losgewoeld door het baggeren) was gepakt door de rubber hoes van de sonar dome en de sonar had gepakt en door de trunk had gesmeten. Het log functioneerde nog normaal en er was verder geen schade aan de romp.

Roetering hielp ons met de rapportage. Hoewel er verder geen gevolgen waren, was de rol van de Staphorst als mijnenjager verder ten einde. We maakten nog een reis naar de Baltische zee, een adelborsten kruisreis met MBFLOT 1 en daarna samen met Hans van de Beek en, ik dacht de Veere, een afscheidsreis naar Dundee. Daarna werd het schip uit dienst gesteld in bijzijn van het gemeentebestuur van Staphorst en werd de scheepsbel in bruikleen overgedragen. Voor die uitdienststelling reed ik samen met HOFM 1 Gerrit de Waard naar Den Helder op en neer.

Ik viel in als SOO bij MBFLOT 1 onder leiding van Dick Sluyter voor een oefening in de Franse wateren. Ik vertaalde de OPORD uit het Frans en ook de briefing die ook geheel in het Frans werd gehouden.

Daarna werd ik aangesteld als instructeur bij de mijnenbestrijdingsschool in Oostende.

Zoals al eerder opgemerkt, was een paar jaar eerder Jurjen de Jong, vanwege familie omstandigheden, in mijn plaats naar Oostende gegaan. Nu was het mijn beurt. Een instructie cursus werd door de mijnendienst niet nodig geacht. Mijn vrouw had een baan

en mijn oudste zoon was net op het VWO begonnen, dus besloot ik alleen naar Oostende te gaan. Ik regelde een appartement aan de boulevard en richtte dat in. De school deed ook in die tijd nuttig werk, maar was weinig gestructureerd. Er bestonden leerdoelen en lesplannen, maar de lessen zelf waren nooit aan het papier toevertrouwd. Van de in de mijnendienst wereld beroemde Jan Severs, nam ik het magnetisch vegen over. Hij gaf me een drietal overlays voor de overhead projector en wenste me veel succes. Niets stond op papier. Hetzelfde gold voor zeeverkeer wat ik van Jurjen de Jong overnam en voor NAVO boekwerken wat ik van De la Court overnam. Nu was ik MIJBO dus kon met magnetisch vegen en boekwerken wel aan de gang, maar van zeeverkeer wist ik helemaal niets. Ik dacht drie jaar in Oostende geplaatst te worden en dacht vooral het derde jaar tijd te vinden voor het doen van de voorbereidende tentamens voor het vierde en vijfde jaar KIM. Ik kreeg al binnen een paar weken een cursus zeeverkeer op mijn bordje en kon door veel werk in de avonduren de cursisten net een dag voorblijven. Ik nam contact op met Kltz de Wolf, stafofficier zeeverkeer bij CZMNED. Hij heeft me goed geholpen en later een cursus zeeverkeer in Portsmouth voor mij geregeld. We kregen een MIJBO klas en ook daar kon ik met veel uren aan lesvoorbereiding de klas een weekje voorblijven. Tegelijkertijd schreef ik een handleiding voor het magnetisch vegen voor MIJBO, CDT MBV en Wachtsofficier MBV. Ik was een klein jaartje onderweg toen ik van de PO van de mijnendienst bericht kreeg dat ik maar twee jaar in Oostende zou blijven. Ik was woedend, want dat doorkruiste mijn plannen voor de voorbereiding van horizontaal instromen. Maar zei hij enthousiast, ik zou na die twee jaar de Delfzijl krijgen. Maar na enkele weken ging ook dat niet door omdat iemand met sociale problemen voorrang kreeg, zodat hij een tijdje in Oostende op adem kon komen. Ik zou het squadron mijnenvegers krijgen. Toen was voor mij de maat vol. Ik ging naar bureau officieren in Den Haag en legde hen mijn probleem voor. Ook daar was men van mening dat ik onjuist behandeld was. Men korte de plaatsing bij MBRON 31 in tot een jaar en regelde voor mij een plaatsing van twee jaar als SOO bij CMMVLISINGEN. Daar zou ik mijn voorbereidingen voor het KIM verder kunnen afmaken.



De PO van de mijnendienst was woedend omdat ik buiten zijn medeweten naar bureau officieren was gegaan, maar dat liet mij verder koud!

Ik had het prima naar mijn zin in Oostende. Mijn appartement met uitzicht op het strand en de zee op de zesde verdieping van een complex aan de boulevard beviel prima. Cees de Nooijer was directeur van de school en commandant Verhoest hoofd opleidingen. Met mijn collega's kon ik prima overweg. Ik ging elke dag een uur sporten en eens per week zwemmen, samen met Gijs Gerding. Ik deed nog twee voorleidende tentamens voor het KIM.

Bij het appartement was geen parkeerplaats dus stalde ik mijn auto op de kazerne en liep dagelijks te voet heen en weer naar de school. Daarbij passeerde ik elke dag een paar hoertjes die daar hun werkterrein hadden. Op een gegeven moment klampte een mij aan. "Allé, ge loopt hier altijd aan mij voorbij. Kom is een keer binnen zonne". Ik zei blozend dat ik geen behoefte had aan haar diensten. "Maar daarom vraag ik u niet.

We kunnen toch samen een pintje vatten”. Voordat ik wist had ze twee stoeltjes op het trottoir gezet en zaten we samen aan een pint. En het was best gezellig. Zo zat ze zo af en toe met een pintje op mij te wachten. Alleen in de zomer met mooi weer, want ik weigerde naar binnen te gaan.

Ed Kooijman; die mijnenjacht gaf had een betaalkaart, die hij ons trots toonde. In Nederland had men nog geen betaalautomaten. Hij zou ons laten zien hoe dat werkte. Hij stak zijn kaart in de daarvoor bestemde gleuf enne ... kreeg hem niet meer terug. Oh werkt dat zo Ed, dan willen wij er ook een! We lagen krom van het lachen bij het zien van het beteuterde gezicht van Ed.

Tussen de middag gingen we bij droog weer een “toerke” maken. Wij, dat waren Ed Kooijman, Jan Severs en ik. Onderweg kochten we dan een broodje gezond. Dat werd een vaste gewoonte. Wij hadden geen zin om ons tussen de middag te bezatten in de bar. Blijkbaar een Belgische gewoonte waar ook de officieren van de Rijkswacht aan deelnamen. In België was bier geen “drank”.

Cees de Nooijer werd afgelost door Paul Marin, die ik nog van STANAV kende. Hij probeerde mij nog langer voor de school te behouden, maar zonder succes.

Voordat ik bij de school vertrok overhandigde ik Verhoest een rapport met de stand van zaken van de vakken die ik gaf.

De cursus magnetisch vegen was rond en stond geheel op papier (met dank aan Kaatje), maar een beetje meer wetenschappelijke onderbouwing zou welkom zijn. Ook de cursus NAVO boekwerken stond op papier. Voor de cursus Zeeverkeer was een computeroefening geschreven, die beneden in de cubicals kon worden afgespeeld. De cursus was helemaal rond en stond op papier. Kltz de Wolf was helemaal tevreden met het resultaat.

Verhoest keek mij stomverbaasd aan. “Gij zijt de eerste die dit doet; dat moeten we maar eens verplicht gaan invoeren”, was zijn commentaar.



Ik meldde me bij het squadron en loste daar Klaas Brand af als CMBRON 31 en Commandant Naarden. Ik kreeg Aldert Schol als oudste officier. Een prima kracht. Henk Hioolen was CMBFLOT 3.

De Naarden was een leuk schip. Bootsman Peer, SGTMACH Flip de Weert (bijgenaamd “de witte”) en SGT ELMNT Arie Roos bemanden de Gouden Bal. Het HTD was na meerrol

bij een beetje zeevang in geen velden of wegen meer te bekennen. Hij plakte voor vertrek een dozijn anti zeeziekte pleisters achter zijn oor en dook onder. Arie was een vrolijke onderofficier die zijn sporen bij de mijnendienst al had verdiend. De bootsman deed erg zijn best en was een aardig mens. Ik was gewend dat tuig uitgeven binnen een uur klaar was. Hij deed er echter twee uur over.

Op een dag kregen we problemen met de veegdiesel. Er moest een blok vervangen worden. Het HTD vond dat we daarvoor naar Den Helder moesten, maar ik had al eerder ervaren dat dit in Vlissingen met behulp van het MDstation heel goed mogelijk was. De SGTMACH wilde de verantwoording niet nemen en vertrok naar Den Helder. De veegdiesel werd door de eigen bemanning met behulp van het MD station (SGTMACH

van den Berg?) gerepareerd. De KPLTD had de leiding. Ik dacht dat hij Becker of Decker heette, maar weet dat niet zeker meer. Een uitstekende kracht.

In het kader van de Nederlands Franse uitwisseling werden er drie Franse mijnenvegers aan het squadron toegevoegd. We zouden een magnetisch akoestische veegoefening uitvoeren, maar er werd in de vroege ochtend dichte tot zeer dichte mist verwacht. Ik belegde een commandantenvergadering en vroeg of de Fransen problemen hadden om toch uit te varen en ten anker te gaan op de Vlakte van de Raan en daar beter zicht af te wachten. Dan waren we al vast ter plaatse en konden gelijk na het optrekken van de mist aan de oefening beginnen. De Franse commandanten hadden er geen probleem mee. We spraken de volgorde van vertrek af, de onderlinge afstand en dat iedereen zijn eigen navigatie zou voeren en aan stuurboord van het vaarwater zou blijven. Ik bekeek met de Franse commandanten nog eens de kaart en wees op de gevaarlijke stukken in het vaarwater.

We voeren op 2 maart 1987 uit met wat mist. Het zicht was toen zo'n 500 m, dus niet erg slecht. We formeerden op en verlieten de haven om via de Wielingen naar de Vlakte van de Raan te varen. In de Wielingen werd de mist dichter. De Naarden voer voor op en we waren net stuurboord uitgegaan naar de Vlakte van de Raan, toen de Franse Capella werd aangevaren door een Liberiaans koopvaardijchip. Nu werd de radar op de Franse mijnenvegers bemand door een onderofficier radarbedienaar op de brug terwijl de commandant beneden in het stuurhuis stond en daar de adviezen van de radar binnenkreeg. De commandant kon dus niet zelf op de radar kijken. De Capella was naar dicht bij het midden van het vaarwater verdaagd.

De Capella had geluk, want de stuurmachinekamer was net niet meer bezet. Er was net einde procedure nauwe vaarwaters afgekondigd. Het schip miste na de aanvaring 10 meter van het achterschip. Sloepen werden gestreken en de bemanning van boord en een paar man uit het water gehaald. De Naarden nam de leiding bij de reddingsoperatie en waarschuwde de scheepvaart en de autoriteiten in Zeebrugge en Vlissingen. Niemand raakte gewond. Het schip bleef wel drijven en werd later naar de haven van Zeebrugge gesleept. De rest van de schepen keerde terug naar Vlissingen.

Later bleek dat de kapitein van het Liberiaanse koopvaardijchip, dat onder loodsmansaanwijzing voer, de Capella niet op de radar had waargenomen.

Hoe dat mogelijk was is een raadsel.

De overgebleven schepen voeren, na de bemanningsleden te hebben afgezet, weer uit en hervatten de oefening. De opvarenden van de Capella werden op de MKVLIS ondergebracht.

Toch weer een heel avontuur met gelukkig geen doden of gewonden. Het had allemaal veel ernstiger kunnen aflopen.

We hebben nog een heel plezierige tijd met de overgebleven Franse schepen en hun bemanningen gehad, met ,niet te vergeten, een heel copieuze maaltijd.

Kort daarna werd ik afgelost en overgeplaatst naar de MKVLIS om daar de post van havenofficier en stafofficier operaties te bezetten.

De tijd bij de CMMVLISINGEN verliep heel plezierig. Jos Nillissen was commandant. Een gezellige en goedlachse vlieger. Dolf Thierens was EO en chef staf, Henny Peeters was Hoofd MD station en de onlangs overleden Ben Keultjes was er personeelsofficier. Een wat eigenaardig mens, die ik later in Den Helder nog zou tegenkomen als HAD van de onderzeedienst.

Ik deed alle verder benodigde examens voor het KIM. In samenwerking met Majoor Glansdorp van de Landmacht werd de hele oorlogsvoorbereiding herzien en nieuwe plannen geschreven. De samenwerking met de Generaal Majoor Berghuijs Kazerne in Middelburg en met de plaatselijke militaire commandant verliep prima. Er was veel onderlinge waardering en begrip.

De opleiding van de administratieve dienst was er ondergebracht. Van de offset drukkerij waarover die kazerne beschikte hebben we dankbaar gebruik gemaakt. Ook de samenwerking met de burgerautoriteiten en de Olau lijn was voorbeeldig. Helaas doorbrak de commandant van de Witte de With de relatie met de loodsdienst. Hij voer met de loodsvlag in top de Westerschelde op, terwijl hij geen bevoegde loods aan boord had. Wel had hij een scheldeloods aan boord van de scheepswerf. Dat was een man die het schip het dok zou binnenvaren, maar dat was geen bevoegd loods. Het loodswezen stuurde een loodsvaartuig naar het schip om te vragen wat er aan de hand was en de loodsvlag neer te halen indien er geen bevoegde loods aan boord was. Een oorlogsschip is niet loodsplichtig. De commandant weigerde dat botweg en sommeerde de twee loodsen het schip te verlaten. Daaruit vloeide een rel voort die resulteerde in het aanbieden van verontschuldiging door ik dacht Den Haag. Het heeft me heel wat tijd gekost om de verhoudingen weer te normaliseren. Waarom de commandant van de Witte de With zo handelde is mij nooit duidelijk geworden. Op mijn vragen weigerde hij te antwoorden, ook toen KTZ Nillissen er naar vroeg.

Na Vlissingen vertrok ik naar het KIM om daar af te studeren. Omdat er op Willemsoord geen accommodatie beschikbaar was werd ik ondergebracht op de MK Erfprins. Hoewel de opleiding best pittig was, heb ik een leuke tijd gehad op het KIM. Als LTZ 1 was ik misschien wel de best betaalde student in Nederland. Ik studeerde samen met Manuela Wibier en Harrie Engelsman op 43 jarige leeftijd af bij Prof. Dr. Dr. Teitler met ruim een zeven gemiddeld. Mijn scriptie handelde over de bescherming van de koopvaardij in vreedstijd. Dat bleek later een heel actueel onderwerp.

Nadat ik mijn scriptie had gepresenteerd, bleef ik op het KIM om hand en span diensten te verlenen voor Prof. Teitler. Ik zou de Mercur (als mijn laatste varende plaatsing) krijgen en de Commandant Onderzeedienst stelde mij voor een week of zes met de Mercur mee te varen. Ik had er echter geen zin in om zes weken samen met Van der Does op één schip op te trekken en worstelde me onder die plaatsing uit met behulp van Teitler.

De zes weken waren ook helemaal niet nodig. Maar de eerste commandant van de Mercur had van het manoeuvreren met het schip een hele cultus gemaakt en zelfs Driekus Heij ervan overtuigd dat het erg moeilijk was. Nu was de Mercur misschien wel het best manoeuvreerbare schip van de marine. Met twee schroeven en een sterke intrekbare boegschroef kon je met het schip lezen en schrijven. Allen op de boegschroef varende behield het schip zeven knopen (bij vlakke zee).

Ik nam het schip over en erfde de "manoeuvreehandschoenen" van de vorige commandant. Die heb ik onmiddellijk over boord gegooid. Bij het eerste vertrek keek de bemanning vol verbazing toe hoe ik het schip simpelweg de haven uithielp. Hun was steeds voorgehouden dat dit uiterst moeilijk was.

De Mercur is een merkwaardig schip. Het ontwerp is een met 20 meter ingekorte versie van de Hermesklasse vaartuigen, ontworpen door de KMS. Het was onder Lloyds voorwaarden gebouwd en niet volgens marine normen. Door de boegdome, waarin de passieve sonar was ondergebracht en de verstoorde lengte breedte verhouding was het op het schip tijdens slecht weer niet prettig vertoeven. Het ging tekeer als een gek. De stabilisatietank werkte enkel onder zeer lichte zeegang. Het schip had de navigatie radar geërfd van de Poolster; niet bepaald een modern type. Ook de sonar was van dat schip afkomstig. Bij sterke tegenwind behield het schip nauwelijks vier knopen, maar verbruikte wel veel brandstof. Je wist dus nooit tot hoever de brandstofvoorraad reikte. Ook de duur van een reis viel nauwelijks te voorzien en was zeer afhankelijk van het weer. Maar de accommodatie was voortreffelijk. Ik was blij verrast met een echte kajuit met eigen slaaphut toilet en douche.

Het schip was geen oorlogsschip al voer het een oorlogswimpel in de mast. Dat was wel wennen voor de marine. Met een bemanning van 27 koppen, viel het schip net overal buiten.

Zeker bij tochten naar Noorwegen was de voedingtoelage onvoldoende en moest er bij de subs om vlees worden gebedeld. Wacht lopen is met 27 man ook geen sinecure.

Het was hard werken op zee. Van zonsopkomst tot zonsondergang met de rubberboor torpedo's oppikken en aan boord trekken. Het schip was er prima voor geutiliseerd, maar er was geen aflossing voor de rubberbootbemanning en die maakte lange dagen in dikwijls koud weer. Ook aan dek was iedereen continu aan het werk. En als het oppikken klaar was moesten de subs voorzien worden van nieuwe torpedo's.

Ik herinner me nog goed mijn eerste tocht. Via het Schulpengat naar buiten om wat met het schip te manoeuvreren. Het was redelijk weer. De anti slingertank was vol. Net toen we stuurboord uitdraaiden na passage Schulpengat, kwamen we een zware grondzee tegen. Het schip helde over en net toen ik dacht dat we het wel zouden redden kreeg het een extra tik van de anti slingertank. Tot aan de railing in het water. Ik schrok me rot en heb de tank alleen nog maar onder rustige omstandigheden gebruikt. Ik belde met onze coördinator op de Schelde om advies. Die was het met mij eens en zou zich in de materie verdiepen.

Ook de tocht naar Kiel is vermeldenswaard. We hadden een maaltijd in de longroom samen met de onderofficieren. Op het eind kwam de Duitse havenofficier ophalen. Hij had al een aardig stuk in zijn kraag. Hij zat wat te wauwelen over de goede zeemanschap van die "Holländer", maar veel zinnigs kwam er niet uit. Bud Beurskens vroeg hem of hij "Freundschaft" wilde drinken. Nou dat wilde meneer wel, maar na het vijfde kopstootje plokte hij uit. Ik heb toen het havenkantoor laten waarschuwen om hem op te komen halen. Het bleek niet de eerste maal dat hem dit overkwam. Twee stevige mannen hielpen hem van boord.



In de havens was het feest. De bloemetjes werden regelmatig buiten gezet. Ik heb wel eens problemen gehad met de oplopers van BW. Die hadden recht op accommodatie aan de wal als we binnenlagen, maar wilden dan wel aan boord komen eten en drinken. Daar heb ik een stokje voor gestoken. Ze moesten kiezen voor de wal of het schip. Dat gaf wat sippe gezichten.

Op een vrije dag in Bergen gaf ik alle officieren en onderofficieren de kans om een keer af te meren en te ontmeren. Het was prachtig weer en het was leuk om de gespannen gezichten te zien tijdens de manoeuvres.

Op een vrije dag vroeg ik toestemming om een navigatietocht te maken door het Sognefjord.

We voeren door tot in het Lustrafjord. Daar lag nog ijs en ik maakte me zorgen om onze kunststof dome. Maar het was een prachtige tocht.



Ik herinner me nog goed Alesund. We voeren de oceaan op om te oefenen met een sub. Vrij onverwacht sloeg het weer om tot een zware zuidwester storm. We braken te oefening af om in Alesund beschutting te zoeken. Het schip ging hevig te keer en behield nog geen vier knopen ondanks dat de motoren bijna volle kracht draaiden. Nam je gas terug dan viel het schip vrijwel stil. Mijn HTD John de Hoogt (ik weet niet of ik zijn naam nog helemaal goed heb) hield de voorraad brandstof, die angstwekkend snel terugliep, nauwlettend in de gaten. Het zou net aan worden. We namen voortdurend groen water over en het schip slingerde als een gek. Ik had de anti slingertank af laten lopen. Op de laatste druppel brandstof liepen we Alesund binnen, sleepboten standby. Dan sta je er als commandant vrijwel alleen voor.

Terwijl mijn collega's van de mijnendienst in de Golfoorlog opereerden, voeren wij naar de Canarische eilanden. Gedenkwaardig was carnaval in Santa Cruz de Tenerife. Ik kan me er niet al te veel van herinneren, dus het moet wel gezellig geweest zijn.

Ook Funchal op Madeira was erg leuk. We gingen uit eten op een terras en bestelden als vooraf "Gamba's à la planche". We vonden dat zo lekker dat we het drie keer besteld hebben. De ober keek wel vreemd op toen we daarna ook nog het hoofdgerecht wilden. Ik herinner me ook nog het bezoek van het HTD en de chef staf van de onderzeedienst in het fjord bij Bergen. We hadden afgesproken dat we ze met de rubberboot zouden afhalen. Daar ging het mis. Ik was in de veronderstelling dat we ze in een klein haventje zouden ophalen, terwijl zij meenden te hebben afgesproken dat we ze aan de kust bij hun hotel zouden afhalen. De rubberboot lag al een poos in het haventje te wachten, toen een roeiboortje op ons afkwam. Vast een paar dronken Noren die drank willen kopen zei de oudste officier nog en voer een stukje weg. Tien minuten later toen we nog eens goed naar het bootje keken, bleek het de twee verwachte gasten te bevatten. Het bootje lekte en het HTD was voortdurend aan het hozen geweest. Later, onder het genot van een biertje, konden ze wel lachen om het misverstand, maar dat nam wel even wat tijd!

De Mercurus werd uitgerust met een nieuwe true motion radar van Kelvin & Hughes. Dat liep nu niet bepaald gesmeerd. Toen ik de tekeningen van de brug zag, vroeg ik of we voortaan op ons knieën op de radar moesten kijken. Nee hoor, men had alles nagemeten en de hoogtes klopten. Maar voor de zekerheid gingen toch nog maar een meten. Enfin, het platform waarop de radar werd gemonteerd werd aanzienlijk verhoogd. Toen kwamen mensen van MEOB om te bekabeling aan te brengen. Ze zochten naar het geplande gat in de mast, maar dat zat er nog niet. Drie dagen vertraging. Het hoogtepunt kwam toen men de antenne wilde plaatsen. Een vrachtwagen met de antenne en een kraan stonden naast het schip op de steiger. Toen ik vanaf de brug de antenne bekeek, riep ik de chef toe, dat ze maar beter even konden wachten. Waarom? De railing van het radarbord was veel te hoog voor deze antenne. Weer de RW gebeld om dat even te wijzigen. Toen de radar eenmaal gemonteerd was bleek hij uitstekend te werken. Ik vroeg toestemming aan NAVGIS om de mistnavigatie voortaan op true motion te mogen doen. Men was nogal sceptisch, maar na aan boord meegevaren te hebben waren ze erg enthousiast.

Ik vroeg de OD om een doorgang in de verschansing te laten maken op het halfdek, voor de valreep naar de onderzeeboot. Die liep onverantwoord steil naar beneden en hoewel er altijd een net onder hing, bleef het een hachelijke expeditie om van de Mercurus naar de sub en omgekeerd te komen. Dat kan niet was het antwoord want de verschansing maakt deel uit van het scheepsverband. Maar ik had al contact opgenomen met de KMS en die zeiden dat het heel goed mogelijk was. Ik heb het niet meer meegemaakt, maar dat poortje is er later wel gekomen.

Ik was ook het gehannes met de fenders voor het afmeren van de subs meer dan zat. Het waren met lucht en water gevulde afzinkbare fenders, die voortdurend lek raakten. Er is niets anders was het antwoord van de OD. Ik heb toen navraag gedaan bij een offshore

maatschappij en die gaf mij het adres van een bedrijf dat die dingen leverde. Ik belde ze op en vroeg of ze eens naar ons probleem wilden komen kijken. Geen enkel probleem zei de techneut die aan boord kwam. Ik ging met hem naar het HTD OD, die wel even verbaasd opkeek. Toen deze fenders ook nog eens goedkoper bleken dan de opblaasbare mochten we gelijk een proef uitvoeren. Ze bleken uitstekend te voldoen. De gele kleur stak ook wel leuk af tegen het grijs van het schip.

Ik kreeg natuurlijk niet altijd mijn zin.

Driekus vond al dat ik te veel vroeg, maar ja, wie niet vraagt die krijgt ook niks. Hilarisch was het moment dat ik om een tweede radar vroeg. Waar is dat nu voor nodig vroeg men verbijsterd. Kijk eens om u heen, elke koopvaardij schip en bijna elke visserij schip heeft een drie en een tien cm radar. Dat is niet voor niets. Als we in de Noorse fjorden bij dichte mist problemen met de radar krijgen, zijn we lost! Dan ga je toch ten anker! Kan ik dan tweeduizend meter extra ankerketting krijgen, was mijn antwoord.

Het is daar soms 1400 m diep! Ik bleek gelijk te hebben maar die tweede radar kreeg ik niet.

Ook bij oefeningen wist men niet goed raad met een koopvaardij schip. Men deed net alsof de Mercurus een oorlogsschip was. Een torpedo raakt u op het MK schot, wat doet u? Schip verlaten kraaide ik vol pret. Als twee compartimenten vol lopen zinkt dit schip. Speel het spel, was het antwoord.

Bij de onderzeedienst was het gewoonte dat bij het afmeren de hele staf aan de wal aanwezig was. Ik vond dat onzinnig, maar speelde dat spel mee, todat...

We keerden terug van een achtweekse reis uit Noorwegen. We zouden om acht uur in de ochtend binnenlopen. Maar het behoud van de Mercurus laat zich moeilijk plannen. Alles zat mee en we konden om negen uur de avond te voren binnenlopen. Dan konden nog veel mannen naar huis! Ik koos voor de bemanning en liep eerder binnen. Dat viel niet in goede aarde bij de staf. Maar ik moet wel zeggen dat Driekus glimlachte toen hij mij op mijn donder gaf!

Ik werd afgelost en er kwam een einde aan mijn varende plaatsingen. Grappig feit was dat mijn aflosser de zoon van een vroegere kapitein was van SHELL tankers waarmee ik op het ms. Neverita had gevaren. Dat afscheid deed best even zeer, maar ook bij de drie volgende walplaatsingen heb ik veel plezier gehad. Maar dat is voor het laatste deel, nummer vijf.

Een koopvaarder bij de marine vijfde en laatste deel

Mijn varende carrière zat er dus op. Ik realiseerde me plotseling dat mijn pensioen steeds dichterbij kwam en begon daar over na te denken. Ik ben geen man voor achter de geraniums.

Ik werd eerst een jaar bij CMMROTTERDAM geplaatst als SOO. Pieter Visser was er chef staf en Rademakers of Raaijmakers CMM. Het was best een leuke tijd met veel contacten met het burgerbedrijfsleven. Halverwege werd ik in Den Haag geplaatst om wacht te lopen in de bunker in verband met de Cambodja operatie. Dat was een dag op drie dagen af, dus best vol te houden. Ik bleef mijn werk voor de CMM er gewoon naast doen, voor zover dat mogelijk was. Het werk in de bunker was saai, want zoveel gebeurde er niet. Elke morgen, voor het einde van de wacht een briefing geven aan de admiraal en zijn staf.

ADMIRAAL Buis kon best vreemd uit de hoek komen. Zo kwam hij eens naar me toe met de vraag: "Weet jij wel iets van Cambodja, van den Bos." Mijn antwoord was kort:"

Admiraal als u deze bunker wilt vullen met Cambodja specialisten, blijft hij leeg. Maar ik heb wel degelijk enige kennis van de regio." "Vertel!"

"Ik heb in 1968/69 een klein half jaar met een SHELL Tanker op Vietnam gevaren tijdens het Vietnam conflict. Zoals u weet is Cambodja een buurland. Wij hebben Saigon, Vung Ro, Qui Nhon, Cam Ran, Da Nang en Na Beh aangedaan. We zijn er ook diverse malen beschoten. Nee, ik ben verder nooit in Cambodja geweest. Dat was toen geen toegankelijk land. Maar het zal best wel op Vietnam lijken."

“Goed antwoord” zei de admiraal.

Als je nerveus op hem reageerde drukte hij je in een hoek. Ik kon verder wel met hem overweg.

Eind 1992 werd ik als H E&O bij de mijnendienst geplaatst en bevorderd tot overste. Daar was net een organisatie onderzoek gestart ter voorbereiding van een grote reorganisatie. Het onderzoek werd uitbesteed aan een burger bedrijf en Ton Neleman en een burger wiens naam ik me niet herinner werden vanuit Den Haag bij ons gedetacheerd ter ondersteuning. Best een heel interessante ervaring. De reorganisatie had eigenlijk maar één doel: bezuinigen! Er moesten 70 regelnummers, burger en militair bezuinigd worden. Het onderzoek lichtte de organisatie door en stelde verbeteringen voor. Het was aan mij om het reorganisatieplan te schrijven en die 70 functies te vinden. Dan stuit je natuurlijk op intern verzet, maar dat werd in overleg opgelost. Niet dat we iedereen tevreden konden stellen, maar de burgers kregen allemaal een andere baan aangeboden en bij het militaire personeel werden eigenlijk alleen al lang niet meer gevulde regelnummers geschrappt. Feitelijk verloor er dus niemand zijn baan, maar er werd wel met functies geschoven. Tegelijkertijd werd een nieuw automatiseringssysteem ingevoerd, zodat iedereen tegelijkertijd dezelfde cijfers te zien kreeg. Dat had nogal wat voeten in aarde. Het reorganisatie plan resulteerde in een bezuiniging van 74 regelnummers. Toen ik daarmee in Den Haag kwam, een overste TD was daar met de controle belast, werd mij doodleuk verteld dat ik wel meer dan honderd functies kon bezuinigen door de werkplaats te sluiten. Ik werd behoorlijk pissig. Ik vroeg hem toen of hij ook de werkplaatsen op de fregatten ging sluiten. Dat is geen vergelijking antwoordde hij. Ik vroeg of hij wel eens bij de mijnendienst en de MBV's geweest was. Nee, was het antwoord. Nu dan moet u aan boord van die schepen eens naar de werkplaats gaan zoeken. Die zijn er namelijk niet! Die staan bij ons aan de wal in de MDKAZ. Daar kunnen snel kleine reparaties worden uitgevoerd. ATW's indienen bij de RW neemt veel te veel tijd in beslag. Hij bond toen in en uiteindelijk werd met het voorstel ingestemd. In die tijd werkte ik nauw samen met de chef staf MD, Willem Frohn, met wie ik nog steeds regelmatig contact heb.

Ik heb in die tijd ook geijverd om de doolhof van software, legaal en illegaal, op te schonen en te vervangen door één bundel; MS Office. Ook bij CZMNED begon dat idee vaste voet aan de grond te krijgen en uiteindelijk ging het door, gevolgd door een heel cursus programma. Het was wel een heel werk om alle illegale software uit te bannen.

Frohn werd afgelost door Cees Tempelaars en Roetering door Henk Hioolen.

Toen kwam het naar mijn mening idiote project “Normen en Waarden” ingeleid door een kale Engelse voetbaltrainer. Ik vond het een aanfluiting en ik was niet de enige. Toen men dit project bij de MD kwam uitleggen werd de projectleider erg boos omdat Tempelaars en ik heel vervelende vragen stelden. Ik schreef twee stukken over het project, om er bij de mijnendienst toch enige richting aan te geven. Admiraal Buis was daar erg lovend over, maar admiraal Hooft een stuk minder. Hioolen en ik werden bij hem ontboden. Hij begon met een heel relaas waarom de stukken niet deugden. Toen Hioolen hem de lovende brief van admiraal Buis voorlegde bond hij in. Hij viel eigenlijk vooral over de passage dat normen en waarden niet allen voor de lagere officieren, onderofficieren en manschappen golden, maar dat die ook op de hogere legerleiding van toepassing waren. Ik gaf daarbij het voorbeeld van het BKT wat na tien jaar van “onderzoek” nog steeds niet van de grond kwam. Nu moesten veel mensen oorlog voeren in tenue 6. Ik kan me niet voorstellen dat het een paar jaar kost om een fregat te bouwen en tien jaar om een nieuw tenue te water te laten. Hij was daar heel druk mee bezig stelde hij en het was bijna af. Het resultaat van het BKT is bekend. Een baret die al lang bestond, overhemden van de Koninklijke Marechaussee, en een broek die uit de fabrieken voor meelzakken leek te komen! Alleen het jack kon de toets der kritiek doorstaan.

Nog een memorabele gebeurtenis betrof de duik en demonteer groep. Ik kreeg opdracht van de chef staf CZMNED om een studie te verrichten naar de mogelijkheid om de duik en demonteergroep te verplaatsen naar Zeebrugge en samen te laten gaan met die van de Belgen. In Brugge was een werkgroep op dat gebied ingesteld en mijn studie zou daarbij een discussiestuk vormen.

Uit mijn studie bleken twee grote bezwaren. Het eerste betrof de duiktechnische mogelijkheden. De Belgische kust biedt nauwelijks gelegenheid om te oefenen. Het giert er van de stroom en er is nauwelijks een duikvenster. Volgens de plaatselijk commandant in Zeebrugge is er geen accommodatie beschikbaar en eigenlijk geen plaats voor de Thetis en de duikvaartuigen. De Belgen doken in een grindgroeve en gingen naar Toulon. Geen gebied dat met onze operatiegebieden te vergelijken is. Het tweede punt waren de kosten. Ik liet dat door een groep administratief personeel onder leiding van een overste Taris doorrekenen. Behalve de verplaatsingskosten moesten er mensen worden ondergebracht. Op de kazerne was niet voldoende plaats, dus dat moest op de Thetis of op de wal buiten de kazerne. Voor al deze mensen was een buitenlandtoelage van toepassing. Gezinnen moesten worden ondergebracht en scholen gevonden. Het rapport werd verzonden naar CZMNED en de werkgroep. Bij een bijeenkomst van de werkgroep werd ik door een Belgische kolonel, van Eyck, bijna lijfelijk aangevallen. Hoe ik het in mijn hoofd haalde het plan af te keuren terwijl het politiek al in kannen en kruiken was. Ik antwoordde dat ik niets met politiek te maken had, dat ik een onafhankelijke studie had gedaan waaraan Nederlandse en Belgische experts hadden meegewerkt en dat ik er geen letter aan zou veranderen.

In Den Helder werd ik bij de chef staf van CZMNED geroepen. Ik rapporteerde wat mij in Brugge was overkomen en dat ik overwoog een klacht in te dienen vanwege onbeschoft gedrag. De chef staf zei dat het stuk ook niet politiek geschreven was. Daarop antwoordde ik dat niemand mij over het politieke akkoord had ingelicht en dat het ook niet mijn opdracht was een politiek stuk te schrijven. Ik vroeg hem of mijn conclusies dan niet klopten. Daar is geen vinger tussen te krijgen, zei hij. Het ging dus niet door.

Ik heb uiterst plezierig gewerkt als H E&O. In die tijd was decentralisatie het toverwoord. Naderhand is dat weer teruggedraaid. Zo hielden we elkaar bij de KM wel bezig. Ik werd overgeplaatst naar Rotterdam; om daar Pieter Visser als Chef staf CMM Rotterdam en Vlissingen af te lossen. Ik nam mijn oude contacten met het burgerbedrijfsleven weer op. Ik werd belast met de organisatie van het militaire deel van de wereldhavendagen. Daarnaast kreeg ik van Den Haag de opdracht marine vlootdagen in Vlissingen te regelen en het logistieke havengebeuren van 750 jaar Den Haag te regelen. Op zich heel leuk werk. Iets heel nieuws.

Ik ging kennis maken op de generaal Knoop kazerne in Utrecht. Daar was men heel verwonderd. Mariniers deden geen zaken met de landmacht, zo sprak de chef staf van deze club. Het korps was er ook niet zo over te spreken, totdat ze een tekort aan viertonners en chauffeurs hadden. Ik regelde dat even voor ze met de landmacht.

Een klein incident met Generaal Klop is ook vermeldenswaard. Tijdens Koninginnedag bij het uitwisselen van felicitaties kwam ik hem voor het eerst tegen. Hij was geflankeerd door twee lakeien kolonels der mariniers. Toen ik hem de hand schudde zei hij; "Ik ken u niet!". Ik antwoordde: "Dat is toevallig, ik u ook niet. De twee lakeien verslikten zich haast". Een van hen haastte zich naar mij toe en vertelde mij dat dit geen beleefde opmerking was tegenover een generaal. Daarop antwoordde ik dat het in de marine gebruikelijk was, 'zie VVKM 19) dat de commandant zijn officieren voorstelt aan zijn commandant en dat mijn commandant een kolonel der mariniers was en dat hij dat had nagelaten. Of ze hem daar op wilden aanspreken en niet mij."

Ik moet zeggen dat even laten de generaal mij even aansprak in het voorbij gaan en mij influisterde; "Je had wel gelijk van den Bos".

Het korps is redelijk autoritair en ook klein. Iedereen kent iedereen en het is voor een marinier voorzichtig manoeuvreren om geen meerdere op de tenen te trappen. Je hebt je carrière dan zo verziekt. Ik herinner me nog dat ik met mijn vrouw was uitgenodigd voor het afscheid van de Franse marine attachee in Den Haag. Ik had twee weken ervoor transport geregeld. Overigens was ik bij de VKKAZ ook belast met het transport, dat merkwaardigerwijs onder CZMNED ressorteerde. Toen wij op ons transport stonden te wachten, kwam dat maar niet. Ik belde naar het bureau en daar vertelde een bedremmelde korporaal mij dat een kolonel bij het hoofdkwartier hem had verordonneerd mijn transport te cancelen omdat hij transport nodig had. Ik was des duivels. Mijn vrouw had speciaal voor deze gelegenheid wat nieuws gekocht en vrij genomen van haar werk. Wij hebben ons verkleed en zijn maar in de stad een hapje gaan eten. De volgende ochtend meldde ik me, nog steeds ziedend, bij mijn baas Kolonel Jonkers. Ik overhandigde hem een bericht aan de Franse ambassade, waarin ik mijn verontschuldiging aanbod voor onze afwezigheid, en dat ik door een misverstand bij de kazerne, niet aanwezig had kunnen zijn. Het bericht was ook gericht aan CZMNED en BDZ. Jonkers was ook woedend op zijn collega en tekende het bericht. Toen ontstond er een zetje waarbij ik glimlachend toekeek. Vooral toen bleek dat het gevorderde transport niet helemaal voor een militair doeleinde was. Ik heb me er verder buiten gehouden. Mijn laatste daad voor de VGKZ was het schrijven van het bedrijfsnoodplan. Een hels karwei.

Op 30 maart 2000 nam ik afscheid van de marine. Op een handworp afstand van de plaats waar ik mijn zeevarende loopbaan begon. Dat was in 1965 op het ss. Amsterdam dat lag afgemeerd aan de Wilhelminakade.

### Slot

Ik heb een fijne tijd gehad bij de baas. Ik zou het zo weer overdoen. Dit verslag is natuurlijk niet volledig; dan was het een compleet boek geworden. Ik moest keuzes maken en ik hoop dat niemand zich te kort gedaan zal voelen omdat hij niet genoemd is.

Ik schreef het ook vanuit mijn kijk op het gebeurde.

Ik heb het met veel plezier geschreven. Ik hoop dat de lezers ook het feest der herkenning meemaken bij het lezen, als dat ik heb gevoeld bij het schrijven ervan.

### Hans van den Bos

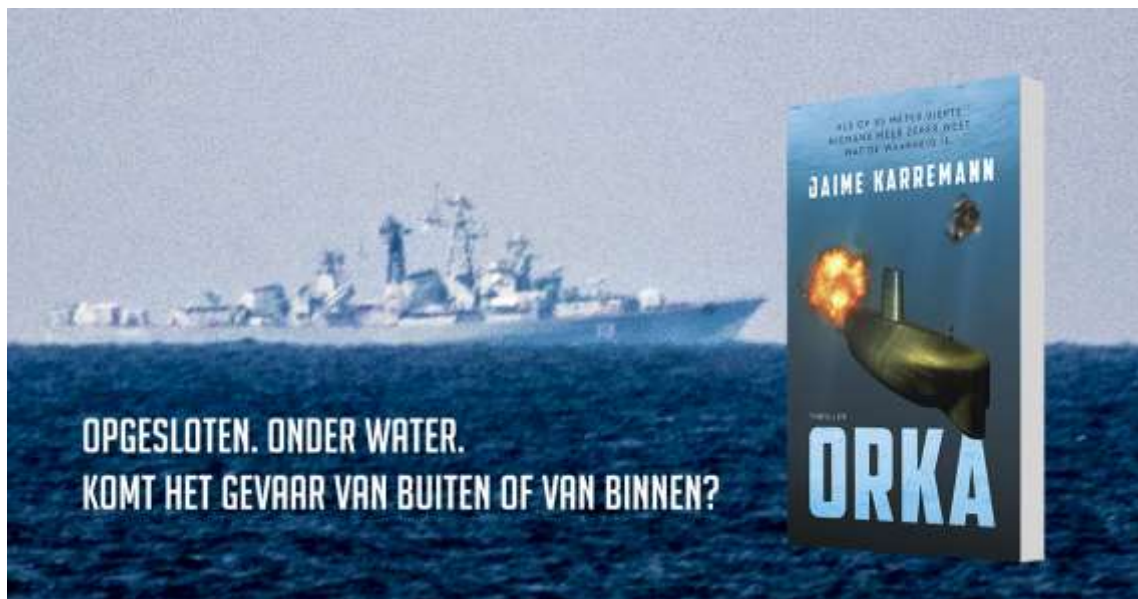


<https://nl18.hansvandenbosencreuse.com/index.php/familie/hans/een-koopvarder-bij-de-koninklijke-marine>

Als u de behoefte voelt opkomen een reactie te plaatsen, kunt u dat rechtsreeks doen zonder tussenkomst van de redactie.... Klik daarvoor even op de blauwe button hieronder.



Ook kunt u de eerder geplaatste reactie daar in terug lezen, en / of reageren op een eerder geplaatste reactie....



## Orka

***“Vanmorgen begonnen en in één ruk uitgelezen, wat een realistische spanning heb je in dit boek kunnen overbrengen. FANTASTISCH!!”***

Het is één van de vele positieve reacties op de onderzeebootthriller ‘Orka’ die ik de afgelopen jaren heb gekregen. Van (voormalig) onderzeebootmannen, maar ook van lezers die nooit op onderzeeboten hebben gevaren of zelfs nooit bij de marine hebben gewerkt.

‘Orka’ gaat over de fictieve Nederlandse driecilinderonderzeeboot Hr.Ms. Orka die in 1980 tijdens een geheime operatie in de Barentszee terecht komt. De Orka komt een nieuwe Sovjetonderzeeboot op het spoor en probeert er zoveel mogelijk inlichtingen over te verzamelen. Ontzettend spannend natuurlijk, maar het meest interessante is volgens mij de strijd die juist in de boot wordt gevoerd, terwijl de spanning in de Barentszee toeneemt. Ik zal daar niet meer over vertellen.

Juist veel van de complimenten die ik heb ontvangen van lezers hadden te maken met de sfeer die geschetst wordt in het boek. De sfeer die door iedere oud-marineman onmiddellijk herkend wordt. Of je nu op een fregat, een jager of een onderzeeboot hebt gevaren, de typische marinesfeer was er overal. En zelfs op de wal.

Na een paar bladzijden in ‘Orka’ voelt het alsof je weer helemaal terug bent, dit keer aan boord van een driecilinder natuurlijk, want daar gaat het verhaal over.

'Orka' is mijn tweede boek en eigenlijk het fictievolg op 'In het diepste geheim'. Dat boek beschreef voor het eerst de geheime operaties van de Nederlandse onderzeeboten tijdens de Koude Oorlog. In Nederland leverde dat veel aandacht op voor de Onderzeedienst en vooral waardering voor de mannen die dit werk hebben verricht. Ook internationaal viel de in het Engels vertaalde versie op. Larry Bond, de Amerikaanse bestsellerauteur en bedenker van het spel Harpoon, prees 'In deepest secrecy' in een recensie die hij schreef. Hij heeft het boek ook aan marine- en inlichtingenvrienden cadeau gedaan, begreep ik uit e-mails die ik uit de VS ontving.

**Ik hoop dat de lezers van Ten Anker ook geïnteresseerd zijn in 'Orka' en in 'In het diepste geheim', ik weet zeker dat de boeken garant staan voor uren herinneringen ophalen.**

'Orka' en 'In het diepste geheim' zijn te koop via de bekende boekhandels, waaronder Bol.com. Bestel je het boek via Marineschepen.shop, **gebruik dan de code speciaal voor de lezers van Ten Anker, TENANKER2020, voor gratis verzending.**

Jaime Karremann  
Marineschepen.nl



In eerdere uitgave van "ten Anker" bij de rectificatie over de Karel Doorman die de Annabaai te Curaçao binnen liep, heeft onze abonnee Fred Boogert mij attent gemaakt op het boek verguisd en geprezen, waarin de duidelijke datum is vermeld.

**De Karel Doorman passeerde de Annabaai in 1959 !**



## Hans de Vries

Met hulp van [Johannes Kaauw](#) en in feite deze Leden van Marine Luchtvaart Dienst Facebook pagina, ontving oud MLD'er en 18 Squadron veteraan Hans de Vries uit Australië deze week zijn WO2 MLD vliegerscap welke hij na de oorlog verloor maar een dierbaar bezit was vol mooie en minder mooie herinneringen.

Zijn reactie was er een vol emotie en ook zijn dochter sprak haar dank uit namens haar vader voor eenieder die dit mogelijk heeft gemaakt:

'While it was prestigious for him to get a medal earlier this year, I think the gift of this cap is worth at least a few medals to him, judging by his response!'

Deze zondag bezocht hij de B25 van Reeves Warbirds (in NEI 18 Squadron kleuren) en bootste de foto na welke op VJ day in 1945 van hem werd gemaakt. Met zijn eigen originele MLD jasje voelde hij zich weer 70 jaar jonger. Namens Hans eenieder die heeft meegeholpen dit mogelijk te maken; lijkt een klein iets maar voor Hans heel groots!







Bij het opruimen van wege een verhuizing zoek ik een bestemming voor 44 jaargangen Alle Hens. Van 02/1969 tot 03/2014  
Mocht er iemand interesse hebben, neem dan even contact via de mail

Marinegroet,

Cor Versteeg  
[coco.versteeg@ziggo.nl](mailto:coco.versteeg@ziggo.nl)

