Herinnering uit mijn Tijd in Nieuw-Guinea

Peter J.M. Claesen

VETERANENBOEK.NL
DOOR VETERANEN VOOR VETERANEN

Voorwoord

Dit uitzendingsverhaal (in die tijd spraken we nog niet over missies) draag ik op aan mijn ouders, twee zussen en broer. Waarvan momenteel alleen mijn twee zussen nog in leven zijn. Mijn toenmalige vriendin waar ik nog een goed contact mee heb. Zij hebben mijn Nieuw-Guineaperiode in 1962 meegemaakt omdat ik toen nog gewoon thuis woonde.
En last but not least draag ik het ook op aan onze zoon die mijn Nieuw-Guineaperiode weliswaar niet heeft meegemaakt, maar zich wel Marineveteraan mag noemen.

Peter J.M. Claesen

SORONG
VOGELKOP
JAPEN
GEELVINK
BAAI
WISSEL
MEREN
KAI-EIL.
ARU-EIL.

EN EIL.
AK
HOLLANDIA
HUMBOLDT BAAI
AN REES GEB.
MAMBERAMO
ROUFFAER R.
IDENBURG RIV.
S SAU GEB.
CARSTENZ GEB.
WILHELMINATOP
4750
SEPIK
N.O.
(MAND
TANAH-MERAH
PAPU
(TERR
DIGOEL RIV.
FLY RIV.
DRIK
MERAUKE

1. Aanleiding en begin Missie-verhaal

Kan je (heel in het kort) je militaire carrière beschrijven tot het moment dat je uitgezonden zou worden?

Op 16 augustus 1960, na gekeurd te zijn bij het MarineOpkomstCentrum te Voorschoten, ben ik een vrijwillige verbintenis aangegaan bij de zeemacht voor zes jaar en begon als magazijnbeheerder der 3de klasse.

Over welke Missie gaat dit boek en wanneer vond deze plaats?

Mijn uitzending naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea was van 22 mei 1962 tot 21 december 1962. Men sprak toen nog niet over missies. Je ging op uitzending en die duurde normaliter 18 maanden.

Kan je in het kort je militaire carrière beschrijven tot het moment dat je uitgezonden zou worden?

Op het moment van uitzending was ik bijna 2 jaar in dienst en had de stand van magazijnbeheerder der 2de klasse.

Wanneer en hoe hoorde je dat jullie uitgezonden zouden worden? Kan je je dat moment nog herinneren?

Toen ik terug aan boord kwam na een duikerkeuring kreeg ik te horen dat ik drie dagen later in Rotterdam tropen gekeurd moest worden want ik zou met spoed met Hr. Ms. "Pelikaan" naar Nieuw-Guinea vertrekken.

Bij welk onderdeel diende je toen en wat was toen je rang?

Ik was toen geplaatst aan boord van Hr. Ms. "Willem van der Zaan" in Vlissingen, op dat moment een logementschip van de Mijnendienst afdeling Vlissingen. In die periode ben ik magazijnbeheerder der 2de klasse geworden.

Toen je het hoorde wat was toen je eerste reactie?

Verdomme daar gaat mijn duikeropleiding die zou namelijk op 21 mei 1962 starten, één dag voor mijn vertrek. Normaal gesproken ging in die tijd de opleiding altijd vóór uitzending. Maar door de oorlogstoestanden in Nieuw- Guinea hadden ze daar geen boodschap meer aan.

Wat was de reactie van het thuisfront?

Mijn ouders waren toch wel geschrokken want die wisten wel wat er aan de hand was daar.

Begrijp je nu achteraf die reactie van het thuisfront?

Jaren later, toen ik zelf ouder was en onze zoon naar de Perzische Golf vertrok besefte ik eigenlijk pas wat mijn ouders gevoeld moeten hebben.

Had je er nog onderuit gekund? Of wilde je dat eigenlijk niet?

Ik had er niet onderuit gekund en dat wilde ik ook niet.

Toen je eenmaal verzoend was met het idee dat je uitgezonden zou gaan worden, had je er toen ook zin in?

Ik keek er uiteindelijk wel naar uit. Vooral ook omdat dat voor mij de eerste keer was dat ik echt op de grote plas ging varen.

Kan je je de periode zo vlak voor het vertrek en het vertrek nog voor de geest halen?

Dat was een drukke tijd. Het schip moest op tijd klaar en beladen zijn. Je had geen tijd om te piekeren. Dat is me wel bij gebleven.

Voor hoeveel maanden of langer zou je uitgezonden worden?

Formeel ging ik voor 18 maanden weg. Dat was toen de standaard tijd voor een uitzending. Maar door de overdracht aan de VN werd het uiteindelijk ongeveer 8 maanden.

Heb je achteraf spijt dat je in die beginfase voor de uitzending dingen niet gedaan hebt die je had willen doen? Bijvoorbeeld afscheid nemen van bepaalde mensen etc.?

Ik heb voor mijn vertrek alle dingen kunnen doen die ik had willen doen.

2. Het vertrek en de aankomst in het Missiegebied.

Op welke datum vertrok je?

Op 22 mei 1962 vertrok ik naar het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea.

Hoe was dat afscheid van iedereen?

Toch wel een beetje emotioneel, vooral van mijn toenmalige vriendin. Ik was toen nog erg jong (17 jaar) maar dat afscheid was toch wel heftig. Vooral omdat ik wel ongeveer wist wat me te wachten stond en daar niets over aan het thuisfront mocht vertellen.

Wat was je eerste indruk van het Missiegebied na de landing?

Voor zover ik me nog kan herinneren kwamen we in donker aan in Hollandia. Wat mij toen het meest opviel was de penetrante geur van het land (het oerwoud).

Hoe was de verplaatsing vanaf het vliegveld naar jouw Missiegebied?

Ik was aan boord Hr. Ms. "Pelikaan" geplaatst. Daar ben ik mee heen en weer terug gevaren. Dus bij mij kwam er geen vliegtuig aan te pas.

Hoe waren je eerste indrukken nadat je aangekomen was op je basiskamp?

Mijn schip was mijn "basiskamp", dus daar was ik al een paar maanden eerder aan boord geplaatst.

Hoe was jouw team, je peloton en hoe waren je leidinggevenden?

De Marine kent een andere organisatiestructuur dan de land- en luchtmacht.
Mijn "team" bestond uit vier magazijnbeheerders der 2de klasse waar ik ook deel van uitmaakte, een korporaal onze directe chef, een sergeant, een sergeantmajoor die was ons aller chef binnen de bevoorrading aan boord en daarboven stond onze "baas" een luitenant ter zee der eerste klasse van administratie. Hij was de bevoorradingsofficier aan boord.

Hoelang duurde het voor je een beetje ingeburgerd was?

Bij de Marine geldt het motto "ken je schip binnen 24 uur". En met een bemanning van nog geen 100 man ken je elkaar al vrij snel en ben je rap ingeburgerd.

Kan je eens beschrijven hoe het Kamp opgebouwd was? Bijvoorbeeld de faciliteiten, het eten, de communicatieverbindingen met het thuisfront?

Oorspronkelijk was het een groot landingsvaartuig voor tanks in dienst van de Royal Navy onder de naam HMS. "Thruster". In 1947 werd het van de Engelsen gekocht. En in eerste instantie als drijvend magazijn in Den Helder in dienst gesteld. De faciliteiten waren redelijk goed voor die tijd maar we hadden alleen geen airco aan boord. Het eten was goed, we hadden goede koks aan boord. En het communiceren met het thuisfront ging in die tijd per brief. En de postverzorging was goed geregeld binnen onze verbindingsdienst.

Bleven jullie in dat basiskamp of werden jullie later overgeplaatst?

Ik was de hele periode aan boord geplaatst.

Was jouw kamp direct in de nabijheid van de bewoonde wereld of was het op een afgelegen geïsoleerde locatie?

Met de Pelikaan voeren we langs de hele noordkust.

Met wat voor voertuigen verplaatsten jullie je in de omgeving?

Als we de wal op gingen deden we dat te voet of met Marinevervoer.

Wat vond je wel mooi en bijzonder aan de situatie?

Het was voor mij allemaal nieuw. Ik was nooit eerder zo ver van huis geweest. Dus alles was spannend. Vooral ook omdat we vanaf het moment dat we in Nieuw-Guinea waren aangekomen oorlogswacht liepen en constant zig-zagkoers voeren en binnen liggend verlichte oorlogswacht, voor zover ik me het nog kan herinneren.

3. De feitelijke inzet in jouw Missiegebied.

Wat kun je je nog herinneren van dat eerste moment dat je ingezet werd en de compound moest verlaten?

Onze taak was het bevoorraden van Marine eenheden (vloot/mariniers) op zee en kazernes aan de wal.

Wanneer begon je actief deel te nemen aan de operaties?

Het bevoorraden op zee was niet altijd zonder gevaar. Want tijdens zo'n bevoorradingsoperatie ben je ook een makkelijk doelwit omdat je dan beperkt ben in je bewegingen.

Hoe waren de contacten met de lokale bevolking?

In mijn beleving waren de contacten goed. We hadden aan boord ook twee papoea-jongens in de wasserij werken. Die hoorden gewoon bij de bemanning en zo voelde het ook aan. We konden goed met ze opschieten.

Hoe waren de contacten met je makkers waarmee jij in de inzetperiode ingekwartierd was?

De kameraadschap en contacten met mijn maten maar ook met mijn leidinggevenden waren prima.

Had je het gevoel dat je veel dan wel doorlopend in gevaar was?

Op zee hadden we altijd het gevoel bespied te worden vanuit een periscoop.
Soms zagen we er ook een. We voeren ook praktisch nooit alleen. Altijd hadden we een onderzeebootjager bij ons in de buurt ter ondersteuning. We hadden zelf totaal geen onderzeeboot detectieapparatuur aan boord en waren daardoor aangewezen op de begeleidende onderzeebootjager. Het enige dat we hadden was een lichte bewapening bestaande uit negen 20 mm Oerlikon mitrailleurs en twee 40 mm Bofors mitrailleurs. Beiden te gebruiken voor zee- en luchtdoel.

Hoe was jouw team, je peloton en hoe waren je leidinggevenden?

Het bevoorradingsteam was een hecht team en de verstandhouding met de chefs en het hoofd was prima.

Wat waren de hoogte- en dieptepunten van jouw Missie?

Ik heb niet echt hoogtepunten ervaren wel een dieptepunt. Dat was op het moment dat een van de Papoeajongens aan boord niet mee mocht naar Nederland. Dat wilde hij graag en wij hebben er alles aan gedaan omdat voor elkaar te krijgen tot zelfs een onderkomen en werk in Nederland, daar stond een van de bemanningsleden voor garant. Maar vlak voor vertrek kreeg onze commandant vanuit Nederland te horen dat hij toch niet mee mocht omdat de overdracht aan de VN al had plaatsgevonden en hij dus geen Nederlander meer was. Toen waren er toch wel een aantal personen aan boort inclusief de commandant zeer teleurgesteld en erg boos geworden, maar we konden er niets meer aan doen.

Had je het gevoel dat jouw inzet echt bijdroeg aan stabilisering van het Missiegebied of was het eigenlijk een kansloze Missie omdat zodra jullie je hielen zouden lichten de 'vijand' weer op zou duiken?

Het ging hier niet om stabilisering maar om de belofte van de Nederlandse regering dat de Papoea's zelfbestuur zouden krijgen na de overdracht. Er was zelfs al een vlag door Nederland aan de Papoeabevolking geschonken, de Morgenstervlag, En van dat alles is helemaal niets terecht gekomen.

Hoe waren de contacten met het thuisfront in de Missieperiode?

Dat was goed. Dat ging toen per brief en de postverzorging was bij ons aan boord goed geregeld.

Hoe was het afscheid van het Missiegebied en wat deed dat met je?

Met zeer gemengde gevoelens. We hadden aan boord allemaal het gevoel dat we de Papoeabevolking in de steek hebben gelaten. Dat gevoel heb ik nu na bijna zestig jaar nog steeds.

Zou je nog weer terug willen? Op bijvoorbeeld een nieuwe missie dan wel als burger?

Als burger wil ik wel terug alleen om zelf te zien hoe slecht het Papoeavolk door de Indonesische regering wordt behandeld. Er is daar gewoon een genocide bezig. Door de regeringstroepen en de politie zijn er al meer dan 500.000 Papoea's vermoord sinds 1962.

4. Hoe heeft de Missie jou gevormd?

Denk je nog vaak terug aan de missie nu die alweer een tijd achter je ligt?

Ik denk nog regelmatig terug aan die tijd en stel me ook steeds op de hoogte via de diverse groepen op Facebook.

Heb je soms nog akelige herinneringen aan je missie?

Nee, eigenlijk niet. Het was soms wel eens spannend maar later wel te relativeren

Vind je dat je zelf veranderd bent en zo ja in welk opzicht?

Ik ben toen wel volwassen geworden terwijl ik toen net achtien jaar was.

Heb je het gevoel dat je goed opgevangen bent door Defensie na de Missie?

Niemand werd na de uitzending opgevangen we gingen gewoon over tot de orde van de dag. Dat was in die dagen heel normaal.

Hoe was de hernieuwde band met het thuisfront direct na de Missie?

Die was wel hechter geworden door wat je samen had meegemaakt.

Heb je het gevoel dat het thuisfront vindt dat je veranderd bent?

Jawel, al was het alleen al om het feit dat ik gedurende de uitzending ben gaan roken en lustte ik wel een biertje. Voor die tijd rook en dronk ik niet.

Had je na afloop van de Missie nog regelmatig contact met je makkers met wie je lief en leed deelde en hoe belangrijk was dit voor je?

Ik heb nog steeds contact, zeker met mijn vakgenoten aan boord maar ook met de andere die nog in leven zijn. Op reünies kom ik ze nog regelmatig tegen wat ik heel belangrijk vind om te weten hoe het hun in het verdere leven is vergaan en hoe het met de gezondheid is.

Had je deze ervaring niet willen missen en wat heeft het jou persoonlijk voor goeds gebracht?

Ik had het niet willen missen en de ervaring die ik toen heb opgedaan heeft me oa. wel geleerd de dingen te relativeren.

Heeft de Missie ook impact gehad op je latere werk in de burgermaatschappij, dan wel op je werk voor Defensie?

Nee, nooit

Heb je nog een laatste woord over deze missie?

Zwaar teleurgesteld in de besluiten die toen genomen werden door de toenmalige Nederlandse regering met betrekking tot Nieuw-Guinea. De uitzending op zich was niets mis mee maar ik ben daar wel met een ontevreden gevoel van, "opdracht niet afgemaakt", vertrokken.

Hr. Ms. "Pelikaan" (A830)

Van april 1962 tot februari 1963 werd ik geplaatst aan boord van het bevoorradingsschip Hr. Ms. "Pelikaan" waarmee ik op 22 mei 1962 (daags nadat de duikopleiding was begonnen) voor een verblijf van achttien maanden vertrok naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea. Althans dat was de bedoeling. Want in die tijd was een normale uitzendperiode achttien maanden. Maar het werd uiteindelijk korter omdat in oktober 1962 Nieuw-Guinea aan de Verenigde Naties werd overgedragen en op 21 december 1962 kwamen we weer in Den Helder aan, nog net op tijd om de kerstdagen thuis te vieren.

lengte	122,37 m
Breedte	15,39 m
Diepgang	5,08 m
St. waterverplaatsing	4280 tons
Vermogen geleverd door 2 Stoomturbines	7000 pk
Snelheid	12 kn
Bemanning	127
Bewapening	
40 mm mitrailleurs Bofors	2
20 mm mitrailleurs Oerlikon	9

Hr. Ms. "Pelikaan" op weg naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea

Hr. Ms. "Pelikaan" is gebouwd bij de werf Harland & Wolf te Belfast en werd in juli 1948 in dienst gesteld.
Oorspronkelijk was het een groot landingsvaartuig voor tanks in dienst van de Royal Navy onder de naam HMS. "Thruster".In 1947 werd het van de Engelsen gekocht. En in eerste instantie als drijvend magazijn in Den Helder in dienst gesteld.

HMS "Thruster" wordt geladen in Napels.

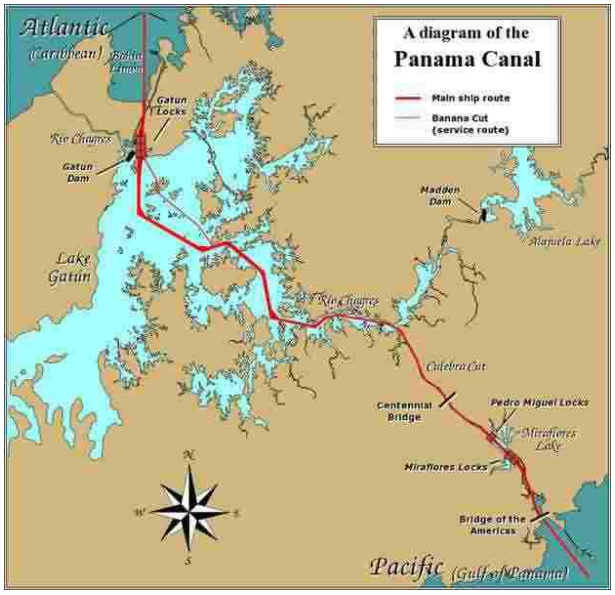
Ondanks dat ik natuurlijk graag wilde varen vertrok ik toch met gemengde gevoelens, want ik had toen al een paar jaar serieuze verkering en het was voor mijn toenmalige meisje ook de eerste keer dat ik zo lang weg zou gaan. Het thuisfront vond het helemaal niet leuk,

hoofdzakelijk vanwege de oorlogstoestanden daar. En gelukkig wisten ze niet wat we allemaal aan boord hadden, daar kom ik later nog op terug.

Het vertrek in Den Helder op 22 mei 1962.

De reis ging via Willemstad op Curaçao, waar ik achttien jaar werd. (Dus oud genoeg voor een uitzending) We voeren trouwens niet alleen want de Hr. Ms. "Walrus" vergezelde ons gedurende de hele reis. Zij had dezelfde bestemming. In Willemstad moest het schip even dokken omdat er wat problemen waren met de smeerolietoevoer naar de schroeven. Maar dat euvel was snel verholpen. In Willemstad ontmoette ik mijn maatje van de Hr. Ms. "Willem van der Zaan" in Vlissingen. Die zat daar voor uitzending en was op de marinierskazerne Suffisant geplaatst. We hebben daar toen bij kennissen van hem onze verjaardag gevierd want hij is een dag na mij jarig. Dat kwam dus mooi uit.

De reis ging verder via het Panamakanaal naar Suva op Viti Levu, een van de Fiji-eilanden. De reis dwars door Panama was op zich al een belevenis. Je vaart eigenlijk op hoogte (26 m boven zeeniveau) dwars door het oerwoud (81 km) van dat land. De schepen worden met diesellocomotieven door de sluizen getrokken. De oversteek van Panama naar Suva duurde ongeveer 3 weken. We zouden eigenlijk naar Tahiti gaan maar om een of andere onduidelijke reden ging dat niet door en stoomden we door naar Suva. Op 16 juni passeerden we de Evenaar en kregen Koning Neptunus op bezoek. Dat houdt in dat opvarenden die nog niet eerder de Evenaar zijn gepasseerd door Neptunus en zijn trawanten tot zijn onderdaan worden gedoopt. Ik was natuurlijk ook de klos en werd met allerlei rotzooi ingezeept en vervolgens in een grote (van zeildoek gemaakte) bak met zeewater gegooid. In Suva kregen we bij het afmeren een cobratros in de schroef (10 slagen om de schroefas). Bakboords stoomturbine (7000 PK) stond toen in een keer stil. Met onze eigen duikers en materieel zagen we geen kans de klus te klaren en moesten we wachten op de Amerikaanse marine. Die was toevallig met een duikwerkschip in de buurt. Zij zijn er toch nog continu 2 dagen mee bezig geweest om die tros los te krijgen, die zat echt vast. Ondertussen konden we natuurlijk wel met de sloep de wal op. Dat was wel lekker even je benen strekken na drie weken op zee. Ik kwam daar nog een Hollander tegen die er al 40 jaar woonde. Hij kwam oorspronkelijk uit Haarlem en vroeg hoe het daar nu was. Daar kon ik weinig over zeggen omdat ik er toen eigenlijk alleen maar met de trein doorheen kwam op doorreis naar Den Helder.



Het Panamakanaal.

Na een kleine week daar voor anker te hebben gelegen vertrokken we naar onze eindbestemming Hollandia in het voormalig Nederlands Nieuw-Guinea waar we op 12 juli 1962 's avonds in het donker afmeerden. Ik was heel benieuwd hoe het landschap er uit zou zien. Aan de lichtjes te zien lagen we toch wel op enige afstand van de stad en de lichtjes waren op verschillende hoogtes te zien, het moest dus wel bergachtig zijn. Je rook wel de typische rottende lucht van het oerwoud dat we ook in Panama hadden geroken. Iedereen die er nog nooit geweest was, was erg nieuwsgierig hoe het er uit zou zien bij daglicht.

De volgende ochtend zo snel mogelijk naar dek om de omgeving te bekijken. Aan stuurboord (voor de landrotten onder u rechts) gezien was het erg bergachtig (het Cycloopgebergte) en groen. Allemaal oerwoud en op enige afstand lag dan de “stad” Hollandia (tegenwoordig heet het Jayapura) verscholen tussen het groen. Aan bakboord (voor de landrotten onder u links) keken we uit op een grote baai, later hoorde ik dat dat de Humboldbaai was. Vlakbij lag een berg in het water waar een Papoea-kampong (dorpje) op palen in het water was gebouwd, het lag tussen de wrakstukken van Amerikaanse landingsvaartuigen en tanks uit de Tweede Wereldoorlog. Later in de tijd zagen we dat er op andere plaatsen aan de noordkust van Nieuw-Guinea de Papoeahuisjes ook op palen vaak tussen de oorlogswrakstukken in het water waren gebouwd.

Het bevoorradingsteam aan boord bestond uit:
LTZA Bruins, dat was onze baas tevens onze divisiechef; MJRMB Kuizinga, onze chef; SGTMB Luisterburg, chef kantoor; KPLMB Gijs Overgauw, onze directe chef in de magazijnen en dan vier magazijnbeheerders der tweede klasse, te weten: MB2 Ruud Nienkemper, MB2 Dirk Oostdijk, MB2 Cor Hopmans en mijn persoontje. Verder was de korporaal torpedomaker Verstraten aan ons team toegevoegd als hij niets te doen had en de zeemilicien ziekenverpleger Vorstenbos voor kantoorwerk als het in de ziekenboeg rustig was.

Op de eerste dag in Nederlands Nieuw-Guinea werden we ’s morgens toegesproken door de Commandant Zeemacht aldaar, de Schout bij nacht Reeser. Het was een lange magere man en onder de marinemensen beter bekend als “schele of pokhouten Leen”. Het was een vuurvreter. We kregen te horen dat we rekening

De Morgenster vlag.

moesten houden met de mogelijkheid dat we ons leven zouden moeten geven voor volk en vaderland. Daar moesten wehet maar mee doen. Dat was even slikken natuurlijk, maar vanwege onze jonge leeftijd drong het niet echt tot ons door wat daar precies mee bedoeld werd (achteraf gezien). Diezelfde eerste dag konden wij als magazijnbeheerders direct aan de slag want er verschenen twee trucks met landmachters en een grootmajoor van de mariniers MJR. de Keizer. Die vertelde ons dat de soldaten ons kwamen helpen met het lossen van een lading 12 cm granaten voor de onderzeebootjagers in Nieuw-Guinea. De bedoeling was dat wij als magazijnbeheerder alleen maar aanwijzingen moesten geven bij het lossen en het bedienden van de kranen en zij deden het zware werk. Daar zijn we dus de rest van de dag mee bezig geweest.

We moesten in het begin wel wennen aan die vochtige tropenwarmte en dat altijd maar klammige gevoel. Maar alles went. Omdat we geen airco aan boord hadden zaten we binnen de kortste tijd onder de huiduitslag door het overvloedig zweten, in de vorm van rode hond, ringworm en apenpokken (blaasjes onder je oksels). Daar werden we dagelijks in de ziekenboeg voor behandeld. Maar veel helpen deed het niet, het enige dat over het algemeen wel hielp was douchen met zout water of in zee zwemmen. Dan was je er weer even van af maar het kwam daarna weer net zo hard terug. Uiteindelijk hebben we er mee leren leven. Het slapen was ook een ramp. We sliepen drie hoog en per twaalf bedden was er een ventilatiebolletje die je naar verschillende kanten kon draaien dus je begrijpt als je ’s nachts van post afkwam en je bed in dook dan richtte je dat bolletje natuurlijk op jouw bedje, maar als de volgende, die bij jou in de buurt sliep, een paar uur later van post af kwam dan richtte hij natuurlijk dat bolletje op zijn bed en dan zwom jij ’s morgens je bed uit van het zweten.

We kwamen wel eens aan boord van een onderzeebootjager om ze te bevoorraden dan waren we prompt na ons bezoek verkouden want de jagers hadden wel airco aan boord en wat voor airco. De mensen sliepen daar onder twee dekens en die liepen niet met al die huiduitslag rond. Daar waren we wel eens jaloers op.

We hebben tijdens onze term daar alleen maar aan de noordkust gevaren. De zuidkust (dat was de kant tegenover Indonesië) mochten we niet komen omdat we veel te weinig afweermiddelen hadden en totaal geen onderzeebootbestrijdingsapparatuur. Zelfs aan de noordkust mochten we niet alleen varen, we hadden altijd een onderzeebootjager bij ons in de buurt die ons in geval van alarm kon bijstaan. Het enige dat we aan boord hadden was een beetje luchtafweer in de vorm van negen 20 mm Oerlikon-mitrailleurs en twee 40 mm Bofors snelvuurkanons voor zee- en luchtdoel. Zelf was ik bij oorlogswacht ingedeeld als schutter en lader bij de Oerlikon op het hoogste (sein)dek achter de brug. We hebben al die tijd in Nieuw-Guinea verlichte oorlogswacht gelopen (zes uur op zes

uur af). Tijdens zeewacht was ik roerganger of blindeman (hulpje van de roerganger) óf ik liep uitkijk op de brug.
Roerganger en uitkijk vond ik altijd wel een leuk baantje. Gelukkig zat de stuurhut direct onder de brug en had een patrijspoort waardoor je naar buiten kon kijken en twee deuren die altijd open stonden. De meeste grotere oorlogsschepen hadden in die tijd hun stuurhut ergens diep in het schip, meestal onder de waterlijn binnen een pantsergordel. Wel goed beschermd dus maar dan kon je helemaal niet naar buiten kijken. Dat was natuurlijk ook niet alles.

Een rustige avond aan boord in Hollandia.

Hollandia en Biak waren onze thuishavens. Van daaruit pendelden we steeds naar Manokwari, om de mariniers te bevoorraden en Ransiki om verse groente te laden.
Soms gingen we zo maar ergens voor anker liggen voor de kust en gingen dan met de motorschouw naar de wal om te zwemmen of de bush in te gaan maar dan moest er altijd wel een Papoea-gids mee anders zou je zo verdwalen.

Soms gingen we met een motorschouw ook wel eens vissen als we in Biak of Hollandia lagen. Ik bestuurde dan die schouw. Dat deed ik graag en de schipper had er kennelijk vertrouwen in als ik er mee voer. Ik had er wel eerst een proef voor moeten afleggen en dat was goed gegaan.

Aan de steiger in Hollandia, samen met Hr. Ms. "Walrus".

In Hollandia gingen we vaak naar het Kloofkamp, dat was een marinekazerne in de heuvels met een mooi zwembad met steenkoud water. Dat zwembad werd namelijk door een riviertje uit de bergen met water gevuld. De visjes sabbelden er aan je tenen. We gingen ook wel eens naar het Sentanimeer in het Cycloopgebergte, ongeveer dertig kilometer van Hollandia. De rit er naar toe was al heel fraai, een kustweg langs de Humboldbaai. Overal zag je nog wrakstukken liggen van de Amerikaanse landingen in de Tweede Wereldoorlog.

Af en toe maakte we wel spannende momenten mee. Tijdens het varen voeren we altijd een zigzagkoers om mogelijke duikboot aanvallen van de Indonesiërs te bemoeilijken. En dan gebeurde het wel eens dat er een vreemde periscoop werd waargenomen en dan was het gelijk alarm met gevechtswacht op post. En vervolgens gebeurde er dan niets. Op die momenten vloog de adrenaline wel door je lijf. Of het gebeurde wel eens als we ergens binnen lagen dat er 's avonds plotseling luchtalarm werd afgegeven. Dan zag je overal in de stad de lichten uitgaan en iedereen vloog dan naar z'n gevechtspost en dan bleek het een bevriend vliegtuig te zijn die zich vergeten had door te melden. Dan ging er weer een zucht van verlichting door het schip. Want we hadden toch altijd in ons achterhoofd de gedachte dat als we, op wat voor manier dan ook, zouden worden aangevallen één treffer voldoende zou zijn geweest om in een klap het hele schip op te blazen want we zaten barstens vol munitie. Van de zes laadruimtes waren er vier vol munitie bestaande uit 28 torpedo's, vliegtuigraketten, dieptebommen, dieptebomraketten, 12 cm granaten en nog kleinere munitiesoorten voor de mortieren, mitrailleurs en handvuurwapens. De overige twee laadruimen waren voor de reserveonderdelen en de voeding.

Onze hoofdtaak was het bevoorraden van marineschepen, de marinierseenheden en de vliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst op Biak.

Eind juli kregen we van onze baas de LTZA1 Bruins persoonlijk te horen dat we de korporaalsopleiding in konden. Die zou in augustus in Hilversum op het Marineopleidingskamp starten. We waren met vier magazijnbeheerders tweede klas aan boord en we wisten niet beter dan om voor een korporaalsopleiding in aanmerking te komen je minimaal eerste klas moest zijn. Dat klopte ook wel maar wat wij niet wisten was dat ze korporaals te kort kwamen. Vooral ook omdat het nog een jong dienstvak was. We hadden daar wel oren naar natuurlijk dan waren we in augustus weer terug in Holland en we hoefden niet bij te tekenen omdat we qua dienstverband nog genoeg looptijd voor de boeg hadden. Eén jongen had daar geen zin in. Dat was Cor Hopmans, mijn oude schoolmaat van de lagere school, die wilde gewoon zijn eerste dienstverband uitdienen en dan de marine uit. Onze baas zou alles regelen, wij moesten wel voor de goede orde een verzoek indienen, maar dat was eigenlijk alleen een formaliteit.

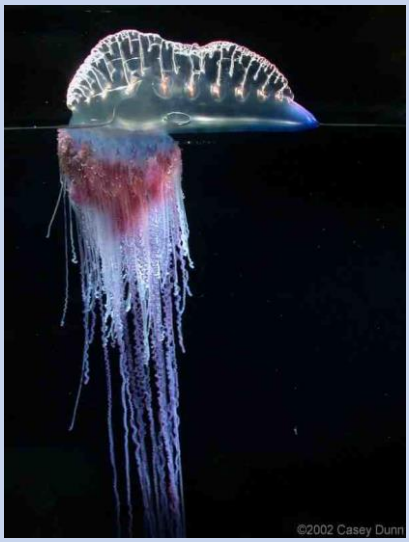
Ongeveer een week later kwam de teleurstelling. De heer Bruins kwam ons mededelen dat de hele opleiding was verschoven naar het eind van dat jaar vanwege dat er in Nieuw-Guinea niemand meer afgelost zou worden omdat het daar toch een aflopende zaak was i.v.m. de komende overdracht aan Indonesië en iedereen dus vervroegd naar huis zou komen. Maar hem was wel beloofd dat zodra wij weer terug in Holland zouden zijn wij onmiddellijk in de eerst daarop volgende korporaalsopleiding geplaatst zouden worden. En dat is ook zo geschied.

Op 1 september werd ik bevorderd tot magazijnbeheerder der eerste klasse. Dat hebben we toen maar even gevierd. Met bier en zware shag. Voor ik naar Nieuw-Guinea ging rookte ik niet en dronk ik geen druppel alcohol. Maar gaandeweg de tijd in de tropen ben ik, meer uit verveling en de sleur van de oorlogswacht, gaan roken en drinken. Ik heb

daar ook, voor de eerste keer, mijn baard laten staan. Dat was later voor het thuisfront, toen ik weer thuis was, wel even wennen.
Begin november, ik dacht de tiende, vertrokken we als een na laatste marineschip Nieuw-Guinea. Hr.Ms. “Overijssel” zou de laatste zijn. Die hebben we later op weg naar Holland nog wel een paar keer ontmoet. Een keer in Cochin (India) en in Napels.
De thuisreis ging voorspoedig dank zij een goed stel machinisten. Die hebben gedurende ons verblijf in Nieuw-Guinea zoveel dingen in de machinekamers en ketelruimen gerepareerd en vernieuwd dat we geen noemenswaardige mankementen meer hebben gehad. Dat was op de heenreis wel anders. Toen lagen we nog wel eens spontaan te dobberen op die grote plas omdat in een van de machinekamers een apparaat weer eens uitviel of dienst weigerde. Of het gebeurde wel eens dat de stoomtoevoer plotseling uitviel.

In de Straat van Malakka kwamen we op weg naar huis een Chinese Jonk tegen.

In die Straat kwamen we ook heel veel "Portugese Oorlogschepen" tegen. Een soort kwal.



Het Portugees Oorlogsschip is echter geen echte kwal, maar een complexe kolonie van vier soorten poliepen. Het Portugees oorlogsschip kan tentakels ontwikkelen tot 70 meter lang. Naast het lichaam, dat gemiddeld 9 tot 35 cm groot is, heeft het een gasblaas, dat als "zeil" dienstdoet. Dit zeil, dat in feite een poliep (pneumatofoor) is, kan met lucht gevuld worden als het oorlogsschip aan de oppervlakte moet blijven, en kan bij gevaar leeglopen waardoor het oorlogsschip onderduikt. Ook kan dit zeil in een bepaalde hoek gedraaid worden, zodat de kolonie kan "bepalen" waar ze naartoe "wil". Zelfs tegen de wind in laveren is mogelijk.
De andere drie poliepensoorten zijn de tentakels (dactylozoïden), die het voedsel (vooral kleine vissen) vangen en verlammen, de spijsverteringspoliepen (gastrozoïden), en de voortplantingspoliepen (gonozoïden). Iedere poliep heeft dus zijn eigen taak. De tentakels vangen de prooi en spuiten hem in met gif zodat hij verlamd/verdoofd raakt, waarna het naar de gastrozoïden getransporteerd wordt.

Visnetten in Cochin bij de haveningang.

Tijdens de thuisreis deden we als eerste haven Cochin in India aan. Daar bleven we een paar dagen liggen omdat we onderdelen nodig hadden voor onze radar en de commandant niet verder wilde varen, zeker niet door het Suezkanaal zonder radar. Hr. Ms. “Overijssel” die als laatste schip vertrok uit Nieuw-Guinea had onderdelen voor ons bij zich en daar hebben we dus even op gewacht. Cochin is de op een na grootste haven van India maar de stad was erg smerig het stonk er verschrikkelijk. Daar zagen we ook voor het eerst de heilige koeien rondlopen.

Kochi, vroeger bekend als Cochin, is de op een na grootste stad in de Indiase deelstaat Kerala. De stad is gelegen in het district Ernakulam en de gemeente heeft 596.473 inwoners (2001). De agglomeratie echter heeft 1.355.406 inwoners (2001), waarmee het de grootste agglomeratie van Kerala is en een van de snelst groeiende stedelijke gebieden in India.

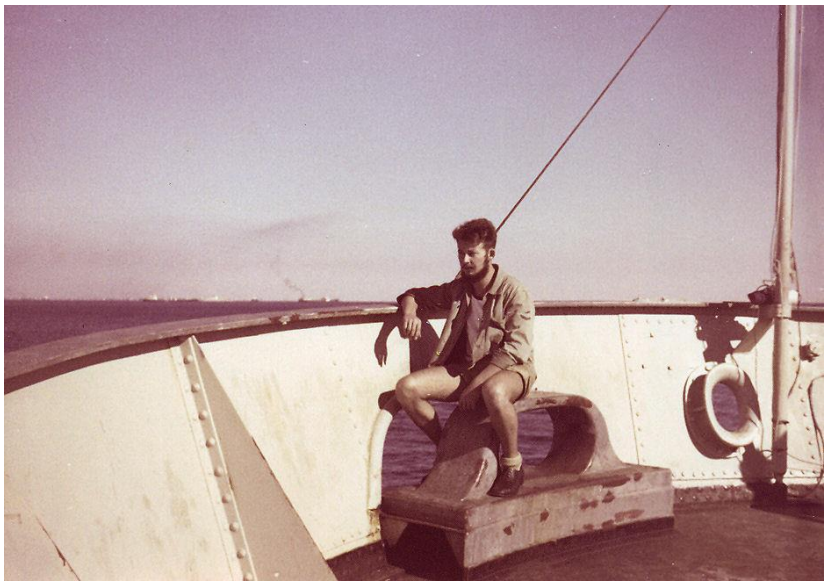
De stad is een belangrijke havenstad en is al eeuwenlang het centrum van handel in specerijen. Kochi werd in een vroeg stadium de *"Koningin van de Arabische Zee"* genoemd. In Kochi worden goud, textiel en vis verhandeld en verscheept. De stad is aantrekkelijk voor toeristen en bedrijven, actief in de IT. De natuurlijke haven van Kochi biedt toegang tot de Backwaters van Kerala.

De verovering van Cochin.

Van 1503 tot 1663 viel Kochi onder de heerschappij van de Portugezen. Vasco Da Gama, de ontdekkingsreiziger, overleed in 1524 in Kochi tijdens zijn derde reis naar India. Hij werd er in eerste instantie ook begraven. Zijn lichaam werd in 1539 naar Portugal overgebracht.
In 1662 is de stad, met na Goa de belangrijkste Portugese bezetting, drie weken lang belegerd door Rijklof van Goens. De Portugezen kregen versterking en de wintermoes-son zette eerder in dan verwacht. In 1663 veroverden de Nederlanders de stad.
Vanaf 1717 tot 1723 was de antropoloog avant la lettre Jacobus Canter Visscher predikant in Cochin en schreef brieven aan zijn familie over de Malabaarse cultuur.
In 1795 trok de VOC zich terug uit Kochi, waarna in 1814 het gebied in handen van de Britten kwam.

Nederlandse begraafplaats in Cochin.

De Nederlandse begraafplaats in Kochi is een van de oudste Europese begraafplaatsen in India. Vera van Heininge werd daar in 1664 begraven. Het meest recente Nederlandse graf is dat van de driejarige Helena Muller, die in december 1814 stierf. De renovatie van de koloniale begraafplaats is in januari 2007 afgerond en is opengesteld voor het publiek.



Mijn persoontje met baard in de Rode Zee

In de Rode zee, op weg naar Suez kregen we met een stevige wind te maken, die schuin van achter inkwam. Dan slinger je lekker. Bij Suez moesten we voor anker zodat er een konvooi kon worden gevormd om door het Suezkanaal te varen. Elk schip kreeg een grote koplamp op de boeg te hangen en stapte er een aantal Arabische kooplui aan boord. Die doortocht was voor mij een hele ervaring. Ik was aan boord altijd bij meer- en ankerrol ingedeeld als telefonist op de bak. Je had dan tot taak de orders van de brug aan de meer- af ankerploeg door te geven. We vertrokken in Suez om elf uur ’s morgens, toen droeg ik nog kort kaki. Dat is een korte broek met een T-shirt. Toen was het nog bloedheet want je vaart toch dwars door de woestijn. Maar rond zes uur ’s avonds toen het donker begon te worden (en dat gaat in de tropen altijd heel snel) begon het ook gelijk af te koelen. Gelukkig werd ik even afgelost om te kunnen eten en heb me toen gelijk omgekleed in Europees tenue met daar overheen een jekker. Dat was maar goed ook want het was ondertussen behoorlijk koud geworden. Later die avond heb ik er nog een duffelcoat overheen aangetrokken. ’s Avonds rond elf uur waren we in Port Said. Daar hebben we even gestopt om de Arabische kooplui van boord te laten gaan die we gedurende de doortocht aan boord hebben gehad. Er waren aardig wat poefs en camel-sets gekocht door de maten. Maar ook nep gouden ringen. Bovendien moest de koplamp ook nog verwijderd worden, die mochten we natuurlijk niet meenemen.

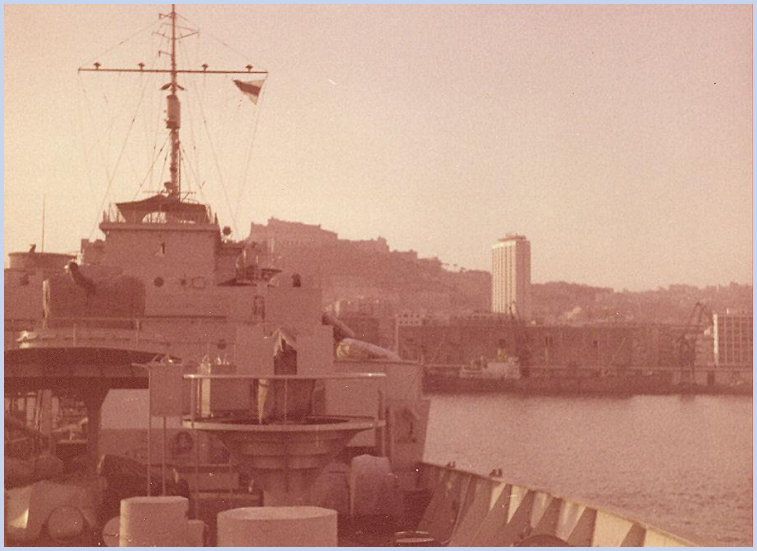
Het Suezkanaal is een 163 km lang kanaal in de landengte van Suez in Egypte. Het verbindt Port Said aan de Middellandse Zee en Suez aan de Rode Zee met elkaar, en begrenst het schiereiland Sinaï dat ten oosten ervan ligt. Het is tevens de scheiding tussen Afrika en Azië. Het kanaal heeft geen sluizen omdat beide zeeën hetzelfde niveau hebben. Het bestaat uit een strook met verschillende passeermogelijkheden. Ieder jaar ongeveer 15.000 ondernemen schepen de elf tot zestien uur durende tocht door het Suezkanaal. Dat was in 2000 ongeveer 14% van het totale tonnage van de wereldscheepvaart. Het belang van het kanaal is zeer groot. Schepen tussen de noordelijke Atlantische Oceaan en de Indische Oceaan moesten voorheen om het continent Afrika heenvaren. Sinds het Suezkanaal bestaat, is dit niet meer nodig. Ook kan men volledig om Afrika heen varen doordat het nu een los continent is. Het kanaal werd in 1869 geopend.

Het Suezkanaal bij Suez.

Monument van Ferdinand de Lesseps, de bouwer van het Suezkanaal

Na Port Said deden we alleen Napels in Italië nog aan. Daar zagen we de hele zesde Amerikaanse vloot binnen liggen. Wij konden er nog net bij. En daar zag ik ook voor het eerst van mijn leven de vulkaan Vesuvius. Er werd een excursie naar Pompeii georganiseerd maar daar kon ik helaas niet aan meedoen want ik had de wacht. Toen we net uit Napels vertrokken waren was er een tijdje geen radioverbinding meer met Holland. Er schijnt toen nog naar ons gezocht te zijn, waar we niets van gemerkt hebben. Dat hoorden we later toen we terug in Holland waren.

De provincie Napels is de dichtst bevolkte provincie van Italië. Vooral het noordelijke gedeelte, rondom de metropool Napels is zeer dichtbevolkt.
In het centrum van de provincie ligt de beruchte vulkaan Vesuvius. De directe omgeving ervan is ook dichtbevolkt, mede vanwege de vruchtbare grond. Het schiereiland van Sorrento in het zuiden is het belangrijkst voor het toerisme. In Pompeii en Herculaneum zijn de resten te zien van de in het jaar 79 verwoeste steden. Vanuit Sorrento vertrekken de boten naar het decadente eiland Capri. Aan de andere zijde van het schiereiland ligt de tot de provincie Salerno behorende Amalfische kust.



Napels vanaf de bak gezien

De Vesuvius gezien vanaf Pompeii

Een nog steeds actieve vulkaan. Gelegen aan de westkust van Italië, vlakbij Napels. De Vesuvius is 1281 meter hoog en heeft een doorsnede van 8 kilometer.
Diverse keren barstte de vulkaan uit. De meest verwoestende uitbarsting vond plaats in 79 na Christus.
Hierbij werd de stad Pompeii onder dikke lagen as bedolven. Ook in 1631 ging het goed mis. De laatste uitbarsting dateert van 1944. De schade viel mee. De Vesuvius bezoeken is mogelijk. Zo kun je in het treinstation van Pompeii een busretourtje kopen naar de vulkaan. Vanaf Pompeii is het een uur rijden.

Het kasteel Nuovo aan de haven van Napels

Begin december kwamen we in Den Helder aan. Het was verschrikkelijk koud. We konden de haven nog maar net binnenkomen zo had het al gevroren. Ik heb het later ook nooit zo koud gehad als toen. Want bij binnenkomst stond ik natuurlijk ook weer op de bak. (zie pijl op de foto volgende pagina) Wat ik toen allemaal had aangetrokken dat wil je niet weten. Ik leek wel een Michelin-mannetje en nog had ik het koud.

We mochten toen gelijk een paar dagen naar huis om Sinterklaas te vieren waarna we weer aan boord moesten zijn om het schip helemaal leeg te trekken. Alles moest van boord af. Onze bedmatrassen werden gelijk op een brandstapel gegooid. Die stonken helemaal zuur naar het zweet. Toen dat allemaal gebeurd was mochten we met winter- en ontschepingverlof. En dat duurde gelukkig wel enkele weken. Tijdens dat verlof kreeg ik al mijn eerste malaria-aanval. Jaren later is dat nog enkele keren teruggekomen.

Hr. Ms. Pelikaan afgemeerd met de Vesuvius op de achtergrond

Binnenkomst in Den Helder.

Terugkijkend op deze uitzendperiode ben ik toch blij dat ik dit heb mogen meemaken. Ik heb respect voor het Papoea-volk gekregen. Het is een trots volk waarvan ik vind dat wij (de Nederlandse Regering) ondanks alle beloften die gedaan waren, ze in de steek hebben gelaten. Aan boord hadden we de hele uitzendperiode twee Papoea-jongens die werkzaam waren in de wasserij. Wij, mijn baas en de commandant, hebben toen alles in het werk gesteld om een van die twee jongens mee naar Holland te mogen nemen. Dat wilde hij erg graag, er was al onderdak en werk voor hem geregeld in Nederland en het werd op het laatste moment vanuit den Haag niet toegestaan. Dat was goed balen.

VETERANENBOEK.NL
DOOR VETERANEN VOOR VETERANEN