

2018

" 't Schrijfhoutje "



Post Actieve
Marinevereniging
4e jaargang nr: 7
Juli 2018



" 't Schrijfhoutje" is een digitaal blad uitgegeven door de Post Actieve Marinevereniging

Dit digitale blad wordt uitgebracht naar de leden, donateurs en belanghebbenden. In deze uitgaven worden stukken beschreven uit het heden, maar vooral uit het verleden, daar waar u en onze ROOTS lagen.

Redactie : Ton Meijdam
E-mail: penpam@ziggo.nl
telefoon:

Secretariaat: Piet Brinkman
E-mail: secretarispam@gmail.com
telefoon: 06-52520874

Overname en publicatie van artikelen, geheel of gedeeltelijk, is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.





In deze uitgave o.a.

pagina 2. Ingekomen stukken
pagina 4. Frans van Es Deel 1
pagina 17. VUUR Deel 2



Van de Voorzitter

Het gaat erg goed met de vereniging. We krijgen heel veel leuke reacties binnen van de leden en dat geeft ons weer inspiratie om met de zelfde inzet door te gaan. Ons ledental groeit gestaag naar de 500, wij hopen dit aantal ook voor de reünie te bereiken.

Op 23 en 24 juni werden er in Den Helder de bekende Historische dagen gehouden. Het bestuur is op Willemsoord aanwezig geweest met een promotiekraam. We hebben leuke contacten gehad met leden en geïnteresseerde nieuwe leden.

Het was een leuk weekend, samen met Ton heb ik de kraam bemand en onze secretaris Piet is ook nog met echtgenote langs geweest.

Op 21 september 2018 wordt onze reünie gehouden in de Kromhoutkazerne te Utrecht. Op verzoek van onze leden zijn wij een keer uitgeweken naar een andere locatie. Inmiddels zijn alle leden via mail geïnformeerd. Het bestuur is bezig om er een bijzonder leuke dag van te maken. Het voorlopige programma heeft u allen in de mail aangetroffen. Wij krijgen heel veel positieve berichten over deze dag. Er zijn al aardig wat inschrijvingen. Wij hopen ook veel van onze leden op die dag te mogen ontmoeten.

Ook zal er weer een loterij worden gehouden met fantastische prijzen meerdere dagen hotel is wederom de hoofdprijs.

Ik kijk er naar uit om de leden weer de hand te mogen schudden bij de ontvangst.

Heeft u zich nog niet opgegeven doe dat dan snel, omdat wij info moeten verstrekken aan de bewaking.

Ondanks dat er geen kramen op de saamhorigheidsdag aanwezig waren, zijn wij als bestuur ook aanwezig geweest.

Zoals sommige weten help ik ook als vrijwilliger op de Hr.Ms. Mahu ondiepwatermijnenveger, welke ook tijdens deze dag aanwezig was. Ook hier bezoek gehad van verschillende leden.

Ook zullen een aantal leden van ons meevaren op 2 september met de riviercruise vanuit Arnhem.

Ik wens u allen een fijne vakantie en vooral goede gezondheid toe.

Wim van Anen (Voorzitter)

!!!!!! Attentie er zijn nog enkele plaatsen beschikbaar!!!!!!!

Stichting NU of NOOIT houdt op zondag 2 september een riviercruise. Die is speciaal voor jongeren en ouderen afkomstig uit geüniformeerde kringen met een mentale en/of lichamelijke handicap. Meer informatie kunt u vinden op de website van de stichting: www.nu-of-nooit.com. De inschrijving sluit op 31 juli.

De tocht wordt gemaakt met de River Dream (rolstoeltoegankelijk). Maximaal kunnen 350 personen deelnemen. Er is plaats voor u en/of uw partner/begeleider, maar vol is vol. In dat geval verschijnt daarover een mededeling op de website van Stichting NU of NOOT. De kosten voor deelname zijn € 20,00 per persoon, inclusief catering.

o-
BELANGRIJK !!!

De Reunie van de PAM op vrijdag 21 september in de Kromhoutkazerne te Utrecht! Wilt u hierbij zijn schrijft u dan in. De inschrijving sluit op 31 augustus!!!!

U kunt nog inschrijven door 15 euro per persoon over te maken op rekeningnummer NL65 ABNA 0216 2080 25 ten name van Post Actieve Marinevereniging te Den Helder onder vermelding van REUNIE.

Ook de gegevens, zoals naam en geboortedatum van uw partner / begeleider vermelden!

Het bestuur heeft besloten om “Who the fuck is Frans van Es?” als een soort vervolghet verhaal te publiceren in 't Schrijfhoutje. Wij hopen dat u er veel leesplezier aan beleeft.

Wat misschien uit de titel moge blijken, is dat weinig mensen Frans kennen. Dit is in totale tegenspraak met de werkelijkheid. Zeker in de Koninklijke Marine kent bijna iedereen Frans van Es, van hoog tot laag en van jong tot oud. Het oudere leergoed onder ons kent Frans nog wel persoonlijk of hebben hem zijdelings meegemaakt. De jongere garde kent hem van 'horen zeggen', maar allen hierboven beschreven kennen wel een aantal van zijn avonturen of anekdotes. Hierdoor alleen al is Frans een levende legende in de Koninklijke Marine in het algemeen en in de duik- en demontegroep in het bijzonder. Dit boek is zeker voor de 'kenner' een bevestiging van datgene wat wij allang wisten. De rebel, de ruwe bolster, de Hagenees, shockerend, ad rem, met een zeer groot gevoel voor humor, dat is Frans van Es! En ik heb het genoeg om Frans tot mijn weinige echte vrienden te mogen rekenen.

J. van Dijk

kapitein-luitenant ter zee,

Hoofd afdeling Duik- en Demonteerzaken

'Who the fuck is Frans van Es?'

Voor velen is deze vraag compleet overbodig. Zij weten wie Frans is; de ex-marineman wiens levenswandel en marine carrière zó bizar is, dat iedereen het er over eens was 'dat je daar een boek over zou kunnen schrijven'.

Gelukkig is dat nu gebeurd. Uiteraard is er maar één die dat kan en dat is Frans zelf. Voor hen die Frans kennen is dit boek een heerlijke herkenning van al zijn stoere verhalen die hij nu eindelijk op zijn eigen (en vooral eigenwijze) wijze aan het papier heeft toevertrouwd. Wat overigens niet wil zeggen dat het papier daar zelf blij mee zal zijn; het heeft de drukker, naar het schijnt, ook grote moeite gekost om inkt te vinden die de opzienbarende en soms schokkende gebeurtenissen uit het leven van Frans kon en wilde vasthouden.

Wie Frans nog niet kent, staat een fantastische gebeurtenis te wachten. U zult kennismaken met het levensverhaal van een uniek mens; een verhaal dat het verdient om verteld te worden. Een 'bijzonder moeilijk opvoedbaar' jongetje dat tot grote opluchting van zijn omgeving bij de marine tekende voor 6 jaar; het zouden er uiteindelijk 34 worden. Maar ik heb slecht nieuws

voor de marine; zij zijn er na al die tijd niet in geslaagd om het 'bijzonder moeilijk opvoedbare' er bij Frans uit te krijgen. Gelukkig maar. Zodoende kunnen wij nu intens genieten van zijn omzwervingen over de wereldzeeën en in menig vreemd land. We volgen zijn grillige loopbaan van matroos 3 e klasse naar duikmeester/ demonteur, de EOD, de DDG tot en met opperschipper(adjutant); en uiteraard zijn tweede carrière als 'Tattoo Frans'. Om nog maar te zwijgen over de talrijke 'amoureuze aanvaringen' met het andere geslacht (lees: harde seks). Maar bovenal is dit boek doorspekt van de unieke humor van Frans die zijn oorsprong vindt in zijn geboortegrond Den Haag.

Kortom: voor u ligt het leven van Frans van Es, vereeuwigd in drukinkt en papier. Hoewel Frans met zijn geliefde Nel voorlopig nog niet zijn houten jas aan zal trekken en zich onvermoeibaar te buiten gaat aan alle geneugten des levens op het bloedmooie Curaçao, ben ik zielsgelukkig dat zijn autobiografie nu al geschreven is. Door hem zelf. Bijzonder eigenwijs, inderdaad. Hoewel ik weet dat het wederzijds is, wil ik tot slot zeggen dat ik het een voorrecht vind om Frans te kennen. Ik weet dat dit geldt voor alle mensen die hem in de loop der jaren hebben ontmoet, hoewel er bij het verschijnen van dit boek ongetwijfeld ergens in een bejaardentehuis een gepensioneerde marinecommandant zich dodelijk verslikt in een sudderlapje. Het zij zo. Maak de veiligheidsriemen vast, sla een vat bier achterover en geniet van de onvoorstelbare achtbaan van het marine leven van Frans van Es.

Alle hens aan dek!

Sjaak Bral,

Alles uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteur.

Druk: Drukkerij Voortvaren Smits

Uitgave: Uitgeverij "De Nieuwe Haagsche"

Noot van de uitgever:

Alle woorden die in het marine jargon worden gebruikt zijn onverkort opgenomen in de tekst. Op geen enkele wijze zijn deze woorden te beschouwen als krenkend of discriminerend voor vrouwen en/of groepen.

Frans van Es werd als 'vredeskind' geboren te 's-Gravenhage op 29 mei 1945 als tweede en laatste telg in een gezin van vier personen. Hij zou volgens zijn vader en verwekker een symbool voor rust en vrede worden. Helaas, niets was minder waar. Overal waar hij zich vertoonde, wekte hij ongewild agressie op.

Het begon reeds op de kleuterschool. Waar een ander kind een standje kreeg, werd hij in de kast opgesloten. Moeders werden gewaarschuwd dat hij een slechte invloed op de andere kinderen had. Dat had hij deels te danken aan zijn vuurrooie haar, dat in die tijd als een schande dan wel als een handicap werd beschouwd. Daardoor bevond hij zich altijd in de oppositie en liet zich door niets of niemand beledigen of uitschelden. Er werd meteen gemept en wel zo dat zijn slachtoffer nog dagen daarna met de sporen daarvan rondliep. Werd echter de overmacht te groot, dan werd zijn broer erbij gehaald, die de zaak dan verder opknapte. Hij mocht op straat dan ook nooit meespelen, wat ontaardde in pesten en treiteren. Op de lagere school werd het geen haar beter. Er werden in totaal drie lagere scholen versleten. Men begreep hem niet en dat is zo gebleven totdat hij naar de Mulo ging.

De pubertijd verliep óók al niet vlekkeloos, omdat hij zich bewust werd van zijn belangstelling voor en zijn aantrekkingskracht tot het andere geslacht. Dat betekende onder meer dat hij, wanneer een ander braaf aan zijn huiswerk zat, óók met huiswerk bezig was. Alleen: niet in een studeerkamer, maar in een slaapkamer.

Zijn ouders hadden er slapeloze nachten van. 'Neem eens een voorbeeld aan je broer', hoorde hij dagelijks.

Zijn moeder was werkzaam in het onderwijs en hij was nu niet direct een toonbeeld van reclame voor haar. Hij werd regelmatig gespot met vrienden en vriendinnen van dubieus allooi, die alleen maar bezig waren met het bedenken en uitvreten van rottigheid.

Zijn vader was werkzaam bij de technische dienst van het toenmalige staatsbedrijf der PTT en was vaak van huis. Wanneer hij thuiskwam, waren de rapen meestal al gaar, omdat hij regelmatig naar huis belde om te informeren of er nog bijzonderheden waren – en die waren er bijna altijd. Al met al heeft Frans een strenge opvoeding gehad en geen enkele maatregel was zijn ouders te dol om hem op het rechte pad te dwingen, maar helaas. Vandaar het contract bij de Koninklijke Marine, want daar zouden ze wel raad met hem weten, en dat wisten ze ook.

EMV (Eerste Militaire Vorming)

18 september 1961: matroos derde klas Van Es meldt zich.

Op maandagmorgen stopte de trein in Hollandse Rading, waarna zo'n slordige 35 man de bus instapten die klaarstond om ons naar het Marine Opkomst Centrum te brengen.

We werden opgewacht door een duidelijk oververmoeide marinier, die ons naar de kapper bracht en ons verzekerde dat het best wel zou meevallen indien er vooraf ruim voor de behandeling betaald zou worden. De bunzing had ongetwijfeld aandelen bij deze onderneming. De lui die onder het mes waren geweest, zagen eruit alsof ze met hun kop in een vuilvernietiger hadden gehangen. De tip had dus geen ene moer geholpen en er was dan ook niemand branie om te reclameren. Want wat zouden de gevolgen wel niet zijn als je je misnoegen kenbaar maakte tegen zo'n "kopstuk?"

Dat kopstuk bleek later een marinier eerste klas te zijn met zwakke enkelbanden, pijn in z'n rug en een chronische dorst, die hem de bijnaam 'natte Kees' opleverde. Gewoon een mufkut dus, die om sociaal-medische redenen tussen de eekhoorns was geplaatst, omdat hij bij de compagnie alleen maar voor overlast zorgde.

Bak 257

Meteen daarop werden we naar een barak gebracht waar we werden opgewacht door een klein slank en pezig Indisch mannetje, dat werd voorgesteld als de heilige der heiligen. Hij bleek de kwartiermeester te zijn die ons de komende drie maanden van "nukubu" (nutteloze kutburger) zou omturnen tot militair. Zijn naam was Pourchez en hij straalde één brok venijn uit. Wanneer er een collega van hem langskwam met de vraag: 'Alles kits, Poez?' (want zo werd hij door zijn maten genoemd) dan gromde-ie alleen maar.

Hij zag dan ook kans om, ondanks zijn postuur, met zijn houding en uitstraling bij iedereen een heilig ontzag af te dwingen.

Er werd van ons verwacht dat we blindelings uitvoerden wat ons werd aangezegd dan wel werd opgedragen, zonder erbij of erover na te denken; want dat laatste moesten we maar aan een paard overlaten, omdat die een veel grotere klus had dan wij. Trouwens, denken was tijdens de eerste drie maanden geheel uit den boze, omdat hij daar toevallig voor was ingehuurd. En mochten zich problemen voordoen, moeilijker dan neuken, dan konden we ons vervoegen bij de DDK (dienstdoende korporaal).

Voor onze bak – de groep dus – was dat de ziekenverpleger eerste klas Van de Brink. Een onwijs aardige kerel, die eenieder met raad en daad bijstond en nooit te beroerd was om iets na 80 keer nóg eens uit te leggen.

Toen kwam het volgende punt aan de orde en wel het gereedmaken voor de nacht en het stil amusement, dat gesteld was op 21.00 uur. Mochten er soms lui zijn die geschaakt zouden worden met rukken, dan zou er onmiddellijk een deken met mouwen voor aangevraagd worden. En denk nu niet dat je het stiekem kon doen, want dit zou de volgende morgen toch zichtbaar zijn omdat je van rukken haar tussen je vingers kreeg. Onmiddellijk werden de rukkens ontmaskerd, omdat een aantal stiekem naar hun vingers stond te loeren.

We werden zoals dat heette in het gelid getrapt en vanaf dat moment geschiedde het aantreden net als bij de marva's, dus zonder lullen, en wel volgens grootte, wat ook wel werd vertaald in 'volgens de kleur van het haar en de lengte van lul'.

Daarna werden we afgemarcheerd naar het plunjemagazijn, waar we onze barang (plunje) in ontvangst zouden nemen. De gehele operatie bezorgde menigeen de kriebels, daar het personeel dat de kleding uitreikte nu niet direct uitblonk door inzicht. Toen iedereen voorzien was van de voorgeschreven uitrustingsstukken, mochten we ons nog even de tering sjouwen naar de nummerzolder. Het nummeren bleek een heel andere betekenis te hebben dan ik dacht en na een korte uitleg over de kettingsteek konden we aan de slag.

Voor deze operatie was een week uitgetrokken en de enige afwisselingen waren de koffie, de thee en de middaghap.

Het ontzag en respect voor de militaire meerdere werd er als het ware ingestampt. Zodra er een sergeant op een fiets langskwam, werd de hele bak in de houding gezet en werd door de baksmeester de militaire groet gebracht. Later besepte ik pas op welke manier we genaaid waren in deze eerste weken, omdat dit eerbewijs – denk ik – alleen voor leden van het koninklijk huis werd gebracht. Ik zeg met nadruk 'denk ik', omdat ik me verder nooit meer verdiept heb in die poppenkasterij. In die tijd had ik al het standpunt dat iedereen, van laag tot hoog, elke morgen precies hetzelfde deed en wel van wit brood bruine stront maken.

De kantine

Na een hele week etteren met naald en draad en overal conform de voorgeschreven afmetingen met rood garen 05964 te hebben ingenaaid,

mochten we 's avonds naar de kantine. Hoog opkijkend tegen de ouwe jongens die jou heel kleinerend met 'baroe' (nieuwe) aanspraken, waagde ik me aan een fles bier. Niet omdat het lekker was, maar omdat het een gevoel gaf erbij te horen.

Meeblèrend met de jukebox en het merendeel van de kantine bezoekers nam ik nog een fles bier. 'El Paso' van Marty Robbins was de topper en je kon er zo lekker bij uithalen, vooral met 'zo'n vracht bier in je reet' (want het vocabulaire werd zeer snel overgenomen).

Ik besloot een kwartje te wagen aan de flipperkast en voordat ik er erg in had sloeg het noodlot toe. Bij iedereen gaat zoiets vanzelf, maar bij mij liep het weer eens op stront uit. De bal bleef in het midden liggen en aan de kast tillen of bewegen betekende tilt en einde spel. We verdienden 131 gulden schoon in de maand en daarvan moest verplicht 50 gulden naar huis wordenovergemaakt, dus bleef er maar weinig over. Met een dreun op de glasplaat dacht ik er wel uit te komen; dat zou bij eenieder gelukt zijn, alleen ik sloeg er dwars doorheen. De ruit betalen en meteen in het rapportenboek. Drie dagen licht arrest en drie dagen strafdienst à twee uur per dag wegens het opzettelijk vernielen van rijks eigendommen. Pats, weekend hadden we de eerste weken nog niet, maar als een ander naar de kantine kon, zat ik in de barak en na appèl wachtsvolk, zieken en gestraften, waar ik me moest afmelden, kon ik ook nog eens twee uur schijthuizen schoonmaken.

Een ongeluk komt zelden alleen, want tijdens de strafdienst had ik een draagbare radio aanstaan en ik kon op verzoek van de één of andere matennaaiër die de wacht had mijn bijkaart niet tonen. Een bijkaart was in die tijd verplicht bij een draagbare radio en diende op het postkantoor voor een gulden te worden aangekocht, in overleg met het betalingsbewijs luister en kijkgeld. De volgende dag stond ik weer bij de commandant, die in de wandelgangen 'de ouwe' werd genoemd. Een hele preek moest ik aanhoren over wat er op deze manier wel niet van me terecht moest komen. Ik knikte heel ernstig en dacht: 'Krijg toch de tering' toen hij zei dat hij mij zou straffen. Hetzelfde recept: drie dagen licht arrest met strafdienst. Het kon niet op, en dat ik er ál onverschilliger door werd, had blijkbaar niemand in de gaten.

De volgende avond werd ik weer gerapporteerd, wegens het roken tijdens de strafdienst. De commandant ging tijdens de parade geheel uit zijn dak. Met rood opgeblazen kop beet hij me toe dat hij er alles aan zou doen om me de Rijks zeedienst uit te moven. De man was werkelijk rijp voor een pilletje onder z'n tong. Waar maakte hij zich druk over, 's avonds ging-ie weer naar huis. Maar één ding wist hij weer zeker, hij zou me zeer zwaar straffen. Er werd me in elk geval aangeraden om na de proeftijd van drie maanden maar op te krassen, omdat er gezien mijn instelling toch geen toekomst voor mij bij de Marine was weggelegd.

Ik voelde me door deze opmerking zeer zwaar in m'n nek gezeken en ik nam me heilig voor om koste wat het kost in dienst te blijven, al was het voor zes jaar als matroos derde klas.

Matrozenopleiding

Na de eerste militaire vorming en een cursus brandbestrijding op zee volgde een plaatsing op de kruiser 'De Zeven Provinciën' voor de matrozenopleiding van 13 weken, welke onder de bezielende, rechtvaardige, doch gestrenge militaire leiding van de kwartiermeester Tijdeman tot een bevredigend einde werd gebracht. Wij vonden Tijdeman een kwijl, omdat hij zich druk maakte over futiliteiten, onder andere over het feit dat we de 32 streken van het kompas niet tegen zon konden opzeggen, dus van noord via west, zuid en oost terug naar noord.

Onze eerste haven buiten moeders pappot was Gibraltar, en terwijl de rest de wal op ging zaten wij elkaar te overhoren. 'Dat kut-kompas'. De passagierskaart moest worden ingeleverd en zonder kaart kwam je niet van boord. De passagierskaart diende als controle voor de onderofficier van wacht. Zo kon hij meteen zien welke opvarenden er van boord waren. Dit werd door bak 194 als pure machtswellust en sadisme bestempeld. Diezelfde machtswellust heeft wel geresulteerd in het nooit meer vergeten van dat klotekompas. 'Goed gedaan, jochie!'

Marine kazerne Erfprins

De theoretische opleiding tot het brevet RAPPPer (radio afstand peiler plotter) werd gegeven op NAVGIS (navigatie-gevechts informatie school). De nacht werd doorgebracht op de marine- kazerne Erfprins.

Ik had nog nooit zo'n teringkamp meegemaakt. Een schoolvoorbeeld van een concentratiekamp. Alles geschiedde in loopas, en wel via de daarvoor aangelegde paden, was het eerste wat ons werd medegedeeld. Een lekkere entree, dacht ik nog, maar tegelijk begonnen mijn nekharen te rijzen, want dergelijke mededelingen werkten op die manier bij mij als een rooie lap op een stier. En helemaal uit de strot van zo'n kanker marinier. Verder diende eenieder er onberispelijk uit te zien wanneer hij de wal op ging. Dit was deels afhankelijk van het humeur van de officier van de wacht.

Voor ongegradueerden zoals ik was er op de hele uren tot 21.00 uur gelegenheid tot passagieren. Toen ik op een dinsdagavond – het was midden in de winter en het vroom dat het kraakte – om 20.55 uur aangetreden stond voor inspectie om nog even een biertje op de wal te gaan halen, sloeg het noodlot wederom toe. Tijdens het inspecteren van de tenues scheet er

één of ander vliegend beest op mijn braniekraag. 'Zo kun je niet de wal op', was het commentaar van de officier van de wacht. Met een 'Godverdomme, heb ik dit weer' liep ik in de loopas terug naar het slaapgebouw om een andere kraag om te doen. Maar toen ik bij de poort terugkwam, speet het de officier van de wacht, omdat het helaas voor mij 21.00 uur was geweest, dus was ik te laat.

De meest verschrikkelijke represailles spookten door m'n kop: 'Krijg toch allemaal de pestpleuris!' Ik wist wel wat beters. De sloten waren bevroren, dus had ik zo'n klootjavaan helemaal niet nodig. Via het hek aan de zijkant de sloot over en door het weiland de vrijheid in. Alleen: ik kon niet via de normale weg terug, omdat ik geen kaart ingeleverd had. Oók geen punt, want we gaan gewoon via dezelfde weg terug. Met 15 bier op het prikkeldraad over, je raadt het al: broek naar de klote.

Maar als dit nu het ergste was, dan had ik er nog vrede mee gehad. Waarom ik altijd, terwijl er nog zo veel anderen zijn? Ik had nog geen 20 meter door het weiland gelopen toen ik tot aan m'n nek in een strontgeul zakte. Stront schijnt wat minder snel te bevriezen en in de barak aangekomen werd de hele zoi in een wasbak in het water gezet. De hele wasplaats stonk ernaar. Uiteraard werden er de volgende morgen vragen gesteld door de provoost, de persoon die de leiding over het binnengebeuren had. 'Het zal die rooie etter weer eens niet zijn.' En tegen mij: 'Ik zal blij wezen wanneer jij hier opgesodemierd bent'. Nog geen week later leende ik de dienstfiets om even een boodschap te doen. De fiets werd prompt gejat vóór de kroeg. Kostte me 135 gulden. 'Ben ik voor het leed geboren of niet?'

Hr.Ms. Karel Doorman

Het theoretische gedeelte van de rapp.opleiding zat erop en voor de praktijk werd de gehele klas overgeplaatst naar onze trots en enige vliegdekschip Hr.Ms. Karel Doorman, een drijvende stad. De bemanning telde ongeveer 1200 koppen en daardoor kwam het regelmatig voor dat ik, wanneer we in een haven lagen, lui tegenkwam die bij navraag al een jaar of langer aan boord zaten, maar door het verschil in wachtdivisie op andere tijden werkten en sliepen. Er was dan ook heel wat oriëntatie vermogen voor nodig om de weg naar het slaapverblijf terug te vinden. Maar alles went en ook aan de praktijkperiode kwam een einde. Na de opleiding bleef ik aan boord als vaste bemanning.

Inmiddels waren we ruim gewend aan bepaalde dagelijks terugkerende rituelen, zoals het aanvangen van de dagelijkse dienst door de chef der equipage, de schipper Delorme, door iedereen Deloris genoemd. Dan kraste hij door de scheepsomroep met een stem als een gebarsten pisbak: 'Aáááárdappelpitters in de kombuis, òòòòpsteekploeg op 't toko-plein,

generáááál schoonschip!' Dat ging je door je ziel. De tussenliggende tijd, wanneer er geen oefeningen in de commandocentrale waren, hield je je bezig met de door de schipper opgedragen werkzaamheden. Deze bestonden meestal uit het schoonmaken van de schijthuizen.

Zo na de koffie begon de maag te knorren en alleen de mensen die de achtermiddagwacht (12.00-16.00 uur) hadden, konden voorschaffen. Eén en ander werd gecontroleerd door een marinier bij de ingang van het cafetaria, beter bekend als de vreetschuur. Iedereen die kwam eten, diende zijn passagierskaart te tonen en omdat elke wachtdivisie een eigen kleur had, te weten rood, wit, blauw of groen, was het niet moeilijk om de sjoemelaars eruit te pikken. Alleen had men nog niet aan mijn vindingrijkheid gedacht.

Ik had een vriend aan boord die schrijver was, en deze makker, André Stijns, regelde voor mij vier verschillende kleuren passagierskaarten. 'Het maakt niet uit wát je kent, maar wíé je kent, en dat is heus het belangrijkste in het leven'. Ik kon dus elke dag voorschaffen om 11.15 uur en dan om 12.00 uur een biertje in de toko nuttigen of, als het de avond tevoren wat laat geworden was, lekker plat gaan tot 13.45 uur.

Bingo

Zo ging het ook met de activiteiten van O.S. en O. (Ontwikkeling, Sport en Ontspanning). Op een avond werd er een bingo georganiseerd en als er iets kloterigs aan boord van een schip is, dan is het wel bingoën. Al die ouwe wijven met een pen en een papiertje met cijfertjes erop en steevast hetzelfde geleuter van: 'Husselùùùùùù!!!!' De toko dicht, want het stoort als er lui steeds bier komen kopen, dus ook de gezelligheid naar de kloten. Gezien de omvang van de bemanning, en uiteraard het zootje ouwe wijven, kon niet iedereen in het cafetaria, dus had de O.S. en O. officier bedacht dat de rest, wanneer het cafetaria vol zat, in zijn slaapverblijf kon meedoen, want de nummers werden via de scheepsomroep bekendgemaakt.

Ook dit ging weer ten koste van de huiselijkheid, daar de amusementsradio uit bleef: 'Het is óf-of en niet én-en, 't is maar dat je het weet.' 'Godverdomme, wat een teringzooi!'

Maar we lieten ons natuurlijk niet meteen uit het veld slaan. Alle dekken waren uitgerust met een scheepsomroepinstallatie. Het was vlug afgelopen, dat gelul. Op het vliegdek werd de knop van de omroep op 'allen' gezet, zodat over het gehele schip de omroepen werden geblokkeerd. En toen de bingofielen geruime tijd niets meer hadden gehoord, bleek dat de bingomaster ongeveer 80 nummers verder was. Ook hij begreep er geen moer van, omdat er allang iemand met een volle kaart in de lucht had moeten komen. Afijn, de zaak was mooi gesaboteerd.

De scheepsomroep

Een echt fijn schip was de Doorman niet. Dat kon ook niet anders, omdat er totaal geen sfeer te creëren viel.

Zodra het schip ergens afmeerde, waren we (Stijns de schrijver, Cappon de kok en ik) van boord af om zogezegd 'het pak te luchten'. Die etenkoker was makkelijk, omdat we, wanneer we van de wal terugkwamen en nog honger hadden, uitgebreid konden eten in de officierskombuis, want daar had die bolle de sleutel van. En denk erom dat een officiersbiefstuk of karbo lekker smaakt, vooral wanneer-ie gejat is.

En telkens wanneer er méér bier in het lijf zat dan goed voor ons was, werd er weer een scheepsomroep opgezocht en met de knop op 'allen' werd er gebruld: 'Ik schijt balen van dit schip, ùùùùùùùh!' En daar dit meestal midden in de nacht gebeurde, waren er heel wat die pisluk werden, wat tot gevolg had dat er een schildwacht bij de omroep op post werd gedrukt. Dus twee vliegen in één klap, omdat de mariniers de lul waren. Trouwens, in die tijd was dat het meest onaangename volk aan boord van de varende schepen, dus lag er niemand echt wakker van. En zeker niet nu dat gezeik met die omroep over was.

Het paasei

Zondagmorgen op zee, zindelijkheid- en tenue-inspectie. Dit soort van onzinnig gedoe had je op die grote schepen. Er gonsde zelfs dat die ouwe daar extra voor betaald kreeg, dus riep het nog meer weerstand op.

Zoals gewoonlijk was ik weer eens de laatste met omkleden. Ik kwam tot de ontdekking dat het stormbandje van mijn muts gebroken was en omdat dit altijd tijdens deze poppenkasterij om de kin hoorde te zitten, zag ik mijn geest alweer dwalen. Want als je tenue niet in orde was, dan was je de lul voor een plunje-inspectie. En alles wat er dan missing was, dat kon je aankopen.

'Tom Poes, verzin een list.' Er werd rap een veter uit een hoge werkschoen gehaald, om m'n kop gebonden en met een strik vastgezet. De muts erop en niemand die er erg in had.

Alleen had ik het noodlot over het hoofd gezien. Want u moet weten dat wanneer er, waar dan ook maar één vuiltje waait, het in mijn oog komt. Dus ook deze zondagmorgen. De gehele bemanning stond aangetreden op het vliegdek en toen de commandant was aangevangen met inspecteren, wat overigens geen moer voorstelde omdat hij toch niks zag, stak er een windje op en woei mijn muts af. Daar stond ik, voor lul als een paasei met een strik op m'n kop. Iedereen piste in z'n lorren van de lach, terwijl ik onmiddellijk in het rapportenboek werd geslingerd, wegens 'het niet in orde hebben van

mijn tenue en het opwekken van hilariteit tijdens de inspectie'. Volgens mij zag die ouwe er de humor nog wel van in, alleen dat stelletje farizeeërs dat er bijliep bezorgde je de meeste ellende. Machtswellustelingen en Jezusverraders waren het.

Voorstel divisie-chef: 'Vijf dagen strafdienst à twee uur per dag.' Van het hele rechtssysteem bij de marine klopt geen ene moer. Je divisie-chef is de man die jouw belangen moet behartigen en je tevens moet verdedigen. Dat deze zelfde rakker ook nog eens je aanklager is, is iets wat er bij mij niet ingaat. Maar op de Doorman werd ik ondanks alle klote-streken toch matroos 2de klas.

Lissabon

's Middags met dezelfde mannen (Stijns en Cappon) de wal op. Een taxi gepakt. We lieten ons eens lekker naar de kroegen in de hoerenwijk brengen, later bekend als Sesamstraat. Daar zouden we hem eens dunnetjes gaan raken. Maar voor dat raken hoefden we niet eens de kroeg in, omdat de taxichauffeur ons met de grote wisseltruc trachtte te verneuken. En omdat ik normaal vrij rustig en vredelievend van aard ben, werd ik pislinc toen die Portugees zelf de hoogte van de fooi bepaalde, want daar kwam het tenslotte op neer.

Ik stelde voor om niet lang te ouwehoeren en hem bij wijze van voorgerecht 'het braadkuiken van z'n reet af te draaien', wat door mijn buddy Stijns werd toegejuicht. Hij had zijn broekriem dubbel in z'n hand en ging achter hem staan om hem na de eerste hoeken op te vangen. Die bolle vond het maar niks: het was zijn poen niet, en omdat hij meer paringsdrift had dan matenliefde moesten we maar snel kappen. Die bolle wou neuken.

Met de taxichauffeur is het allemaal met een sisser afgelopen, voor hem dus, omdat hij plotseling inzag dat hij zich vergist had. Ik kon toch niet nalaten om nog even snel een schop tegen die klote-taxi te geven. Dat luchtte in elk geval op. Totdat ik lijdzaam moest toezien hoe die bolle mijn poen verneukte. En was het nu nog een mooie Miep, dan had ik er misschien nog vrede mee

gehad. Nee, het was zo'n ouwe vette plooienkut met van die lange tieten. Ik dacht eerst dat ze een panty om d'r nek had met zand in de voeten, maar er zaten zowaar een paar tepels aan. Die bolle viel altijd op die ouwe vette kadavers en omdat ik wist dat ik mijn poen toch nooit meer terugzag, mocht die bolle de volgende keer schokken. Het was voor een goed doel, zullen we maar zeggen

Na het weekend was het lekker om weer op zee te zitten en tijdens de rustige wachten in de nbc-d-centrale (nucleaire biologische chemische damage control) werd er altijd wel iets bedacht, dus ook deze wacht. Op het zogeheten nbc-d-pleintje stond een grote Cola-automaat, waar je een kwartje en een dubbeltje in moest gooien voor een flesje. Het schip werd een halve graad over bakboord getrimd middels het overpompen van drink- of voedingswater, een kunstgreep van de stokers. Dan trok je voor een dubbeltje een fles Cola en voor de lege fles kreeg je in de scheepstoko 15 cent terug, dus tel uit je winst.

Hr.Ms. Holland

Inmiddels was ik bevorderd tot matroos 1ste klas en overgeplaatst naar Hr.Ms. Holland, een onderzeebootjager van het type A. Ik kreeg de zelfstandige functie van kabelgast (beheerder van de bergplaats schipper). Een job waar ik me met veel animo op stortte, tot groot genoegen van de bootsman en de schipper. De sfeer aan boord was perfect, want de commandant was voor die tijd een zeer moderne marineman, omdat hij het tenue op zee geheel vrijliet zo lang het maar uit militaire uitrustingsstukken bestond. Die ouwe vond het belangrijker dat er gewerkt werd dan dat de schoenen glommen. Als de zaak aan de wal maar in orde was.

Maar als kabelgast heb je natuurlijk wél een dienende taak. Het werd er daarom niet gemakkelijker op wanneer je, na een avond doorzakken, tijdens het uitgeven van emmers, dweilen, etc. met zo'n slordige zes centimeter ontsluiting 'een ouwe nasi hap aan je pendek voelde likken'. Zodra het even stil was, liet ik me via het mangat in stuurboord kettingbak zakken, teneinde in alle rust en stilte van een bruinvis te bevallen. Versierd met een meter of tien schijntint kreeg hij zijn laatste rustplaats op de ankerketting. Nou ja, laatste....

Waar ik even niet bij stil had gestaan, was dat een schip nog wel eens ten anker wil gaan. Nadat de order 'Vallen anker' was gegeven, leek het wel of er een massagraf werd geschud. Stinken als de neten op de bak en het was net of het schijntint het geheel een feestelijk tintje gaf. Er stond alleen niet op vermeld wie de afzender was, of dat-ie in vrede

mocht rusten; maar dat was niet zo moeilijk te raden: 'Van Es!!!! Na ankerrol bij de schipper in de hut. Dat werd weer nieuwe woorden leren, want die kaan (benaming voor de schipper) kon schelden, daar lustten de honden geen brood van.

VOLGENDE MAAND DEEL 2

Koninklijke Marine



Marinebewapening 1900-2000

Deel 2 1930-1965

Inleiding

Wat maakt een schip een marineschip?

Volgens het internationaal recht is een oorlogsschip "...een schip dat behoort tot de marinestrijdkrachten van een staat en dat de uiterlijke onderscheidingstekens draagt van oorlogsschepen van zijn nationaliteit."

Het Nederlandse onderscheidingsteken is de oorlogswimpel: een lange smalle scheepsvaan in de kleuren rood-wit-blauw. Deze wordt op volle zee gevoerd aan de hoogste mast van een oorlogsschip.

Voorts vermeld het internationaal recht dat oorlogsschepen "...bevoegd [zijn] tot het verrichten van oorlogshandelingen".

Om oorlogshandelingen te verrichten is een oorlogsschip voorzien van bewapening. Het schip zelf is in dat geval een transportmiddel om wapens en de mensen die ze bedienen naar een plek ter wereld te brengen waar ze ingezet kunnen worden. Zonder de bewapening kan een schip geen oorlogshandelingen uitvoeren.

Tallose studies zijn er in de loop der tijd verschenen met als onderwerp de geschiedenis van de Koninklijke Marine in het algemeen, schepen en mensen in het bijzonder en de rol van de marine bij speciale operaties en gebeurtenissen. Vreemd genoeg is er in Nederland, op enkele uitzonderingen na, nog geen onderzoek gedaan naar één van de meest essentiële kenmerken van het oorlogsschip: de bewapening.

Dit document pretendeert niet een volledig historisch overzicht te bieden van de historie van de bewapening van de Koninklijke Marine. Zij is ook niet bedoeld als wetenschappelijk onderbouwd naslagwerk van waaruit allerlei andere bronnen kunnen worden aangeboord. Maar wat niet is, kan nog komen...

1930 – 1965

Kleinere kalibers, snelvuurgeschut en specialistische wapens

Vóór, tijdens en na de Tweede Wereldoorlog koos de Koninklijke Marine voor relatief snelle schepen die met snelvuurkanonnen waren uitgerust. Daarnaast ontstonden nieuwe wapens als de dieptebom, speciaal bedoeld tegen onderzeeboten.

In dit hoofdstuk treft u voor de periode 1930 tot 1965:

- klein kaliber wapens;
- geschut;
- torpedo's;
- dieptebommen;
- vuurleiding.



Hr.Ms. torpedobootjager Van Galen

1930-1965 Klein Kaliber Wapens

1940: Landingsdivisie

Een groep adelborsten tijdens een landings-exercitie in 1940.

De grotere schepen van de Koninklijke Marine hebben lange tijd één of meer landingsdivisies aan boord gehad. Deze eenheden gingen in tijd van nood aan land om patrouilles uit te voeren of daadwerkelijk strijd te leveren.



De adelborsten poseren met (v.l.n.r.):

een Browning .30 watergekoelde mitrailleur, het geweer M.95 en een Lewis lichte mitrailleur.

1934: 8,8cm onderzeebootkanon

Het kanon van Hr.Ms. onderzeeboot K XV

Vóór en tijdens de Tweede Wereldoorlog voeren duikboten de meeste tijd op hun dieselmotoren boven water, om in geval van een naderende vijand te duiken en op accustroom verder te varen. Logischerwijs werden deze boten voorzien van bewapening die boven water kon worden afgevuurd. Bijkomend voordeel was dat kleine doelen konden worden uitgeschakeld zonder dat er een kostbare torpedo op moest worden afgeschoten.

Aan het eind van de oorlog verschenen de eerste echte onderzeeboten, d.w.z. onderzeeërs die voornamelijk onder water voeren en voor hun luchtvoorziening een snorkel boven water uitstaken. Een kanon was voor deze boten geen optie.



8,8cm onderzeebootkanon

1934: 40mm mitrailleur aan boord van Hr.Ms. onderzeeboot K XV

De onderzeeboten voor de dienst in Nederlands-Indië waren relatief zwaar bewapend

Naast een uitgebreide torpedobewapening voerden de vier onderzeeboten van de K XV-klasse ieder een 8,8 cm kanon en twee watergekoelde 40mm mitrailleurs. De mitrailleurs konden wegzakken in speciale kokers die vóór en achter de commandotoren geplaatst waren.

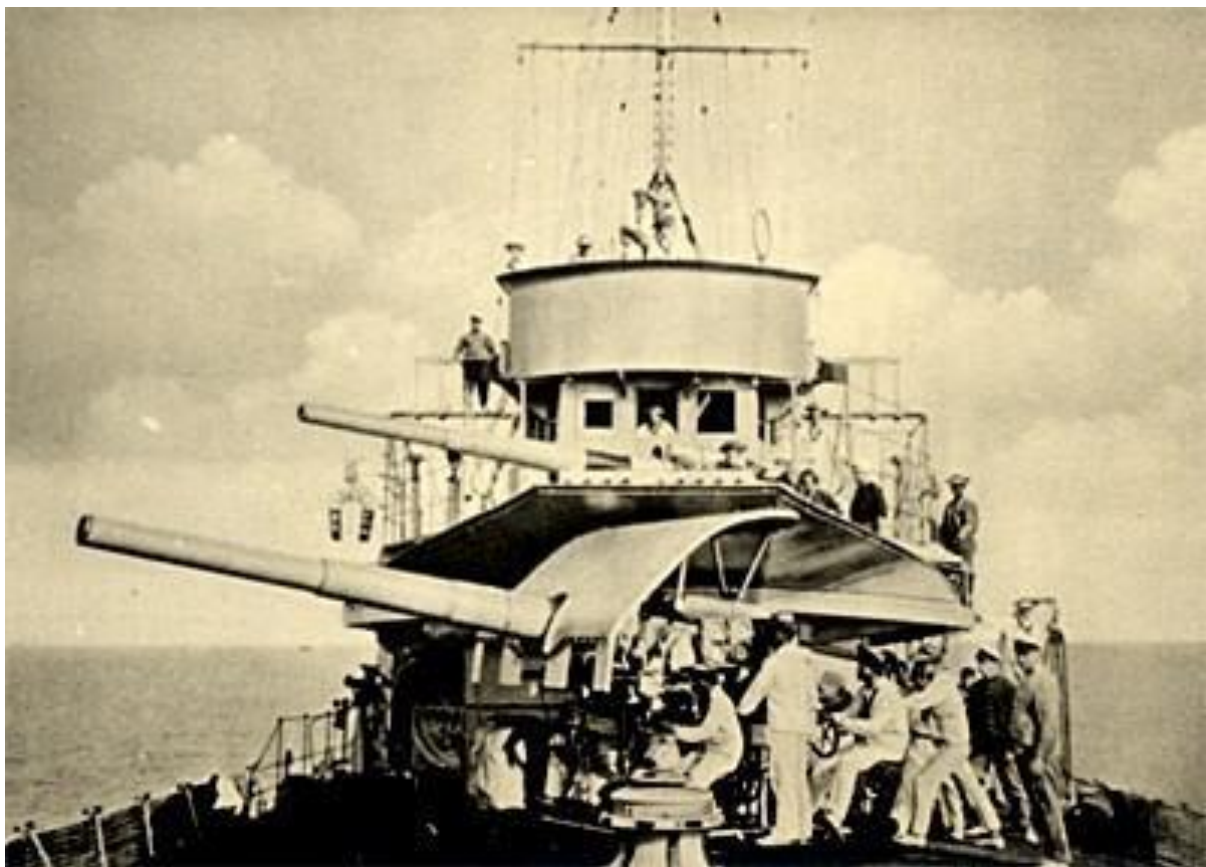


Watergekoeld 40mm mitrailleur

1935: Kanon van 12cm no. 3

Geschutsexercitie aan boord van Hr.Ms. torpedobootjager Kortenaer

De acht torpedobootjagers van de Admiralen-klasse waren bedoeld voor de bescherming van de grotere kruisers in Nederlands-Indië. Zij waren daarvoor bewapend met torpedokanonnen, dieptebomwerpers en vier kanonnen van 12cm. Het geschut werd door de scheepswerf Wilton Feyenoord in licentie van het Zweedse Bofors vervaardigd.



Kanon van 12cm

1938: Kanon van 15cm no. 4

De kruisers Java en Sumatra waren uitgerust met een hoofdbatterij van 10 kanonnen van 15cm.

Na ieder schot werd de lege huls uitgeworpen en met de hand een nieuwe patroon ingebracht. Bij het uitwerpen van de huls kwamen giftige dampen vrij.



Het laden van één van de kanonnen van Hr.Ms. kruiser Java

1938: Mitrailleur van 40mm

De antiluchtdoel bewapening van de kruisers Java en Sumatra is meermalen gemoderniseerd. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was die van de Java het meest geavanceerd.

Zij bestond uit een achttal 40mm Bofors-mitrailleurs die in dubbelopstellingen vóór het achterschip stonden opgesteld. De wapens waren voorzien van een ultra-moderne 3-assige stabilisatie van het ontwerp van de Hengelose Hazemeyer fabrieken. Hierdoor bleven de mitrailleurs gericht op het doel, ongeacht de bewegingen van het schip.



Exercitie met een 40mm luchtdoel mitrailleur aan boord Hr.Ms. kruiser Java

1938: Kanon van 15cm no. 8

De in 1936 in dienst gestelde kruiser Hr.Ms. De Ruyter had een hoofdbewapening van zeven kanonnen van 15cm.



Nachtelijke schietoefening aan boord van Hr.Ms. kruiser De Ruyter

1930: Torpedolancering Piet Hein

De Admiralen-klasse torpedobootjagers uit de jaren '20 en '30 van de vorige eeuw waren uitgerust met twee drieling torpedokanonnen voor torpedo's van het type II 53.



De torpedobootjager Piet Hein lanceert een 53cm torpedo

1941: Torpedomotorboot TM 5

De TM's werden in de jaren 1940-'42 op het Marine Etablissement in Soerabaja gebouwd.

De meeste torpedomotorboten van het type TM 4 waren uitgerust met de 45cm torpedolanceerbuisen van de oude Roofdier-klasse torpedobootjagers en de Z-klasse torpedoboten. De TM's waren in de jaren 1940-'42 op het Marine Etablissement in Soerabaja gebouwd.

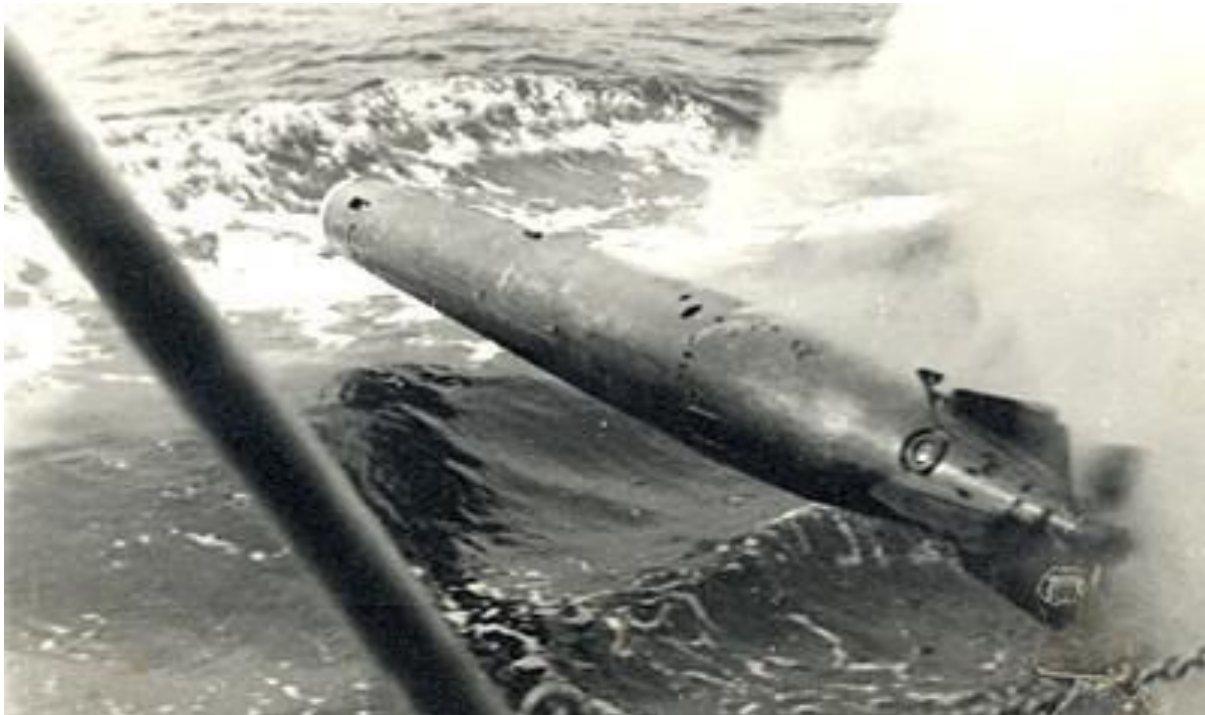


Lancering van een 45cm torpedo vanaf de torpedomotorboot TM 5

1957: Torpedobootjager Hr.Ms. Evertsen

De torpedobootjagers die de Koninklijke Marine tijdens en na de Tweede Wereldoorlog van de Royal Navy overnam waren voorzien van MK.9 torpedolanceerinrichtingen.

De MK.9 was het ruim 7 meter lange bovenwaterbroertje van de beroemde MK.8 onderzeeboottorpedo. Het bereik was maximaal 17 kilometer met een snelheid van 35 mijl.



Lancering van een MK.9 torpedo vanaf de torpedobootjager Evertsen

1930-1965 Dieptebommen

1935: Dieptebomwerpers

Vóór de ontwikkeling van ASDIC en SONAR in de Tweede Wereldoorlog was het alleen mogelijk om een onderzeeboot te ontdekken als hij boven water voer.

Als de onderzeeër vervolgens onder water dook, was het werpen van dieptebommen (vaten met springstof die op een ingestelde diepte ontploffen) de enige manier om hem aan te vallen. De Admiralen-klasse torpedobootjagers hadden vier van deze rudimentaire dieptebomwerpers aan boord.



Dieptebomwerpers aan boord van een Admiralen-klasse torpedobootjager

1941: Jan van Brakel

In 1941 kreeg de naar Engeland uitgeweken mijnenlegger Jan van Brakel de taak om in het Caribische gebied konvoien te beschermen tegen onderzeebootaanvallen.

De mijnenlegger kreeg daarvoor dieptebommen aan boord. De Van Brakel is regelmatig in actie geweest tegen Duitse onderzeeboten, maar van een "hard kill" is geen sprake geweest.



"Big surprise for the U-boat"

1930-1965 Vuurleiding

1938: Kruiser Sumatra

In de tweede helft van de jaren '30 van de vorige eeuw werden de grotere schepen met een afstandsklok uitgerust.

Een afstandsklok bestond uit een wijzerplaat waarop de centrale vuurleiding de afstand en de richting van het doel aangaf. Deze informatie was afleesbaar in de geschutstorens van het eigen schip, maar bovendien ook vanaf andere schepen die met het eerste schip in verband voeren.



Afstandklok aan boord van de kruiser Sumatra

1949: Oefenen afstandwaarnemers

In de Navigatie- en Gevechtinformatie School (NAVGIS) in Den Helder oefenden de aankomende afstandwaarnemers in de bediening van de stereoscopische afstandmeters. Deze grote apparaten stonden opgesteld op de Helderse zeedijk.



Afstandwaarnemers in opleiding bedienen een afstandmeter