

Van ketelbinkie tot . . .



Een bundel verhalen over het leven
van/door
Peter van der Kruit

5 mei 2025

Van ketelbinkie tot ...

Het levensverhaal

van/door

Peter van der Kruit

Dit is een boek met veel niet eerder vertelde verhalen. Het zijn verhalen uit een lang werkzaam leven, vanaf mijn eerste gedachte toen ik ongeveer 3 jaar oud was tot aan mijn 75^e verjaardag. Deze verhalen zijn mijn herinneringen van en visie op de feiten en omstandigheden en zijn bedoeld voor Anneke en Vincent, maar uiteraard ook voor iedereen die ze maar wil lezen. Dit boek komt niet op de commerciële markt, maar is gratis downloadbaar via de website www.jnab.nl

Auteur	Peter van der Kruit
Vormgeving tekst	Peter en Vincent van der Kruit
Illustraties	Peter en Vincent van der Kruit
Omslag	Peter en Vincent van der Kruit
Uitgever	Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V.
1^e digitale uitgave	Schagen, 5 mei 2025
© 2025	JNAB B.V.

Dit boek is gratis te downloaden via de website:

www.jnab.nl



Ketelbinkie

Hiernaast een foto van het bronzen standbeeld van het “ketelbinkie, die straatjongen uit Rotterdam”. Bij het 100-jarig bestaan van de Holland-Amerika Lijn (HAL) werd dit beeld geplaatst op het Koninginnenhoofd bij het voormalige hoofdkantoor van de HAL. In 1980 verhuisde het beeld naar het Willemsplein nabij de Spido. Boze Katendrechtse kaapten het beeld en brachten het terug naar Katendrecht, waar het volgens hen thuishoorde.

Het beeld staat nu op het 1^e Katendrechtse Hoofd in Rotterdam. In het jaar dat ik ging varen, 1966, sprak men aan boord over ‘keteljongen’ ofwel verkort ‘ketel’. Ik ben een jaar lang aangesproken met ‘ketel’, dat wende overigens heel snel. In die tijd was de leeftijd van een keteljongen ongeveer 16 jaar. ‘Dekjongen’ en ‘scheepsjongen’ waren overigens ook gebruikte schriftelijke uit-

drukkingen, terwijl er in mijn monsterboekje ‘jongen’ stond als rang.

Een keteljongen had vaak nauwelijks onderwijs gevolgd. Hij stond onderaan de hiërarchie aan boord en moest alle orders van iedereen accepteren. Als hij dit volhield dan kwam hij na ongeveer een jaar vaartijd in aanmerking voor de rang ‘matroos onder de gage’ of ‘licht matroos’ en daarna voor ‘volmatroos’ om uiteindelijk te kunnen doorgroeien tot bootsman.

Een stuurman volgde een ander pad. Eerst de middelbare school, hbs of mulo, vervolgens 2 jaar naar de Hogere Zeevaartschool, dan 1 jaar varen als leerling-stuurman, dan 4^e, 3^e, 2^e en 1^e stuurman, om zodoende op den duur de rang en functie van kapitein te verkrijgen.

Ik volgde een nog ander pad. Ik ging eerst een jaar varen bij de koopvaardij als keteljongen, daarna 2 jaar naar de Hogere Zeevaartschool, vervolgens ongeveer 9 maanden als leerling-stuurman, kort als 4^e stuurman, daarna 3^e stuurman. Maar toen kwam de grote verandering, de oproep voor de dienstplicht en een loopbaan bij de Koninklijke Marine. Dit wordt allemaal beschreven in dit boek, zowel de privé als de werksituatie.

Alle rechten voorbehouden. Dit boek kan gratis worden gedownload. Dit boek mag worden opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbenden. Het mag worden gebruikt voor eigen privégebruik, maar niet voor commerciële doeleinden, zoals verkoop of uitlenen. De inhoud van dit boek mag niet worden bewerkt, aangevuld of veranderd. Aan de totstandkoming van dit boek is de uiterste zorg besteed, voor informatie die nochtans onvolledig of onjuist is opgenomen aanvaarden de rechthebbenden geen enkele aansprakelijkheid. Hoewel aan dit boek de grootst mogelijke zorg is besteed, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De rechthebbenden behouden zich het recht voor om zonder kennisgeving- op elk gewenst moment veranderingen en verbeteringen aan te brengen in het boek. Zij zijn niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk voor eventuele onnauwkeurigheden of omissies. Ook zijn zij niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk voor enige directe, bijzondere, indirecte, bijkomende of gevolgschade, of enigerlei schade - van welke aard en door welke oorzaak dan ook - door het gebruik van de informatie die - hetzij direct hetzij indirect - via de website van JNAB of het boek wordt verkregen.

Inhoud

Voorwoord	14
LEEF TIJD 0-25 jaar (1950-1975) Privé	15
Hoofdstuk 1 Jeugd in Oud-Beijerland	16
Inleiding	16
Losse herinneringen	17
Afronding	19
Hoofdstuk 2 Jeugd in Rozenburg	20
Inleiding	20
School	20
Het munitie-incident	21
Schaatsen	22
Zwemmen	22
Wandelen	23
Benzinepomp	24
Afronding	25
Hoofdstuk 3 Jeugd in Bergschenhoek	26
Inleiding	26
Periode 1965-1966	26
Periode 1967-1969	27
Afronding	28
Hoofdstuk 4 Wonen in Den Helder	29
Inleiding	29
Jolstraat 2	29
Huwelijk	30
Vincent	30
Kerk	32
Afronding	32
LEEF TIJD 0-25 JAAR (1950-1975) Werk	33
Hoofdstuk 5 Varen als ‘keteljongen’	34
Inleiding	34

M.s. Mataram.....	34
S.s. Bengalen.....	38
Afronding.....	40
Hoofdstuk 6 Hogere Zeevaartschool te Rotterdam.....	41
Inleiding.....	41
Eerste jaar.....	42
Tweede jaar.....	44
Afronding.....	45
Hoofdstuk 7 Leerling stuurman.....	46
Inleiding.....	46
M.s. Duivendrecht (1 ^e reis).....	46
M.s. Duivendrecht (2 ^e reis).....	48
Afronding.....	50
Hoofdstuk 8 4e stuurman.....	51
Inleiding.....	51
Vismeel vervoeren.....	52
Kranen op de Moordrecht.....	53
Afronding.....	54
Hoofdstuk 9 3e stuurman.....	55
Inleiding.....	55
M.s. Moordrecht.....	55
M.s. Pendrecht.....	56
Afronding.....	62
Hoofdstuk 10 Opkomst Koninklijke Marine.....	63
Inleiding.....	63
Opkomst.....	63
Opleiding.....	64
Beëdiging.....	65
Afronding.....	65
Hoofdstuk 11 Hr. Ms. Lacomblé.....	66
Inleiding.....	66

Leven aan boord.....	67
Aan de grond.....	70
BVV	70
Kiel.....	71
Afronding.....	73
Hoofdstuk 12 Opleiding Duikofficier.....	74
Inleiding.....	74
Duikopleiding	75
Demonteeropleiding.....	78
Afronding.....	82
LEEFTIJD 25-50 jaar (1975-2000) Privé.....	83
Hoofdstuk 13 Leven in den Helder.....	84
Brikstraat 15.....	84
Afronding.....	85
Hoofdstuk 14 Leven in de West	86
Aankomst.....	86
Wonen.....	86
Sport.....	87
School	87
Grand Prix Race.....	88
Zijstap	91
Afronding.....	92
Hoofdstuk 15 Leven in Schagen.....	93
Inleiding.....	93
Schoonheidssalon.....	93
Hernia.....	93
Rotary.....	95
Afronding.....	95
Hoofdstuk 16 Wetenschap.....	97
Inleiding.....	97
Rechtswetenschap.....	97

Bestuurskunde.....	98
Promotie.....	99
Enkele juridische zaken	100
Afronding.....	103
Hoofdstuk 17 Leven op Barbados	104
Inleiding.....	104
Afronding.....	105
LEEFTIJD 25-50 jaar (1975-2000) Werk.....	106
Hoofdstuk 18 Mijnenjacht officier	107
Inleiding.....	107
Hr. Ms. Veere.....	107
Hr. Ms. Drunen	111
Afronding.....	112
Hoofdstuk 19 Oudste officier	113
Inleiding.....	113
Hr. Ms. Woerden.....	113
Hr. Ms. Dokkum	113
Hr. Ms. Veere.....	114
Afronding.....	114
Hoofdstuk 20 Hoofd Duikopleidingen	115
Inleiding.....	115
Werkzaamheden.....	115
Cursus in Engeland	116
Afronding.....	117
Hoofdstuk 21 Hoofd Demonteeroopleidingen.....	118
Inleiding.....	118
Werkzaamheden.....	118
Cursus in Engeland	119
Ongeval F-16	120
Afronding.....	121
Hoofdstuk 22 Hr. Ms. Roermond	122

Inleiding.....	122
Reizen	123
Ouderdag.....	123
Sinterklaasviering	124
Berging WR 157	125
Afronding.....	127
Hoofdstuk 23 Vader wil Vooruit (VWV).....	128
Inleiding.....	128
Operationele School.....	129
Cursus	129
Wiskunde	130
KIM.....	131
Afronding.....	131
Hoofdstuk 24 De West.....	133
Inleiding.....	133
Verhuizen.....	133
Werkzaamheden.....	134
Personeelsofficier.....	134
Duikofficier.....	135
Commandant Vlootcompagnie	138
Hoofdstuk 25 Hr. Ms. Tydeman	140
Inleiding.....	140
Reizen	140
Commandant.....	141
Afronding.....	143
Hoofdstuk 26 Hr. Ms. Schiedam	144
Inleiding.....	144
Varen?.....	144
Afronding.....	145
Hoofdstuk 27 Hr. Ms. Thetis	146
Inleiding.....	146

1 ^e periode 3/1988-5/1990.....	146
Afsluitdijloop.....	147
Engeland (20 februari 1989 - 10 maart 1989).....	148
Periode HPD Mijndienst	150
2 ^e periode 11/1990-12/1991.....	151
Afronding.....	152
Hoofdstuk 28 Hr. Ms. Hellevoetsluis	154
Inleiding.....	154
Hr. Ms. Dordrecht	154
Hr. Ms. Hellevoetsluis	155
Bemanning.....	157
Varen.....	159
Afronding.....	161
Hoofdstuk 29 Duikminutenincident.....	162
Inleiding.....	162
MARSTAF.....	162
Defensie Staf.....	163
Bestuursrechtelijk traject	164
Strafrechtelijk traject.....	165
Afronding.....	168
Hoofdstuk 30 Bedrijfsveiligheid/SNBBCD	169
Inleiding.....	169
CZMNED/Bedrijfsveiligheidsadviseur.....	169
SNBCD/Hoof Afdeling Ondersteuning	170
Afronding.....	170
Hoofdstuk 31 Den Haag	171
Inleiding.....	171
Afdeling Onderwijs.....	171
POKS	172
Afdeling Onderwijs.....	173
Afronding.....	174

Hoofdstuk 32	OPSCHOOL	175
Inleiding.....		175
EO		175
Oefening Unified Endeavour		176
Oefening Strong Resolve		177
Afronding.....		178
Hoofdstuk 33	Barbados	179
Inleiding.....		179
PMO		179
LEEFTIJD 50-75 jaar (2000-2025) Privé		183
Hoofdstuk 34	Schagen.....	184
Inleiding.....		184
Verhuizing.....		184
Stichting Meesterlijk Schagen		185
Nationaal Duikcentrum (NDC).....		186
Rekenkamercommissies.....		187
NVKK.....		190
Raden van Toezicht.....		191
NCOI.....		194
Afronding.....		195
Hoofdstuk 35	JNAB B.V.	196
Inleiding.....		196
Oprichting JNAB B.V.....		196
Voortgang		197
Juridische handboeken.....		198
Juridisch Handboek Kapitein.....		198
Anti-Piraterij Handleiding Kapitein.....		201
The Master's Practical Guide to Maritime Law		202
Afronding.....		203
Leeftijd 50-75 jaar (2000-2025) Werk.....		204
Hoofdstuk 36	CMMHelder	205

Inleiding.....	205
Werkzaamheden.....	205
Routine.....	206
Reorganisatie.....	206
Afronding.....	208
Hoofdstuk 37 KIM/NLDA.....	209
Inleiding.....	209
KIM.....	209
Einde militaire carrière	211
NLDA	211
Sectie Militair Recht	212
Start als burgerlijk ambtenaar	213
Onderwijs.....	214
Juristen	214
Onderzoek.....	215
Financieel intermezzo	216
Einde burgerlijk ambtenaar.....	216
Afronding.....	217
Hoofdstuk 38 U.S. Naval War College.....	218
Inleiding.....	218
U.S. Naval War College.....	218
Lesgeven	219
Wonen	220
Afronding.....	221
Hoofdstuk 39 Irak.....	222
Inleiding.....	222
Werkzaamheden.....	222
Juridisch	223
Regeltjes.....	224
Eric O.	225
Martelingen.....	227
Afronding.....	228

Laatste Hoofdstuk	229
Inleiding.....	229
Toekomst.....	229
Afronding.....	230
Het lied van ‘Ketelbinkie’	231

- | | | |
|-----------|-------|---|
| 1950-1975 | Privé | 1. Jeugd in Oud-Beijerland
2. Jeugd in Rozenburg
3. Jeugd in Bergschenhoek
4. Wonen in Den Helder |
| 1950-1975 | Werk | 5. Varen als 'keteljongen'
6. Hogere Zeevaartschool
7. Leerling stuurman
8. 4e stuurman
9. 3e stuurman
10. Opkomst Koninklijke Marine
11. Hr. Ms. Lacomblé
12. Opleiding duikofficier |
| 1975-2000 | Privé | 13. Leven in Den Helder
14. Leven in de West
15. Leven in Schagen
16. Studeren
17. Leven op Barbados |
| 1975-2000 | Werk | 18. Mijnenjachtofficier
19. Oudste officier
20. Hoofd Duikopleidingen
21. Hoofd Demonteeropleidingen
22. Hr. Ms. Roermond
23. Vader Wil vooruit
24. De West
25. Hr. Ms. Tydeman
26. Hr. Ms. Schiedam
27. Hr. Ms. Thetis
28. Hr. Ms. Hellevoetsluis
29. Duikminutenincident
30. Bedrijfsveiligheid/SNBCDBV
31. Den Haag
32. OPSCHOOL
33. Barbados |
| 2000-2025 | Privé | 34. Schagen
35. JNAB B.V. |
| 2000-2025 | Werk | 36. CMMHelder
37. KIM/NLDA
38. US Naval War College
39. Irak
40. Laatste Hoofdstuk |

Voorwoord

Dit boek is geschreven voor Anneke en Vincent, maar verder zeker voor iedereen die is geïnteresseerd. Het boek bevat allemaal losse verhalen die enigszins zijn gestructureerd in chronologische volgorde en privé/ werk, waar dan ook. Dit leek mij de meest eenvoudige oplossing om al deze verhalen ook afzonderlijk te kunnen lezen. Soms is er een kleine overlap, teruggreep of gat in de tijd.

Het boek is gratis te downloaden van de website www.jnab.nl, en wel in twee uitvoeringen. Zowel een .pdf-formaat als een ePub-formaat zijn beschikbaar. Het .pdf-formaat kan prima op het beeldscherm van een computer worden bekeken, maar is minder geschikt voor een e-reader. Het ePub-formaat is goed te lezen op bijna alle e-readers en computers. Uiteraard kunt u ook beide formaten downloaden.

Veel van de verhalen zijn uit mijn herinneringen gevist en kunnen daarom mogelijk niet altijd de volle waarheid garanderen. Maar alle data en de meeste getallen zijn gecontroleerd aan de hand van officiële papieren van Defensie c.q. van de Koninklijke Marine enz. Denk hierbij aan Jaarboeken van de Koninklijke Marine, openbare scheepsjournalen en mijn persoonlijke archief.

Er zijn inderdaad nog veel meer verhalen te vertellen over allerlei onderwerpen die langskwamen. Maar de keus is redelijk willekeurig gevallen op de huidige verhalen. Ik denk dat dit een doorsnee is van alles wat ik heb meegemaakt, zowel in mijn werkzame leven maar zeker ook op het daarmee parallel lopende maatschappelijke leven.

Ik heb vaak gedacht dat iedereen zoveel mocht meemaken. Maar in gesprekken kwam ik er toch achter dat dat niet waar is en mede daarom besloot is deze gebeurtenissen neer te schrijven. Het is een groot gedeelte van het leven van een mens in een boek vastgelegd.

Ik wens u veel leesplezier.

Peter van der Kruit

Schagen, 5 mei 2025

LEEFTIJD 0-25 jaar (1950-1975) Privé

Hoofdstuk 1 Jeugd in Oud-Beijerland

Oud-Beijerland 5 mei 1950 – medio 1960

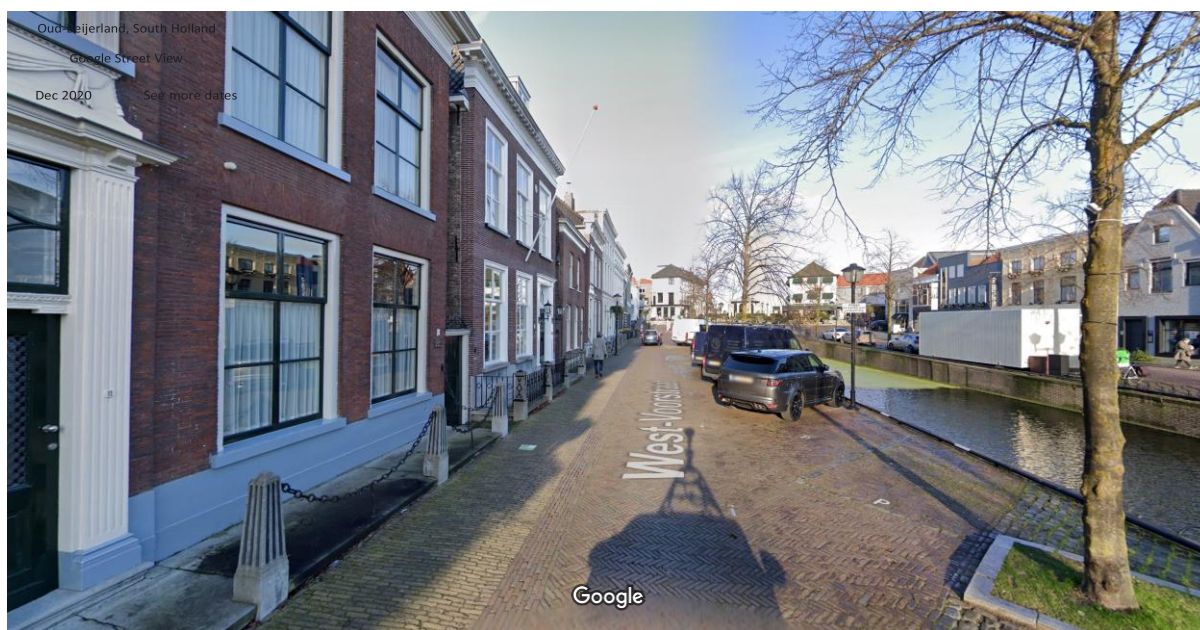
Inleiding

Op 5 mei 1955 werd ik 5 jaar.

Op 5 mei 1950 ben ik geboren, vijf jaar na de bevrijding, wat Nederland toen nog intens vierde, onder andere door het uithangen van veel nationale vlaggen. Ik werd geboren rond 09.00 uur, boven het politiebureau in Oud-Beijerland. Volgens overlevering was een van de politieagenten juist bezig om met veel lawaai de vlag op te hangen tijdens de bevalling.

Mijn volledige doopnaam is Pieter Johannes Jacobus van der Kruit, roepnaam Peter. De naam Pieter was afkomstig van mijn opa aan moeders kant, die Pieter Droppert heette en hoofd was van de school met den Bijbel. Als ik het goed begreep was hij toen een begrip binnen de onderwijswereld in Vlaardingen.

We woonden boven het politiebureau, op een huuretage. Het gezin bestond uit vader Leen, moeder Tiny, broer Martin, zus Ardien, later werden broertje Leo en zusje Heleen nog geboren. Vader was politieagent, moeder had gewerkt als ‘juf’ in het onderwijs, maar had na haar trouwen haar werk moeten opzeggen.



Figuur 1. West-Voorstraat 11, langs de Vliet

Oud-Beijerland was een prettig dorp met een centrumfunctie voor de streek, genaamd ‘Hoekse Waard’. Alle voorzieningen en scholen waren aanwezig in het dorp.

Losse herinneringen

Hieronder enkele losse jeugdherinneringen van een jongetje in een mooi dorp in de Hoekse Waard. Mijn eerste herinnering is dat ik op de stoep voor het politiebureau stond en dat mijn oudere broer en zus naar school toegingen. Ik was diep beledigd dat ik niet mee mocht naar een schooltje. Ik schat dat ik toen 3 jaar oud was, want als je 4 jaar oud werd, ging je al naar kleuterschool. Ik weet nog precies de route van huis naar deze school. Mijn zus waakte over me dat ik niet verkeerd liep.

Het leven kabbelde zeer rustig door in het dorp. De school en de kerk waren de herkenbare punten in de week. Op zondag verplicht en onder dwang twee keer naar de Gereformeerde Kerk en daartussendoor ook nog naar de zondagsschool. In de kerk kon je wel je psalm leren die je op maandagmorgen in de klas moest opzeggen uit het hoofd. Ik had daar vaak een 10 voor als rapportcijfer.

Veel dominees dreigden met schuld en boete, maar vooral met veel angst. Alle fouten en foutjes werden als zonden gezien, niet als een natuurlijke ontwikkeling van een kind tot mens. Veel bedreig met hel en verdoemenis, zonder werkelijke vreugde van het geloof. Er werd ook niets uitgelegd, als kind moest je maar leren geloven. Ik had er niets mee, integendeel, de dwang om naar de kerk te moeten was voor mij als een klein kind onbegrijpelijk.



Na de kleuterschool (tegenwoordig groep 1 en 2) ging ik naar de 'grote school'. Die school heette de 'Bijlschool' en lag aan de Bijl; erg overzichtelijk, en vlak bij ons huis.

In de lagere klassen werd ik gepest door een jongen die Wim Snijder heette. Waarom weet ik ook niet precies, maar hij wilde me altijd in elkaar slaan en had ook aanmerkingen op mijn kleding. Hij was enkele jaren ouder en ik moest vrijwel elke dag naar school sluipen, in ieder geval goed opletten waar hij liep en hem dan ontwijken. Blijkbaar eindigende het net zoals het startte, want ik weet niet hoe het begon en ook niet hoe het eindigde.

In totaal duurde het enkele maanden. Aan de andere kant herinner ik me ook dat ik in diezelfde tijd een vriendinnetje had op school. Haar gezicht zie ik nog voor me, alleen de naam is mij ontschoten. Nog een interessante ontwikkeling was dat we op zaterdag niet meer naar school hoefden. Veel mensen dachten dat de wereld in zou storten, maar dat viel reuze mee. Ik herinner me nog dat we toch gingen kijken of de school wel echt dicht was op

zaterdag. Een ander fenomeen dat ik mij herinner is dat we op woensdagmiddag een weekmarkt kregen, en nog wel recht voor onze deur. Niet erg groot in het begin, maar de markt groeide wel steeds verder tot een rij kramen van honderden meters. Mijn moeder vond het geweldig om langs de kramen te lopen.

Op zaterdagmiddag kregen alle kinderen bij ons thuis 15 cent om een zakje patat te kopen. Dan hadden we geen mayonaise, want die was 5 cent extra. Mijn vriendje en buurjongetje Henk-Wim Kooiman en ik vroegen dan altijd om extra mosterd, die was gratis. Die mosterd aten we dan niet op, maar als we alle patat ophadden dan smeerden we de mosterd die nog in het patatzakje zat in de gezichten van jonge meiden. Elke zaterdag weer een grote consternatie op de Dijk in Oud-Beijerland. We waren jong, ongeveer 8-9 jaar oud.

Mijn aanleg tot schaatsen heb ik op de Vliet tussen de West-Voorstraat en Oost-Voorstraat en voor ons huis, ontwikkeld. Mijn moeder nam me mee op het ijs en zei 'kijk maar hoe anderen het doen'. Al doende leert men. Later deed ik mee aan wedstrijden op de ijsbaan aan de Beneden Oostdijk, ik won vaak, en kan mij herinneren dat ik een gulden won en bij een andere afstand zelfs een balpen. Dat was heel bijzonder omdat we op school nog met pen en inkt schreven.

Mijn eerste zwemles kreeg in het buitenzwembad genaamd 'de Oude Tol'. Dit was een stuk afgebakende rivier waar we zwemles kregen, nog voor schooltijd. Dus om 6 uur 's morgens naar het zwembad fietsen buiten het dorp en dan kregen we les van mijnheer de Liefde. Die zat dan in een roeibootje op de rivier 'het Spui' met een soort grote vishengel waar de cursist in een grote leren riem werd vastgebonden. Hij noemde dan de zwemslag die je moest oefenen en hij corrigeerde je techniek. Ik heb er prima zwemmen geleerd, maar mijn hersenen zijn de ochtendkou in de rivier in het voorjaar nog niet vergeten.

Aan de overkant van de Vliet woonde onder andere kapper Demmers en vrouw Adams. Het woord overkant bezorgde mij als klein jongetje overigens veel hoofdbrekens, omdat men aan beide zijde van de Vliet deze term gebruikte; ofwel waar was nu precies de overkant?

Bij kapper Demmers werd ons haar geknipt voor f 0,65, op woensdagmiddag.

Vrouw Adams, zag eruit als een heks, zij werd uit haar huis gezet omdat ze totaal vervuilde. Ik zie nog gemeentewerkers het hele huis leeghalen en alles op straat zetten. Alle spullen werden afgevoerd met een handkar. Dit was het gesprek van de week, waarbij onbekende feiten en omstandigheden graag werden ingevuld door de buurtbewoners. Een ander interessant sujet dat zich in het centrum van Oud-Beijerland ophield was genaamd 'Arie de Vierduim'.

Dit was een zogenaamde ‘koloniaal’, een zeer onverzorgd uitzierende zwerver, zonder vaste woon- of verblijfplaats. Als je in zijn buurt kwam merkte je dat hij stonk. Alle kinderen waren doodsbang voor deze zwerver met zijn vreemde kleding. Als je niet wilde gaan slapen werd er altijd bedreigd met deze man. Hij hield zich op rond de winkels en kreeg af en toe iets toegeworpen van voedsel. Zijn vaste metgezel was de fles. Later kwam ik tot de conclusie dat dit een alcoholist was met een verleden in een van onze kolonies, en die niet goed terecht was gekomen.

TV keken we bij de opa en oma van een vriendje van mij, de fam. Bil aan de Molendijk. We keken dan naar de jeugdprogramma’s op woensdag- en zaterdagmiddag van 5-6 uur. Soms zaten we wel met 15 buurtkinderen bij elkaar TV te kijken naar programma’s zoals de Verrekijker en Dappere Dodo.

Ik herinner me erg veel logeerpartijtjes bij mijn opa en oma van vaderszijde in Vlaardingen. Ik heb het idee dat ik daar elke vakantie heen moest. Ik vond het overigens niet erg, want ik voelde me daar zeer warm ontvangen. Opa deed allerlei opa/kleinkind dingen zoals vissen, wandelen en sigarenbandjes sparen. We hebben samen heel Vlaardingen te voet verkend, vooral langs de haven, de Nieuwe Maas, Schiedamse weg en ’t Hof.

Verjaardagen werden daar altijd groots gevierd, veel ‘ooms’ en ‘tantes’ uit de omliggende straten die mooie verhalen vertelden. Het hondje van opa en oma was een kleine witte poedel met de naam Monty, afgekort van Montgomery, een beroemde Engels generaal uit WWII.

Afronding

We hebben tot in 1960 in Oud-Beijerland gewoond, toen verhuisden we naar Rozenburg, een dorpje bij Rotterdam langs de Nieuwe Waterweg. Mijn vader was politieagent en kreeg dus een nieuwe werkomgeving.

De reden van zijn ‘overplaatsing op eigen verzoek’ was dat we dichterbij Rotterdam kwamen te wonen, waardoor de kinderen meer kans hadden op hoger en beter onderwijs. We verlieten Oud-Beijerland in een hoge cabine van een verhuishwagen. Ik heb heerlijk in Oud-Beijerland gewoond, met zijn trage levensritme.

Hoofdstuk 2 Jeugd in Rozenburg

Rozenburg

medio 1960- oktober 1965

Inleiding



Figuur 2. Ons huis in Rozenburg

Rozenburg was een eiland omgeven door de Nieuwe Waterweg, Oude Maas en veel industrie. Een veerboot over de Nieuwe Waterweg was de verbinding met Maassluis. In de tijd dat wij er woonden waren er ongeveer 4.000 inwoners. We hadden een mooi nieuw huis aan de Laan van Nieuw Rozenburg 38. Erg veel landbouw was er aanwezig, waardoor wij kinderen makkelijk een paar centen konden bijverdienen, vooral met aardbeien plukken. We woonden tegenover de voetbalvelden van voetbalvereniging Rozenburg.

Elke zaterdag was er reuring van de wedstrijden en in de zomer vaak ook toernooien.

Elke zondag was weer de strijd om niet zoveel naar de kerk te gaan, ook omdat er een wat onnozele dominee voorging in de dienst. Op mijn twaalfde verjaardag moest ik ook nog naar catechisatie, een soort onderwijs in de geloofsleer als voorbereiding op de openbare belijdenis. Dit onderwijs vond plaats op een vrije middag of avond en duurde minstens een uur en je moest je nog voorbereiden ook: anders kwam je in de hel.

Hieronder enkele herinneringen aan de scholen die ik op Rozenburg bezocht en aan de lange schaats- en wandeltochten en het zwemmen in het buitenwater.

School

Toen ik op mijn 10^e in Rozenburg arriveerde moest ik uiteraard naar de Protestants Christelijke School ofwel ‘den school met de Bijbel’. Ik kwam in de vierde klas bij mijnheer van Marle. Die man kon verschrikkelijk goed vertellen en lesgeven, een genot om bij hem in de klas te mogen zitten. Gelukkig bleef hij ook onze meester in de 5^e klas. Daarna kregen wij als meester het Hoofd der School, mijnheer Quack.

In de klas hadden ze jaren geen nieuwe kinderen gehad en de houding ten opzichte van ons was redelijk afstandelijk. Ik zat linksvoor in de klas in een bank naast een jongen die Adrie Geluk heette.

Die was niet bijster slim, maar hij wist mij wel door zijn vriendelijkheid en vragen op mijn gemak te stellen de eerstvolgende dagen.

Halverwege het schooljaar kwam de vraag op wie er van de 6^e klas (nu: groep 8) naar de Hogere Burger School (hbs)ging, dat was de hoogste vorm van middelbaar onderwijs, met bijv. rechtstreekste toegang tot wetenschappelijk onderwijs. Die leerlingen kregen dan bijles in een paar vakken, want je moest toen nog examen doen voordat je de op een hbs werd toegelaten. In Maassluis was een openbare hbs en in Vlaardingen was een christelijke hbs. Mijnheer Quack was ervan overtuigd dat ik naar de hbs moest, maar mijn vader vond Vlaardingen te ver weg, terwijl de niet-christelijke hbs dichtbij in Maassluis niet bespreekbaar was. Veel kreeg ik niet mee van deze strijd, want ik hoorde dat ik mij na de zomer moest melden op de christelijke (M)ULO in Rozenburg. Die was net nieuw en had nog maar twee of drie leraren en weinig leerlingen. (M)ULO stond voor (Meer) Uitgebreid Lager Onderwijs. Deze school stond in Blankenburg, dus we fietsen elke dag heen en weer, dat was goed te doen. Het was een prima school met een bevlogen directeur mijnheer Gemser. Een genot om les van te krijgen, hij wist alles of deed alsof. Hij had ook goed door wie de leerlingen waren die ongemerkt wat extra lesstof konden verwerken. ‘Je weet maar nooit’ zei hij dan. Zo deed ik ongemerkt mee met Mulo B, een variatie op het standaard mulo-examen. Je kreeg dan meer wiskunde, fysica en mechanica. Een bijzondere eigenschap was dat mijnheer Gemser rond koffietijd altijd iemand naar het lokale bakkertje stuurde om koekjes te kopen, uiteraard van zijn geld. De klassen waren nog klein dus dat kon nog wel. Een heel bijzondere en enthousiaste man die goed les gaf en de school prima leidde.

Het munitie-incident

In de 1^e klas van de ULO deed zich een incident voor dat toch wel veel impact had. Onder de jongens van ongeveer 12 jaar ging het verhaal dat je met een balpenstift vol met schraapsel van een luciferkop een raket kon maken door die op de kachel te leggen. We schraapten dus een luciferkop af en wreven dat heel klein en stopte het daarna in een balpenstift, zoveel als mogelijk. Ik was degene die deze stift op de gloeiendhete kolenkachel legde (CV bestond niet op scholen). Dit gebeurde allemaal tijdens de les Duits. Na een poosje explodeerde de balpenstift en schoot als een raket het hele leslokaal door om te landen in het orgel. Daar bleef het een tijdje staan natrillen. Het geluid was inderdaad schrikwekkend en de leraar Duits was de enige in het lokaal die niet doorhad wat er gebeurde en erg schrok. Hij maakte er een grote

zaak van, met als resultaat dat ik aan iedereen excuses moest aanbieden en vervolgens een week van school werd gestuurd. In die week, november 1962, ben ik gaan werken bij mijn buurman. Die had handjes nodig om de uienoogst van het land te halen, dat gebeurde toen nog met de hand. In deze week viel ook de 24 uurs-geldinzamelactie voor Open het Dorp, gepresenteerd door Mies Bouwman. Ik had alle tijd om naar de radio te luisteren of we keken naar de TV in de etalages van een winkel.

Schaatsen

De winter van 1963 was de strengste van de twintigste eeuw. De Noordzee lag vol ijs, auto's reden over het IJsselmeer en bij -20° C werd de koudste Elfstedentocht ooit gereden. Maandenlang vroom het dat het kraakte met als gevolg veel dicht gevroren rivieren, kanalen etc. Schaatsen kon prima op en rond Rozenburg, er was nog veel open water waar we dat deden. We reden ook kilometers met de fiets naar andere mooie schaatsgebieden. Ook de toertochten waren populair, zoals de Molentochten in de Alblasserwaard of de toertochten over de Vaart bij Maassluis, Maasland en Vlaardingen. Vanuit Rozenburg kon je helemaal naar Rotterdam schaatsen.

Omdat onze school permanent een tropenrooster had, waren we vrijwel elke middag vrij om te schaatsen. Voor een kind van 12 jaar legde ik een onwaarschijnlijke hoeveelheid kilometers af op de schaats. Het gevolg van dit urenlange schaatsen was wel dat het huiswerk in die tijd steeds minder werd en dat op mijn paasrapport enkele vakken met een 5 waren gehonoreerd. Mijn vader was niet blij en ik moest beloven dat ik beter mijn best zou doen.

Zwemmen

Een sport die ik graag deed en doe, is zwemmen. In Rozenburg zwommen we veel en altijd aan de zuidzijde het eiland, bij 'Janus Omo'. Deze man had ooit eens een grote prijs gewonnen bij een prijsvraag van een wasmiddel. Hij onderhield de veerdienst tussen Rozenburg en Heenvliet per roeiboot, hij verhuurde ook roeibootjes om te gaan roeien op de Oude Maas. Aan de overkant van de rivier lagen Heenvliet en Geervliet.

Vaak zwommen we de stromende rivier over naar Heenvliet, om daarna terug te zwemmen. Als we een roeibootje zagen zwommen we daar heen en probeerden we om dan meegesleept te worden. Op een middag zwom ik naar een roeibootje en zag dat mijn vader en moeder door Janus Omo werden geroeid naar Heenvliet. Daar gingen ze koffiedrinken en daarna weer naar huis. Leuke ontmoeting.

Dat die lange zwemtochten toch niet ongevaarlijk waren bleek uit het feit dat in een van die mooie zomers een vriendje en klasgenootje verdronk in de Oude Maas, 14 jaar oud. Na de vakantie bleef er een bankje open op school. Er werd, in het teken van die tijd, nergens over gesproken en we gingen onmiddellijk over op de orde van de dag, alsof er niets gebeurd was.



Figuur 3. Mijn twee eerste zwemdiploma's (1961)

Na mijn zwemlessen in Oud-Beijerland in het Spui kon ik goed zwemmen, maar had ik nooit mijn diploma's behaald, als die al bestonden in de vijftiger jaren van de vorige eeuw. Op Rozenburg was er geen gelegenheid om zwemdiploma's te halen, alleen in Maassluis in het zwembad naast de veerpont met water uit de Nieuwe Waterweg. In 1961 heb ik toen drie zwemdiploma's gehaald. Ik was er erg trots op, maar de rest van het gezin heeft het geloof ik nooit geweten, althans dat lieten ze niet merken.

Wandelen



Figuur 4. Vier jonge wandelaars in Rotterdam

Een andere sportieve hobby die ik toen (1963) uitoefende en nu nog (2025) is wandelen. Als jonge jongen van 12-13 jaar wandelde ik veel, vaak met dezelfde vrienden. We woonden op Rozenburg, maar wandelden overal in de omgeving. Daar gingen we op de fiets heen. Zoals de Internationale Jeugd Vierdaagse in Rotterdam, van 20 km per dag. We sliepen in een school in Rotterdam-Zuid en wandelen volgens

verplichte routes door Rotterdam. Heel genoeglijk.

We liepen ook in Vlaardingen, Schiedam, Maassluis en het Westland. Vaak een tocht van ongeveer 25-30 kilometer. En daarna op de fiets weer naar huis. Een beetje onder het motto: “Als niemand zegt dat je moe ben, ben je het ook niet”. Veel van deze gegevens komen uit mijn officiële wandelboekje van de Kon. Nederlandse Bond voor Lichamelijke Opvoeding.

Benzinepomp

Ik was het haast vergeten, maar ik heb ook jaren gewerkt bij een benzinestation in Rozenburg. Dat hoorde bij het autobedrijf Lievaart. Op mijn vrije uren in de avond en de hele zaterdag werkte ik daar als pompbediende, die alle auto voltankte en daarna met de chauffeur afrekende. Vervolgens liep ik met dat geld naar de keuken, ongeveer 50 meter, waar iemand de geldkist bediende en mij eventueel van wisselgeld voorzag om terug te geven als het bedrag niet gepast was. Veel mensen tankten toen voor een rond bedrag in plaats van een volle tank. Dan kwamen ze dus voor fl. 10,00 benzine tanken, daar kregen ze toen overigens 18.6 liter voor. De administratie moest ik ook helemaal invullen, dus het aantal liter en guldens verantwoord, die moesten kloppen met de stand op de benzinepomp en met de bedragen in de geldkist in de keuken. Een systeem dat vroeg om fouten en misverstanden.

Aan het eind van de zaterdag kreeg ik van de oude mijnheer Lievaart een tientje uit zijn dikke portemonnee. Als ik ook dagen in de vakantie werkte kreeg ik meer geld en mocht ik ook meer dingen doen.

Ik had al heel snel geleerd om met auto's te rijden. Aangezien het een garage was en een taxi-bedrijf, moesten 's avonds alle taxi's in de garage worden geparkeerd. Een heerlijk werkje om te doen. Toen het heel druk was op een avond, vroeg men of ik een taxiritje wilde doen naar de scheepswerf Verolme. Ik vond dat wel wat en het was niet te ver dus ik toen mijn eerste autoritje gedaan. Alles liep goed af, passagiers betaalden en ik had geen aanrijding gehad, dus iedereen blij. Ik was toen 13 jaar oud.

Omdat ik er al enkele jaren werkte, mocht ik steeds meer gaan doen en werd ik als pompbediende vertrouwd en gevraagd of ik een oogje op de andere, oudere, jongens wilde houden. Ook werd ik gevraagd om te helpen in de garage, vooral bij het doorsmeren en olie verversen van auto's in de smeerput. Of een monteur helpen die even een paar handjes nodig had. Een erg leuke en nuttige tijd.

Afronding

De jaren op Rozenburg waren onbezorgd, school ging goed, ik leefde het leven van een puber zonder last te veroorzaken. Ik was door al mijn bezigheden weinig thuis, maar dat vond ik zeker niet erg. Als ik thuis was ging ik lezen. Gelukkig werd er in die tijd een bibliotheek geopend in het dorp, dus ik had toegang tot een onbeperkte hoeveelheid boeken. In het begin durfde ik niet te veel te lezen, omdat ik dacht dat ik dan alle boeken van de ‘bieb’ gauw uit zou hebben gelezen. Later kwam ik erachter dat dat wel meeviel.

We maakten ons op om weer te gaan verhuizen, nu naar Bergschenhoek, een dorpje vlak boven Rotterdam, dus nog dichterbij hogere onderwijsinstellingen.

Rozenburg was een heerlijk dorp om te wonen en te spelen voor een jongen van mijn leeftijd, vooral de Waterweg met allemaal buitenlandse schepen die mooie verre reizen maakten. Ik denk dat daar mijn maritieme interesse is ontstaan.

Hoofdstuk 3 Jeugd in Bergschenhoek

Bergschenhoek **Oktober 1965- augustus 1966**
Medio 1967- medio 1969

Inleiding

Ik heb meerdere periodes in Bergschenhoek gewoond, als tiener van 15/16 jaar, dat is van oktober 1965 tot augustus 1966 en later toen ik naar de Hogere Zeevaartschool ging, van medio 1967 medio 1969. Daarna ging ik tot 1973 bij de koopvaardij varen en was ik slechts af en toe een paar weken in Bergschenhoek met verlof. Toen ik in februari 1973 in dienst moest bij de Koninklijke Marine verhuisde ik officieel naar Den Helder, maar kwam ik veel weekends naar Bergschenhoek, waar ik op zolder van het ouderlijk huis een bed had. Dat was eerst in de Wilhelminastraat 3, daarna aan het Eiberplein 28. In een van die weekends dat ik naar Bergschenhoek ging, op zaterdag 13 oktober 1973, kwam ik Anneke Veenman tegen, waarmee ik dit jaar 50 jaar ben getrouwd.

Periode 1965-1966



Nadat we in Bergschenhoek waren aanbeland ging ik verder met het bezoeken van een ULO. Ditmaal de 'Prinses Margrietschool voor ulo en mulo' in de Prinses Margrietlaan te Rotterdam. De Prinses Margrietlaan was een korte zijstraat van de drukke Straatweg in Hillegersberg. Een prettige en rustige school met vele goede leerkrachten, en uiteraard ook enkele zwakke. Ik ging verder met de 4^e en ook examenklas

voor mulo B, dat betekende meer wis- en natuurkunde dan de reguliere mulo A. Alles ging redelijk gestroomlijnd, niet echt last van overgangsvijnselen of aanpassingsproblemen. Ik had al gauw nieuwe vrienden en vriendinnen, zowel uit Rotterdam als uit Bergschenhoek. Elke dag fietsten we van Bergschenhoek naar Rotterdam v.v. In een soort groot peloton fietsten we dan rustig en ontspannen tussen de trams, bussen en auto's. Tussen de middag aten we netjes de meegebrachte boterhammen op. Soms gingen we met enkele jongens uit de hoogste (4^e) klas naar café De Koot aan de Kootsekade. Daar dronken we dan een 'imitatie', dat was sinas en een beetje bier in een groot bierglas. Het had een gewone schuimkraag en zag eruit als een echt biertje. Ik behaalde het diploma mulo B op 14 juni 1966. In mei 1966 deden we schriftelijk examen in de Vlaggenman mulo, een school tegenover Diergaarde Blijdorp in Rotterdam. Dit schriftelijke examen duurde wel 5 dagen omdat we in 11 vakken examen

deden. Ik herinner me dat er een meisje voor me zat dat een bloes aanhad met een popart patroon, als je er lang naar keek, werd je helemaal duizelig. Ze had deze bloes 5 dagen aan. Daarna twee dagen een mondeling examen in alle vakken. Alleen voor het vak fysica kreeg ik een 5, ik weet nog dat ik geëxamineerd werd door de vader van een klasgenootje. Die stelde mij alleen maar vragen die ik niet begreep, laat staan dat ik het antwoord had. Ik had verder goede cijfers, zelfs een 10 voor geschiedenis en ook nog achten en zevens. Ik was erg tevreden met het eindresultaat. Dit opende de weg naar een letterlijk nieuwe en wijde wereld. Zie hoofdstuk 4.

Periode 1967-1969

Na een jaar varen kwam ik medio 1967 weer terug in Bergschenhoek. Zie hoofdstuk 4.

Inmiddels woonden we op het Eiberplein 28. Ik had mijn eigen kamer op zolder en kon verder mijn eigen leven leiden. Ik zou na de zomervakantie naar de Hogere Zeevaartschool in Rotterdam gaan. Dat betekende niet alleen boeken en kantoorartikelen aanschaffen, maar ook een uniform kopen. Op de Hogere Zeevaartschool moest je in een donkerblauw uniform lopen, om alvast te wennen aan je functie als stuurman.



Figuur 5. In uniform voor de Hogere Zeevaartschool (17 jaar)

Nadat ik was ingeschreven op de Hogere Zeevaartschool kreeg we thuis een brief van de firma Jos Cohen en Zoon N.V. De firma zat aan de Scheepstimmermanslaan in Rotterdam en deed in uniformen voor alle grote rederijen. Een zeer bekende naam in de stad. Volgens hun

prijslijst was een compleet uniform fl. 165,00 en bijbehorende regenjas voor fl. 115,00. Daar kwamen overhemden, dassen, schoenen overalls etc. nog bij. Mijn geld was op dus betaalde mijn vader dit. Verder betaalde ik alles zelf, omdat ik veel bijbaantjes had. Ik werkte in de haven, ‘raapte’ kippen en maakte huiden schoon. In de haven werkte ik voor Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ) als havenarbeider, soms ’s avonds soms in het weekend. Dit was voor het containertijdperk, dus alle pakjes, balen, vaten en kisten met de hand verzamelen en dan in een net aan boord hijsen. Kippen ‘rapen’ deden we in Bergschenhoek, samen met enkele buurmannen. We pakten dan enkele kippen bij de poten en verplaatsten die van hun nachthok naar de vrachtwagen, die ze verder transporteerde naar hun eindbestemming. Dit gebeurde ‘nachts omdat de kippen dan sliepen. We deden tienduizenden kippen in een nacht. Huiden schoonmaken deden we in de haven van Rotterdam waar ze aankwamen uit Argentinië. Deze koeienhuiden moesten worden schoongemaakt van de vleesresten die er nog aan zaten. Een smerig werkje. Al met al betaalde deze bijbaantjes goed en werden contant uitbetaald. Ook omdat ik niet veel opmaakte, kon ik rondkomen.

Afronding

Wonen in Bergschenhoek was geen vrije keus. Toen ik de mulo afmaakte had ik helemaal geen keus als 15-jarige. Later, toen ik op de Zeevaartschool zat kon mij niet veroorloven om een kamer te huren in de stad. Daar had ik een veel te klein inkomen voor. Ik betaalde verder alles voor mijn eigen studie, boeken, vervoer enz.

Tijdens de jaren dat ik bij de koopvaardij voer (1969-1973) was Bergschenhoek officieel wel mijn woonplaats, maar ik was 95% van de tijd elders op de wereld aan het varen.

Door mijn vrijwel permanente afwezigheid heb ik geen of weinig vrienden gemaakt in Bergschenhoek. Gelukkig kwam ik in die tijd wel Anneke tegen.

Mijn herinneringen en mijn binding met het dorp Bergschenhoek zijn daarom ook te verwaarlozen. In februari 1973 verhuisde ik officieel naar Den Helder, de feitelijke verhuizing was in februari 1975.

Ik verliet Bergschenhoek samen met Anneke in onze eerste auto, een Datsun Cherry, terwijl onze gezamenlijke spullen in de bak van een grote zandwagen lagen, bestuurd door zwager Adriaan Dorst. Anneke en ik gingen samenwonen in Den Helder, niet tot ieders genoegen. Voor Anneke een hele grote stap, van haar beschermde omgeving naar een ongewisse toekomst met een zeeman, met achterlating van familie en vrienden.

Hoofdstuk 4 Wonen in Den Helder

Jolstraat 2

16 februari 1973 – najaar 1979

Inleiding

Dit hoofdstuk verhaalt over onze jaren in Den Helder. Ik was per 16 februari 1973 ingeschreven in de Gemeente Den Helder, dat was ook de dag dat ik voor het eerst in den Helder kwam. Doordeweeks woonde ik op het Koninklijk Instituut der Marine (KIM). Verder veranderde er niets voor mij.

Jolstraat 2

Per 1 februari 1975 hadden Anneke, inmiddels mijn verloofde, en ik een huis gehuurd in de Jolstraat. Dat ging wel zo makkelijk in die tijd. Na een bezoekje op een vrijdagmiddag aan de Woningstichting had ik de keuze uit meerdere woningen in de nieuwbouw van Den Helder. Wij kozen voor Jolstraat 2, een mooi groot huis met een voor- en achtertuin, en verder geen straat voor de deur maar een groot grasveld.

Meubels hadden we niet, zelfs geen bed of tafel. Alles wat we hadden was met de zandauto van Adriaan Dorst vervoerd van Bergschenhoek naar Den Helder. Onze spullen waren zeer overzichtelijk, alleen potten, pannen, borden etc., allemaal netjes bij elkaar gespaard door Anneke. Ik bracht een kilo goud mee in ons samenzijn. Op advies van iemand had ik dat jaren geleden gekocht. Door het nu te verkopen hadden we een substantieel bedrag waar we alle nodige spullen van kochten, zoals vloerbedekking, bankstel, ijskast etc. Veel van deze spullen hadden lange levertijden en als ze weer eens te laat met leveren waren dan moest ik gaan bellen in een telefooncel om te informeren naar de toestand.

Overdag zat ik in de Opleiding tot Duikofficier op Hr. Ms. Soemba in Den Oever. Anneke regelde letterlijk alles overdag, ze vond zelfs snel een baan in een winkel. 's Avonds en in de weekends werkten we aan het uiterlijk van het huis. Alles moest gestuukt en geschilderd worden, schoongemaakt en opgeruimd. Zo kregen we een prachtig en smaakvol ingericht huis. Ik kreeg de kans om een jonge hond te kopen, een Rottweiler pup, Sascha genaamd. Maar, ik had vergeten om dit met Anneke te overleggen. Die was niet geamuseerd, ik altijd weg en zij dus heel de dag bezig om een jonge hond te verzorgen en op te voeden. Helaas, moest ik de hond aan iemand anders cadeau doen.

Ik weet dat deze hond goed terecht is gekomen en een goed leven heeft gehad.

Huwelijk

In april 1975 trouwden Anneke en ik, overigens niet in Den Helder maar in Bergschenhoek. Daar woonden onze families en vrienden en bekenden.

Omdat ik in opleiding zat voor duikofficier kreeg ik geen vrij om te trouwen. Mijn instructeur Ben van de Mark regelde echter dat een bepaalde praktijkopdracht bij de Koninklijke Luchtmach in Gilze-Rijen werd ingekort met een dag en dat ik op die overgebleven dag, vrijdag 11 april 1975, kon trouwen. Donderdagavond leverde Ben en nog een paar instructeurs, onder wie dhr. Frans van Es, mij af in Bergschenhoek. Omdat ik door alle drukte in de opleiding geen tijd had om alles te regelen, hebben anderen dat gedaan. Ik moest nog een getuige vragen, een trouwboekje en nog wat van die paraferalia. Familie en vrienden hadden dit gelukkig snel geregeld. Het aanbod van Frans van Es om als mijn getuige op te treden hebben we toch maar naast ons neergelegd.

De bruiloft was prachtig, zowel op het gemeentehuis als in de kerk en het grote feest in De Hoef te Bergschenhoek. Heel veel mensen kwamen om te feliciteren tijdens de receptie en bleven ook op het feest, met veel muziek en een d.j. Het liedje 'Foxie Foxtrot' van Nico Haak zingt sedert die tijd nog steeds door ons hoofd.

Vincent

Op 5 december 1978 werd onze Vincent geboren. De avond van de 4^e december was ik nog naar bokstraining geweest bij de MSV Zeemacht. Rond 11.00 uur 's avonds gaf Anneke aan dat de baby opkomst was. Handelend optreden was geboden omdat onze baby in het ziekenhuis moest worden geboren. Aankleden, vluchtbox mee, de jonge hond Amber geruststellen en voorzien van vers water en voedsel, buren inlichten en rijden naar het Lidwina Ziekenhuis aan de Polderweg in Den Helder. Op ons bellen aan een dichte voordeur werd er niet opengedaan en het was een gure decemberavond. Na heel veel bellen en rammen op de massief houten deur begon een soort intercom geluid te geven. Mijn melding dat ik voor de deur stond met een hoogzwangere echtgenote in barensweeën deed gelukkig wonderen. De deur zwaaide open en twee verpleegsters kwamen aangerend om te assisteren, dat deden ze voortreffelijk. Ik beseftte ook onmiddellijk dat mijn rol was uitgespeeld en dat ik alleen getolereerd werd. Anneke werd in een kamertje op een bed gelegd en kreeg wat medicatie en viel in een diepe slaap. Ik mocht wel in dat kamertje blijven, maar 'dat was niet de gewoonte', zoals de nachtzuster aangaf. Ik heb me de hele nacht muistil gehouden op mijn stoel en hielp Anneke waar het kon. In de ochtend kwam de gynaecoloog die een plan maakte, dit aan iedereen

vertelde en vervolgens dat plan uitvoerde. Op 5 december 1978 om 09.44 uur werd onze Vincent geboren. Anneke deed het zware werk en ik zat aan het hoofdeinde van haar bed mee te zuchten en persen. Een prachtige geboorte van een mooi en goed mens. Interessant om te observeren dat iedereen heel professioneel zijn werk deed met veel liefde, zelfs Zwarte Piet die van de gelegenheid gebruik maakte om wat pepernoten en chocoladeletters af te geven, het was tenslotte Sinterklaas. We hoefden gelukkig niet te zingen. Ik werd weggestuurd omdat Anneke moest rusten en slapen. Ja, waar blijf je dan ineens? Ik ben eerst naar een telefooncel in het ziekenhuis gegaan om mijn ouders te bellen met het goede nieuws. Toen bij de administratie gevraagd waar Anneke lag en vervolgens als een 'geheim agent' naar haar kamer gegaan en me daar maar weer 'verstopt'. Vincent lag elders in een couveuse i.v.m. allerlei routinematige handelingen, zoals hielprikken, schoonmaken etc. Al snel werd Vincent gebracht en waren we eindelijk met ons drieën, dolgelukkig. Na een tijdje werd ik toch wel gevraagd om naar huis te gaan. Bovendien moest de hond ook nog worden uitgelaten. Op weg naar huis heb ik bij de bakker een mooie slagroomtaart gekocht, omdat Anneke daar zo naar uitzag als ze thuiskwam. De volgende dag weer terug naar het ziekenhuis, Anneke en Vincent in de auto geholpen en terug naar huis in de Jolstaat gereden. Daar aangekomen hebben we een dekkentje neergelegd, Vincent erop gelegd en op deze wijze kennis laten maken met Amber, onze mooie, trouwe en goede Duitse herder. Na veel gelik van de hond en kraaien van Vincent werd er een verbond voor het leven gesloten tussen beiden. Amber is ruim 10 jaar later gestorven in de handen en op de knieën van Vincent.



Figuur 6. Vincent en Amber (1979)

Kerk

We hadden ons aangesloten bij de lokale gereformeerde kerk en bezochten veelal de kerkdienst op zondagmorgen. Het leek erop dat dit een soort uitgestelde dwang was van vroeger, want leuk en prettig vonden we het zeker niet.

We kwamen wel veel leuke en interessante mensen tegen waar we veel mee omgingen. We deden veel mee met allerlei clubs en bijeenkomsten, maar langzaam werd de religieuze gedachten verlaten en bleef er een leuke en dynamische groep mensen over, daar in een nieuwbouwuurt in Den Helder. Vincent is gedoopt in de gereformeerde Duinkerker te Den Helder.

Afronding

Als je in 1973 bij de Koninklijke Marine komt, en je besluit daar te blijven dan was het in die jaren normaal dat je ook in Den Helder ging wonen. De loopbaan van je partner en nabijheid van familie en vrienden was in die dagen ondergeschikt aan het wonen in de plaats waar je werkte. Dus Anneke zei haar baan op en haar vriendinnen gedag en vertrok met mij naar Den Helder, het avontuur tegemoet op haar 21^e jaar. Dit zou Anneke later nog vele malen doen en ze maakte er overal weer iets moois van, ook samen met Vincent.

LEEFTIJD 0-25 JAAR (1950-1975) Werk

Hoofdstuk 5 Varen als ‘keteljongen’

M.s. Mataram

6 augustus 1966 – 25 december 1966

S.s. Bengalen

2 februari 1967 – 30 juni 1967

Inleiding

In 1966 kwam ik van de (M)ULO af, ik was geslaagd met prima cijfers, maar wilde graag weg, ‘de vaart op’. Dit was een combinatie van thuis achterlaten en varende de toekomst in. Beide ouders waren niet erg ingenomen met mijn plannen, een jongen van net 16 jaar en dan voor een zeereis van ongeveer een jaar naar onbekende oorden en gevaren. Ze zagen ook wel dat ik niet te houden was en tekenden vrij snel dat ik als niet-volwassene een monsterboekje mocht aanvragen etc.

M.s. Mataram

Mijn eerste sollicitatie was bij de Holland-Amerika Lijn, als liftboy op s.s. Rotterdam, maar deze maatschappij vond dat ik niet geschikt was voor zo’n moeilijke functie op verschillende niveaus. Het sollicitatiegesprek duurde ongeveer 5 minuten waarna ik zonder reden weer terug naar huis werd gestuurd. De volgende sollicitatie was wel raak. Via een tante die secretaresse was bij de directie van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, mocht ik op gesprek komen



Figuur 7.

m.s. Mataram

bij het loket van ene mijnheer de Haan. Het duurde uren voordat hij zijn loket opende en vroeg wat ik dan wel kwam doen. Binnen 5 minuten was ik aangenomen, volgende week varen op de Mataram voor een reis van onbekende duur naar Azië, zoals Singapore, Bangkok, Indonesië en de Filipijnen.

In de week tussen aanname en vertrek moest ik ‘bijwerken’ aan boord van de Mataram. Daar waren al meerdere bemanningsleden aanwezig. Het schip werd reisklaar gemaakt, de lading kwam aan boord, terwijl ik een beetje doolde aan boord. Niemand die zich over mij bekommerde en ik wist ook niet wat ervan mij verwacht werd. Ongeveer overal waar ik kwam, werd ik weggestuurd en zo isoleerde mijn ‘lebensraum’ zich tot het achterschip, daar hoorde ik blijkbaar thuis. Een oudere heer schreeuwde iets naar mij en zei dat ik aan mijn werk moest. Dat vond ik ook, maar ik wist totaal niet waar het scheepsleven uit bestond. Deze oudere heer bleek de bootman te zijn, de baas van iedereen behalve van de officieren zoals stuurlieden en de werktuigkundigen. Hij gaf mij de opdracht om ‘alles’ schoon te maken in de pantry. Die wist ik wel te vinden, daar aangekomen zag ik veel volk want het was ook de eetzaal/messroom van alle matrozen. De onderofficieren en de machinisten hadden een eigen eetzaal, met bijbehorende pantry. Voor elke eetzaal was een keteljongen, maar wie waar moest werken werd overgelaten aan de onderlinge krachten. Er waren wel 20 matrozen en 20 machinisten, maar er waren maar 4 onderofficieren. Omdat mij dat minder werk leek, ben ik de pantry en eetzaal van de onderofficieren gaan opzoeken, die was op het hoofddek. Daar zei ik tegen de bootman dat ik de keteljongen van de onderofficieren was en dat ik alles ging opruimen. Dat vond hij prima.

De bootman nam mij in vertrouwen dat zijn echtgenote meevoer van Rotterdam naar Bremen, onze volgende laadhaven. Dit was illegaal, maar ik moest wel elke keer een extra maaltijd in zijn hut brengen. Dus zonder dat ik een beslissing kon nemen liep ik alweer op het randje van de illegaliteit. In Bremen kon ze zich gewoon weer laten zien en de indruk wekken dat ze met de trein gekomen was. De bootman was me eeuwig dankbaar.

Na een dag ongeveer kwam ik de keteljongens van de matrozen en van de machinisten tegen, beide even oud als ik, 16 jaren. We sliepen in dezelfde hut, een vierpersoonshut op een onmogelijke plaats onder de waterlijn, alleen de patrijspoot kwam net boven water uit, dus die mocht uiteraard niet altijd open. Beide andere keteljongens waren het ook eens met de verdeling van de keteljongens over de eetzaal, dit werd ook nooit meer ter discussie gesteld. De bootman noemde mij zelfs de ‘chef keteljongen’. Onze hut was op de waterlijn, dus redelijk

diep in het schip. Verwarming was er niet, laat staan airconditioning. Voor verse lucht kon je een patrijspoort openen als het goed weer was. Deze poort had ook een windvanger, een soort cilindrische windhapper die de langsstromende wind van richting veranderde waardoor het de hut instroomde.

Dagindeling

Wat was nu precies de taak van een keteljongen. Misschien kan dit het best worden verteld aan de hand van de dagindeling aan boord.

05.30	Gepord worden door de matroos van de wacht.
06.00	Aanvang werkzaamheden, zoals de eetzaal schoonmaken, tafels dekken, brood en vleeswaren (opsnit) ophalen in de midscheeps bij de kombuis, koffiezetten en verder het gehele ontbijt verzorgen voor de onderofficieren, matrozen en machinisten. De rest van de bemanning zoals stuurlieden, werktuigkundigen en de civiele dienst leefden in de midscheeps, waar de officieren en bedienden werkten.
08.00	Ontbijtrommel opruimen, eetzaal boenen en alles gereed maken voor koffie drinken om 10.00 uur.
09.30	Alle bedden opmaken en alle hutten schoonmaken of opruimen. De meeste hutten waren door twee personen bewoond.
09.45	Koffiezetten en daarna enkele ketels ijswater halen voor iedereen.
10.00	Koffiedrinken voor iedereen, dit heette 'pikheet'. Van iedereen noteren of die om 12.00 uur zijn maximale dagrantsoen bier wilde hebben. Ja, dat wilde iedereen, je dronk ze op of spaarde je biertjes tot het weekend en dan kon je dronken worden. Maximaal drie bier per dag, overigens alleen vanaf 18 jaar en ouder.
10.15	Einde pikheet, dus alles weer opruimen en afwassen. Rest van de bedden opmaken en hutten opruimen.
11.00	Bier ophalen uit de midscheeps bij de bar. Daar deed je zaken met een van de bedienden die ook lange lijsten bijhielden wie er allemaal bier bestelde, dat was voornamelijk voor de afrekening. De keteljongen hield de maximale verstrekking in de gaten. De afrekeningen aan het eind van de maand klopten nooit, omdat veel matrozen dwang uitoefenden op de keteljongens om meer bier op te halen dan mocht. Een strijd om je leven. Verder moest je ook de mensen porren die 's nacht de wacht hadden gelopen.
11.30	 Weer naar de kombuis om eten te halen voor alle 'voorschafers', zoals de keteljongens en de mensen die om 12 uur naar hun werkplek moesten. Het eten werd vervoerd in gamellen, een soort opslagcontainer met stapelbare pannetjes. Twee van deze gamellen per keteljongen was de normaalste zaak van de wereld. Je bleef lopen en klimmen om het voedsel naar het achterschip te vervoeren.
12.00	Eten voor alle onderofficieren, matrozen en machinisten. Dat voedsel had je dan al gehaald in de kombuis in de midscheeps. Al het eten werd in de kombuis gekookt, die bevond zich in het midden van het schip. Het eten en drinken voor zo'n 50

	personen moest dus vervoerd worden uit de midscheeps naar het achterschip, alwaar het werd genuttigd, vaak koud.
13.00	Alle eetzalen en pantry's opruimen en schoonmaken, verder nog de bedden opmaken en de hutten opruimen van het wachtsvolk.
14.00	Melden aan dek bij de bootsman om typisch nautische zaken te leren, zoals sturen, knopen leggen, roest bikken, verven etc. Vaak werd je toegevoegd aan een matroos om het vak te leren, die hadden in ieder geval bijzondere didactische eigenschappen. Ik leerde wel snel.
15.00	Theedrinken voor iedereen, dat hadden de keteljongens dan alweer voorbereid, inclusief ketels ijswater halen uit de machinekamer in de midscheeps. Daarna opruimen. Weer rond met het bierlijstje om je vragen wie er nog bier wou hebben.
16.00	Klaar met nautische taken. Daarna douchen en alles gereed maken voor de avondmaaltijd, zoals tafels dekken, warme hap verdelen, koffiezetten.
17.00	Avondmaaltijd ophalen, inclusief de warme hap die erbij hoorde. Als keteljongen at je tussendoor, maar je pakte wel altijd de lekkerste dingen, omdat jij het eten uit de kombuis haalde.
17.30	Eetzalen en pantry's opruimen en schoonmaken.
18.00	Einde werkzaamheden, behalve rond 22.00 uur dan moest je het eten voor de nacht klaarzetten (wachttrommel) en verder alles regelen, want aan boord van een schip gaat alles 24 uur per dag door. Er zijn altijd ongeveer 10 mensen wakker gedurende de hele/halve nacht, die moesten dan weer eten en drinken en dat verzorgde ook de keteljongen.
22.00	Naar kooi.

Er moest dus veel eten en drinken worden opgehaald in de kombuis in de midscheeps. Dan liep je als keteljongen met je ketels (!!!!) en andere voedseltransportmiddelen naar de kombuis, normaal geen probleem, maar deze uitreis waren er zeer grote vrachtwagens op het dek en de ruimen geplaatst als vracht. Zo groot, dat een wiel groter was dan ik. Deze vrachtwagens moesten dienst gaan doen in de open mijnbouw in de Filipijnen. Aan dek waren ze zo gestuwd dat de voorwielen van de ene in de laadbak van een andere vrachtwagen stonden. Over deze constructie, ongeveer 5 meter hoog, moest iedereen zich verplaatsen, ook de keteljongens met al hun eten en drinken. De bootsman zei nog, 'pas op dat je niet valt'; mijn eerste veiligheidsbriefing.

Ook ijswater moest ook worden opgehaald in de midscheeps, uit het enige ijswaterkraantje aan boord, dat zat diep in de machinekamer. Bij elke maaltijd en bij koffiedrinken wilde iedereen koud water drinken, zeker in de tropen. De keteljongens haalde met hun ketels dit ijswater op en verdeelde dit weer over de verschillende messrooms. Er waren geen extra bekken om het ijswater in te doen. Iedereen dronk rechtstreeks uit de tuit van de ketel zonder contact ermee te maken. Ik kan het nog.

Aan boord was een bakker die elke dag voor vers brood zorgde. De keteljongens haalde deze broden op in de kombuis voor de mensen die op het achterschip leefden. Deze ‘ketels’ sneden ook het brood, met de hand. Ik mocht/moest altijd het brood snijden voor iedereen. Volgens mij heb in het jaar dat ik rondvoer als keteljongen ongeveer 4000 broden met de hand gesneden. Ik kan het nog.

Als je terugkwam uit de midscheeps met je bier voor de bemanning, dan legde je de koude bierflesjes onder het kussen (kopkussen) van de betrokken persoon, zodat ze goed koud bleven. Dit bier werd genuttigd vlak voor de middagmaaltijd of tijdens. Bier was ook een ruilmiddel aan boord.

Op Eerste Kerstdag 1966 kwamen we weer terug in Rotterdam, waar ik afmonsterde en een maand verlof kreeg.

S.s. Bengalen

Op 2 februari 1967 monsterde ik aan op s.s. Bengalen voor een wereldreis.

De Bengalen was een schip uit 1956 en had een grote bemanning en ook weer drie keteljongens. Het voornemen was om te vertrekken uit Rotterdam, dan via het Panamakanaal de Stille Oceaan op om in Tahiti te laden en te lossen. Vervolgens bezochten we meerdere eilanden in de Stille Zuidzee, zoals Suva, Nouméa en Lautoka. Vervolgens via de kust van Nieuw-Zeeland naar Singapore, Penang en Port Swettenham. Ceylon (Sri Lanka) was de volgende haven, waarna het Suezkanaal alweer opdook. De werkzaamheden voor mij als keteljongen verliepen even monotoon als op het vorige schip. Er was geen ruimte om iets anders te doen dan werken, werken en nog eens werken. Veel kapiteins wilden op zaterdagmorgen het schip inspecteren op hygiëne. Daarom moesten we op vrijdagavond en zaterdagmorgen alles nog een keer extra schoonmaken en opruimen. Altijd weer stress als zo’n kapitein kwam inspecteren. Als keteljongen voelde je dan heel duidelijk dat je niet erg hoog in de hiërarchie stond. Hij blafte je af en was zeker niet geïnteresseerd in je welbevinden. Als iets hem niet beviel, moest ik alles weer opnieuw schoonmaken op zaterdagmiddag. In ieder geval weinig inspirerend leiderschap ontdekt tijdens deze reizen. Voordat we in Panama aankwamen liepen we behoorlijk schade op doordat we in een orkaan terechtkwamen en we te hoge snelheid bleven varen. Beide ankers werden door de enorme krachten dwars door de scheepshuid naar binnen gedrukt, waardoor het voorschip water maakte. Gelukkig hield het waterdichte voorpiekschot het en konden we, heel langzaam varende, naar Colon in Panama varen om alles te laten repareren. Ik kan mij nog goed herinneren dat wij als keteljongens tijdens die orkaan gewoon over

het open dek moesten lopen om eten en drinken op te halen in de midscheeps. Onbegrijpelijk, echt een gemis aan *situational awareness*. Ik leerde wel om goed op mijzelf te passen.



Figuur 8. S.s. Bengalen in 1967

Na meerdere loshavens in de Middellandse Zee meerden we op 30 juni 1967 weer af in Rotterdam. Het was een erg mooie reis die omdat je rond de wereld vaart erg veel tijdsverschil oplevert, waardoor je een hele dag kwijtraakt.

Ik had besloten om de ‘zak’ te nemen bij de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, dus dit was mijn laatste reis als keteljongen. Ik wilde naar de Hogere Zeevaartschool in Rotterdam. Omdat mijn ouders vlakbij Rotterdam woonden, ben ik weer ‘thuis’ gaan wonen om de tweejarige opleiding tot stuurman te gaan volgen, de zogenaamde BS-opleiding.

Als keteljongen werkte ik minimaal 16 uren per dag, inclusief de weekends en feestdagen, dus elke week ruim 110 uur. Overwerk mocht niet worden uitbetaald omdat ik nog geen 18 jaar was en op mijn werkstaten stond keurig vermeld dat ik slechts 8 uur per dag werkte en dat ik zeer veel rusturen had.

Eigenlijk niets minder dan uitbuiting van jeugdige werknemers door de rederij.



Ik had van mijn karige loon als keteljongen toch nog kunnen sparen en had een Puch-bromfiets gekocht om mij te kunnen verplaatsen in Rotterdam. Een goede keus achteraf. Kostte wel fl. 780,00. En dat van een keteljongen salaris van fl. 153,70 per maand, voor belastingen. Volgens mijn loonstaat uit februari 1967 betaalde ik aan premies A.O.W., WW, Ziekenfonds, Zeemanswelzijn en Loonbelasting fl. 36,08.



Figuur 9. Kwitantie van de Puch bromfiets in 1967.

Afronding

Het varen als keteljongen was mij goed bevallen, maar ik zag ook wel dat dit niet mijn toekomst was. Ik had liever een positie als stuurman op de brug. Op de keper beschouwd was de veiligheid aan boord in die jaren zeer slecht ontwikkeld en werden jeugdige werknemers uitgebuit door de rederij in Rotterdam. De opvoeding en vorming aan boord waren spijkerhard. Normen en waarden werden op diverse manieren uitgelegd en ingevuld.

Kortom, een manier van overleven die mij eigenlijk wel aanstond, in ieder geval had ik dit jaar als keteljongen goed overleefd en zag een mooie toekomst voor mij als stuurman op de brug van een schip. Ook de mentale weerstand was goed ontwikkeld.

Op 1 juli 1967 werd ik op eigen verzoek ontslagen als keteljongen bij de rederij Wm. Ruys & zonen. Gereed voor een verdere carrière in de zeevaart.

De financiële afrekening gaf aan dat ik nog fl. 713,07 te goed had. Dat had ik allemaal overgehouden van mijn maandgage van fl. 153,70, na een jaar varen.

Hoofdstuk 6 Hogere Zeevaartschool te Rotterdam

BS-opleiding

Augustus 1967–juni 1969

Inleiding

Na de zomer van 1967 begon ik met de tweejarige BS-opleiding tot stuurman ter koopvaardij. Het gebouw van de Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool stond op de hoek van de Pieter de Hoochstraat en de Pieter de Hoochweg in Delfshaven Rotterdam. De Zeevaartschool was een instituut waar stuurlieden werden opgeleid voor de koopvaardij.



Figuur 10. Hogere Zeevaartschool Rotterdam

Het gebouw had een toren die als sterrenwacht moest fungeren. Aspirant stuurlieden kregen in die toren les in de sterrenhemel, omdat je in die tijd alleen op sterren kon navigeren. Maar omdat het torentje niet meer voldeed aan de bouwvoorschriften en de nachtelijke hemel in Rotterdam niet donker genoeg meer was, heb ik in dat torentje nooit les gehad. Het was een prettig en ruim opgezet gebouw dat vrijwel onmiddellijk goed voelde.

Eerste jaar

Het eerste schooljaar duurde van medio 1967 tot medio 1968. Mensen van allerlei soorten pluimage probeerden op de school een diploma te halen om te mogen varen op een groot of klein schip, langs de kust of in volle zee, als kapitein of als stuurman. De werktuigkundigen werden op een andere school opgeleid. De tweejarige BS-opleiding was het hoogste wat je hier kon volgen. Onze klas was 12 personen groot, waaronder twee personen die het vorige jaar, hun eerste jaar, niet hadden gehaald. Het was een prettig gezelschap, dat bleek ook uit de reünie in 2003, alsof we elkaar gisteren nog hadden gesproken i.p.v. 36 jaar geleden. Er voer toen nog maar een medeleerling op de grote vaart, mijn goede vriend Henk Slabbers uit Limburg

De eerste dag op school kwamen de net nieuwe tweedejaars ons vertellen wat we allemaal wel en niet mochten doen. Dit maakte zo weinig indruk dat wij als eerstejaars in spontaan gelach uitbraken en alles, maar lieten zoals het was. Een ontgroening van ongeveer 5 minuten was zeker niet indrukwekkend. Gelukkig waren de lessen wel bijster interessant, de docenten waren goed en gedreven. Dat ik al een jaar gevaren had, vond ik een groot voordeel. Je kon vrijwel alles visualiseren en aan de praktijk toetsen.



Ik reed elke dag op mijn mooie nieuwe brommer van huis naar school v.v. Op school kon je parkeren in een redelijk modern fietsenhok, onder de kantine van de Volksbond. Daar dronken we koffie en lunchten we met van thuis meegenomen boterhammen. Koffie kostte 10 cent ofwel een dubbeltje.

De directeur heette mijnheer van Veen, die vond dat mijn haar te lang was. Indirect vroeg hij mij of ik bij een bepaalde 'kaste' wilde horen. Mijn antwoord dat ik graag stuurman wilde worden sloeg niet aan. Ons leslokaal grensde aan zijn kantoor, dat was dan ook een omgebouwd klaslokaal. Bizar groot en een beetje megalomaan voor een persoon. Toen hij met pensioen ging, kwam mijnheer Polak, die had de strijd om de directeursplaats gewonnen van mijnheer Helwig, welke daarna weer doorging als docent Zeemanschap, dat kon hij overigens heel goed.

Omdat ik tot klassenvertegenwoordiger was gekozen had ik soms contact met de directeur over algemene zaken. Dit contact was zeker geen initiatief van de directeur, die vond het maar een vreemde constructie. Maar omdat we als gemeentelijke school onder toezicht stonden van de gemeente Rotterdam, hield hij zich keurig aan de regels.

De BS-opleiding bestond uit twee jaar theorie plus een praktijkjaar. Deze opleiding viel onder hoger onderwijs. Later, na de wetswijziging Mammoetwet, werd deze opleiding met een jaar theorie uitgebreid en kwam te vallen onder het hoger beroepsonderwijs (hbo). Na deze studie kreeg je de titel 'ing.', of bachelor

BS was de basis voor latere korte studies. Na de BS-opleiding ging je een jaar varen als leerling stuurman (dus het praktijkjaar), daarna haalde je je 3^e Rang en kon je als 4^e en 3^e stuurman gaan varen. Vervolgens haalde je je 2^e en 1^e Rang om te mogen varen als 2^e stuurman respectievelijk 1^e stuurman en kapitein van een zeeschip.

Het eerste jaar van de BS-opleiding kreeg je degelijk onderwijs, heel consequent werd je ook de bijbehorende discipline en vorming bijgebracht. Alle leraren kwamen uit de praktijk en hadden veelal hun eigen studieboeken geschreven. De hoofdmoot bestond uit wiskunde, natuurkunde, mechanica en sterrenkunde. Wiskunde ging erg diep in op de materie, denk eens aan bolgoniometrie ofwel boldriehoeksmeting als onderdeel van boldriehoeken, dus driehoeken met drie dimensies en dan nog bolvormig. Gelukkig hadden we een goede docent voor deze vakken, mijnheer Agema. Die kon het uitleggen en op bord tekenen alsof het heel eenvoudig was. Die gaf ook nooit overhoringen of repetities, hij schatte volkomen subjectief in als er weer een rapportcijfer moest komen. Mijn buurman in de klas, Hessel Bakker, en ik stelden altijd vragen over deze bijzonder mooie materie, dat was de aanleiding om ons beiden een 7 op het rapport te geven. De rest van de klas kreeg een 6, omdat mijnheer Agema niet geloofde in onvoldoendes.

Andere vakken waren Scheepswerktuigkunde (SWTK) bijgenaamd 'stoom', zeemanschap, zeevaartkunde, scheepsbouw, laden en lossen, wet- regelgeving, bepalingen ter voorkoming



Figuur 11. Knopen en splitsen

van aanvaringen op zee enz.

Elke maandag- en woensdagmiddag gingen we naar een binnenschip op de Waalhaven, dat was bedoeld en ingericht voor praktijkonderwijs. Denk hierbij aan knopen, splitsen, roeien,

wrikken en zeilen. In die twee jaar hebben we de hele Waalhaven volledig verkend, prachtige middagen waren dat.

Nog meer vaarpraktijk werd opgedaan op m.s. Prinses Margriet. Dit was een zeewaardig instructieschip van het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOFs). Het werd in 1966 gebouwd in Capelle aan den IJssel en door Prinses Margriet gedoopt. Het schip bood



Figuur 12. m.s. Prinses Margriet

plaats aan 36 leerlingen van zeevaartscholen, die 14 dagen aan boord bleven. Er waren hutten, klaslokalen en faciliteiten om het vak van stuurman in de praktijk te leren.

Het schip was onder de studenten berucht omdat het schip in zware zeegang sterk slingerde en vrijwel alle studenten zeeziek werden. Omdat ik al een jaar vaarpraktijk achter de rug had, duurde bij mij de zeeziekte niet langer dan een dag. Bij de maaltijden lieten veel studenten verstek gaan, hetgeen veel extra's, zoals als meer vlees, opleverde voor de paar studenten die wel aan tafel waren. Ik voer op m.s. Prinses Margriet van 19 februari t/m 1 maart 1968 en de tweede reis van 10 t/m 21 februari 1969. Dus twee reizen met een zwaar slingerend en stappend schip over de Noordzee in de maand februari. Deze reizen vergeet je nooit meer.

Tweede jaar

Mijn tweede schooljaar van de BS-opleiding van de Hogere Zeevaartschool Rotterdam liep van medio 1968 tot medio 1969. Dit schooljaar kenmerkte zich door een verdieping van de lesstof van het eerste jaar. De school had ook nog een wat zieltogende studentenvereniging. Samen met enkele andere studenten bliezen we die vereniging weer wat lucht in, maar deze kunstmatige ademhaling leidde niet tot permanent enthousiasme, ook niet bij de

schoolleiding. Omdat ik als voorzitter van de vereniging was gekozen en klassenvertegenwoordiger was, kreeg ik toegang tot allerlei festiviteiten in de officiële sfeer. Ook werd ik *qualitate qua* lid van de Jeugdgemeenteraad van Rotterdam. Erg interessant, maar niet effectief, meer een praatgroep in de slechte betekenis van het woord.

Een van de andere festiviteiten was de opening van de Metro in Rotterdam op 9 februari 1968. Toen opende prinses Beatrix met prins Claus de eerste metrolijn van Nederland. We reden van het Centraal Station naar het eindpunt Zuidplein. Daar aangekomen, wordt de opening gevierd met muziek van de RET-Harmonie. Gelukkig mocht ik ook mee terugrijden naar het Centraal Station, want daar stond mijn brommer nog. Het feest eindigde met een dinerdansant op het Stadhuis. Omdat ik in uniform gekleed was meende men dat ik het bal moest openen. De burgemeester dhr. Thomassen deed de openingsdans met prinses Beatrix en ik met mevr. Thomassen. Ik ben blij dat er geen beelden van zijn. Wat ik mij ook herinner is dat de geserveerde rosbief bijzonder taai was en dat vrijwel niemand van de gasten die kon vermalen met zijn of haar tanden. Met veel grimassen en excuses werd deze taaie zaak opgelost. Een andere festiviteit was dat we samen met de 'kleuterkweek' een feestavond organiseerde voor alle studenten van de zeevaartschool en die van de 'kleuterkweek'. Omdat de studenten van de zeevaartschool allemaal mannelijk waren en die van de 'kleuterkweek' allemaal vrouwelijk was dit een meer dan goede combinatie. De band die optrad was de Golden Earrings, die maakten een groot succes van de avond. Die kon men boeken bij Paul Acket en ze kosten fl. 1850,00. De kaarten voor het optreden waren voor fl. 10,00 (tientje) verkrijgbaar. Gelukkig verkochten we alle kaarten, ook aan niet leerlingen van een van de scholen. Dat mocht de pret niet drukken.

Afronding



Na twee jaar Hogere Zeevaartschool ronde ik het eindexamen positief af en was klaar om de koopvaardij verder op te stoten in de vaart der volkeren.

We hadden op school bezoek gekregen van meerdere rederijen die een praatje kwamen maken en vroegen om bij hen te gaan varen. Ik kwam terecht bij Phs. van Ommeren, een rederij met redelijk veel schepen en afkomstig uit Rotterdam.

Ik had het reuze naar mijn zin gehad op deze school. Veel goede theorie die je helemaal klaarstoomde voor de praktijk.

We gingen de veilige haven verlaten op weg naar volle zee en mysterieuze landen en gevaren. In de haven werden de zeelui niet gemaakt, hadden we ook geleerd.

Hoofdstuk 7 Leerling stuurman

M.s. Duivendrecht 28 juni 1969– 17 mei 1970

Inleiding

Na de Hogere Zeevaartschool had ik bij van Ommeren gesolliciteerd als leerling stuurman, vaak genoemd: ‘leerling’ of ‘leraar’. Deze heeft geen functie aan boord, hij is er om het vak van stuurman te leren. Hij moet dus ook vaak helpen bij de werkzaamheden van de stuurlieden. Hij blijft een jaar aan boord en moet dan zo veel mogelijk algemene kennis en ervaring opdoen, die hij later als stuurman nodig zal hebben. Een stuurmansleerling kon zijn memoriaal (een werkboek met zeer veel uit te voeren taken) bijhouden gedurende een heel jaar en dan kreeg hij na goedkeuring zijn 3^e Rang. Als leerling kon je ook gewoon na je vaartijd je 3^e Rang halen op de zeevaartschool, gelijk met je radarpapieren. Dat was voor mij gunstiger, omdat ik geen vol jaar als leerling hoefde te varen i.v.m. mijn vaartijd als keteljongen.

M.s. Duivendrecht (1^e reis)



Figuur 13. M.s. Duivendrecht, een bulkcarrier

De Duivendrecht was voor die tijd, 1969, een enorm schip van 200 meter lang en een tonnage van 43.000 ton. Het vervoerde meestal los gestort graan of ijzererts. Mijn eerste reis met dit schip ging van Amsterdam naar New Orleans, Louisiana aan de Mississippi in Amerika. Daar haalden we een enorme hoeveelheid mais op dat naar Londen moest worden vervoerd.

De laadplaats was Baton Rouge vlak bij New Orleans. In New Orleans zag ik voor het eerst allemaal Amerikaanse auto's. Wat een openbaring, iedereen reed in zo'n grote wagen. Dus gauw een ritje met een taxi gemaakt, om zo'n auto van binnen te kunnen zien. We beleefden een heerlijke vrije zaterdag in New Orleans, met hamburgers etc. Daarna weer terug aan boord om de wacht aan dek te leren lopen; je bent tenslotte leerling-stuurman. Daarna terug naar Zuid-Engeland varen, te weten Southend-on-Sea in het estuarium van London, waar we 2 weken moesten wachten om te kunnen lossen, tot 12 augustus 1969. Dat was dus anker-wacht lopen en goed opletten op passerende schepen. Daarna lossen bij de Tilbury Docks, de belangrijkste haven van Londen.

De volgende reis ging naar Port Churchill in Manitoba, Canada. Dat was heel laat in het seizoen dat liep tot en met september. Dit i.v.m. ijsbergen en dichtgevroren havens.

Port Churchill ligt in het noorden van Canada. Via de Atlantische Oceaan en Straat Hudson vaar je via de Hudson Bay naar de haven. Deze is het grootste gedeelte van het jaar afgesloten i.v.m. ijsgang of gewoon dichtgevroren. Er is alleen maar een pier, maar daar kunnen wel



Figuur 14. Port Churchill (Ansgar Walk)

hele grote bulkcarriers afmeren en volladen. Een merkwaardige haven omdat er alleen maar graan uitging en er niets binnenkwam via de haven. Er woonden vrijwel niemand, anders dan boeren op het land. De krijgsmacht had er een ondergrondse militaire basis gebouwd. Als je laat in het seizoen was liepen de ijsberen gewoon rond en probeerden aan boord te komen op zoek naar voedsel. Ook zeer arme en alcoholistische Eskimo's kon je op de pier ontdekken.

Het was er vrijwel altijd verschrikkelijk koud, omdat de winden rechtstreeks van de Noordpool kwamen.

Op een dag kregen we wat Nederlandse mensen op bezoek, die hier op vakantie waren. Die wilde een rondleiding over het schip. Uiteraard een mooi klusje voor deze leerling stuurman. Ik ontving ze bij de valreep en omdat er Canadezen bij waren deed ik mijn begeleidende praatje in het Engels. Iedereen was gekleed in winterse kleding zodat je niet onmiddellijk doorhad wie het waren. Ineens kreeg ik een compliment omdat ik zo goed Engels sprak. Ik vond die stem wel bekend, maar legde geen enkel verband met mijn leraar Engels op de mulo in Rozenburg, mijnheer van Veen. Hij was hier op vakantie bij vrienden enz. Ik heb maar geantwoord dat mijn kennis van het Engels zeker ook een product was van zijn inspanningen. Onverwachte gebeurtenissen tijdens lange reizen die het leven leuk en interessant maken. We voeren weer terug naar de havens van Tilbury bij London. Tijdens deze terugreis moest ik in het kraaiennest wachtlopen om uit te kijken naar ijsbergen en ijsschotsen. Dat is hoog in de voormast, zonder enige bescherming tegen de harde poolwinden. Het was zo koud dat je ogen haast bevroren. Hoewel ik al mijn warme kleding uit mijn kledingkast aan had, had ik het idee dat ik naakt in de koude wind stond. De ergste kou die ik ooit heb meegemaakt, maar wel zeer verwend met het noorderlicht ofwel aurora boreal. In september/oktober 1969 hebben de laatste trip naar Port Churchill gemaakt. De heen- en terugreis over de Noord-Atlantische Oceaan was weer bijzonder bar en boos, ook omdat je in ballast naar Port Churchill vaart, dus een wreed slingerend schip. De kou was indien mogelijk nog erger dan de vorige reis en het aantal ijsbergen was zeer groot.

We kregen wel waarschuwingen van de US Coast Guard waar de ijsbergen dreven, maar je moest toch dubbele uitkijk lopen, dag en nacht. Deze lading hebben we afgeleverd in Amsterdam. I.v.m. het slechte weer kregen we de loods voor Amsterdam met een helikopter afgezet. Dat was toen nog een indrukwekkende gebeurtenis. Alles ging prima, mijn vader had mij opgehaald en ik werd op 10 december weer verwacht voor de volgende reis.

M.s. Duivendrecht (2^e reis)

De tweede reis duurde van 10 december 1969 tot 17 mei 1970. Eerst gingen we naar Monrovia, Afrika om ijzererts in te nemen, dat werd gelost in Duinkerken, begin januari 1970. Daarna naar Hampton Roads, Virginia, om graan te laden voor Japan, dat gaat via het Panamakanaal. Voordat we het Panamakanaal doorvoeren besloten een aantal mensen om hun hoofd kaal te scheren. Oordeelt u zelf.



Figuur 15. Een ‘kale bedoeding’ aan de bar van de Duivendrecht. Linksvoor ondergetekende.

Medio februari 1970 arriveerden we in Japan voor een losreis. De reis ging verder naar New Castle in Australië waar we eind maart 1970 steenkool laadden die bestemd waren voor Hamburg. Aangezien het Suezkanaal gesloten was i.v.m. oorlogsomstandigheden, moesten we omvaren via Kaap de Goede Hoop in Zuid-Afrika. Dit was een reis van minimaal 7 weken waar we alleen maar water zagen, want er werd besloten om in Zuid-Afrika niet te stoppen om te bevoorraden, dus ook geen brieven etc. Brieven waren toen het enige communicatiemiddel met het thuisfront.

Het werd zeker een lange tocht. De oude zeelui waren bang voor de lange-reis-kolder. Mensen die er dus niet tegen kunnen om zolang afgesloten te zijn van de rest van de wereld en zo dicht op elkaar gehuisvest te zijn. Dat werd al gauw bewaarheid, de kapitein ging nog meer drinken dan gewoonlijk, en dat was al veel. Hij werd erg lastig en was zeker niet meer capabel om het schip te leiden. De twee stuurman, een beetje over het paard getilde man, viel ook al snel uit met waanbeelden. Gelukkig waren de 1^e en de 3^e stuurman bronnen van rust. Zelf had ik nergens last van, ik was alleen erg nieuwsgierig naar dit fenomeen aan boord. Veel mensen zochten nieuwe hobby's. Meerdere werktuigkundigen hadden in Japan op afstand bestuurde autootjes gekocht. Daar reden ze me door het schip, ze namen wel de lift i.p.v. de trap. Voor de bar, de eetzaal en voor hun hut hadden ze parkeerplaatsen geverfd met hun eigen naam. Iedereen vond dit heel normaal dat dit meer dan 4 weken zo doorging.

Andere mensen hadden vloermatjes onder hun schoenen gebonden en ‘schaatsen’ daarmee door de gangen, in de lift en op de brug. Nooit iemand een woord over gezegd, laat staan veroordeeld. De kapitein vond het te veel herrie, maar naar hem luisterde niemand meer. Zo waren er nog meer vreemde zaken, bijvoorbeeld mensen die voor collega’s de was gingen doen, terwijl we een wasbaas met wasserij aan boord hadden. De wacht op de brug en beneden in de machinekamer werd zo goed als mogelijk gelopen, waarbij ik de wacht van de 3^e stuurman liep, dat is ’s morgens en ’s avonds tussen 8 en 12 uur de zeewacht lopen. Dus zorgen dat we niet tegen een ander schip aanvoeren en dat we niet aan de grond liepen. Dat was niet erg moeilijk op volle zee tientallen mijlen van alles verwijderd. Bovendien hielden de 1^e en 3^e stuurman een goed oogje in het zeil en steunden met wijze raad waar nodig. Officieel mocht ik niet alleen de wacht op de brug lopen, maar ja... We zijn veilig in Hamburg aangekomen waar alle steenkool uit Australië werd gelost en het scheepsjournaal vermeldde ‘geen bijzonderheden tijdens de reis’. Sommige mensen herstelden wonderbaarlijk van hun tijdelijke ziekten, anderen werden afgelost. We waren weer gereed voor de volgende reis.

Afronding

Varen op een modern schip zoals de Duivendrecht was een groot voorrecht voor een leerling stuurman. Ik mocht ook veel doen als leerling stuurman. Opvallend dat er vrijwel niemand de functie van begeleider en docent op zich nam. Als je een leerling stuurman verder goed opleidt voor de praktijk aan boord dan zal dat altijd zijn voordeel opleveren. Alleen maar zeggen tegen een leerling stuurman dat het fout is, is een selectiemethode die niets oplevert. Er werd in ieder geval weinig gedaan aan de binding met de reder voor de toekomst. Na de Duivendrecht ging ik weer naar school om mijn ‘derde rang’ (23/10/1970) te halen. Daarmee mocht je officieel als derde stuurman varen. Wel prettig weer enkele maanden op school te zitten om alle opgedane praktijkervaring weer te kunnen toetsen aan de theorie. Naast mijn ‘derde rang’ haalde ik in die tijd (6/11/1970) ook mijn radarwaarnemer diploma, een voorwaarde om te mogen varen als derde stuurman.

Kortom, we waren weer gereed voor de volgende avonturen en mooie maritieme vergezichten vanaf de brug.

Hoofdstuk 8 4e stuurman

M.s. Moordrecht 24 december 1970 – 6 mei 1971

Inleiding

De 4^e stuurman is de jongste van de stuurlieden. Hij loopt wacht, werkt op zijn tijd mee aan het ladingtoezicht en heeft daarnaast onder toezicht van de 1^e stuurman de administratie en het beheer over de voorraden van de dekdienst. Dit zijn: verven, kwasten, gereedschappen, staaldraad, trossen en touwwerk, timmermansbenodigdheden, kantoorbehoeften, enz. Hij houdt de voorraadadministratie bij en signaleert wanneer nieuwe voorraden moeten worden aangevraagd.

Hiernaast verzorgt hij ook nog het meteorologisch journaal. Dat is een dagboek, waarin alle meteorologische waarnemingen (4 per etmaal) in cijfercode worden opgetekend. Deze gegevens gaan naar het K.N.M.I. ter verwerking. De waarnemingen zelf worden door de radio-officier (vonk of *sparks*) altijd onmiddellijk naar het dichtstbijzijnde meteorologische station gezonden, alwaar ze worden gebruikt voor de plaatselijke weerberichten.



Figuur 16. M.s. Moordrecht met de ‘moderne’ kranen.

De Moordrecht was in 1962 gebouwd als bulkcarrier, dus voor het vervoeren van los gestort graan in de ruimen. Het schip voer van 1969-1978 voor de rederij N.V. Scheepvaart Maatschappij Moordrecht, in Willemstad Nederlandse Antillen.

De scheepsbeheerder was Phs. Van Ommeren N.V. te Rotterdam, daar was je in dienst, dus de werkgever.

Vismeel vervoeren

We voeren voornamelijk heen en weer tussen Chimbote in Peru en Brake of Bremen in West-Duitsland. In Peru laadden we vismeel. Dat wordt gemaakt van vissoorten die dicht aan de oppervlakte zwemmen en veel proteïne bevatten. Het wordt gebruikt in voedsel voor varkens, kippen, kweekvis en huisdieren. Bepaalde vissoorten zoals sardine leveren een extra hoge kwaliteit vismeel op en bevatten daarnaast visolie. Deze visolie ging in aparte vloeistof tanks, genaamd 'side tanks'. Vele tonnen visolie vervoerden we zo van Peru naar Europa.

Een probleem met vismeel in bulk is de broei als het los in een ruim ligt opgeslagen. Broei is een proces waarbij koolhydraten worden verbrand tot koolzuur en water onder afgifte van warmte. Als deze warmte niet kan worden afgevoerd, kan de temperatuur in het ruim stijgen en leiden tot het ontstaan van brand in het ruim. Deze brand vrijwel niet te bestrijden als die zich midden in een ruim bevindt.

Aan boord werd veel aan preventie gedaan. Alle zuurstof uit de ruimen werd verwijderd met luchtafzuiging, ventilatie en het inbrengen van een inert en ongevaarlijk gas. Door gebrek aan zuurstof kon het dan ook niet meer branden. Overal op het schip waren dunne kokers aangebracht in de lading waardoor je een thermometer kon laten zakken tot de bodem van het schip toe. De 4^e stuurman moest enkele keren per dag op verschillende hoogten de temperatuur meten en noteren op grote lijsten.

Als je een loshaven binnen liep dan moest er uiteraard weer normale lucht in de ruimen geblazen worden, zodat de bootwerkers rustig en gezond konden ademen. Hier gebeurden nogal veel ongelukken mee. Bootwerkers overleden dan omdat het schip nog niet vrijgegeven was en zij al haast hadden om te lossen.

De 4^e stuurman had dus een verantwoordelijke taak bij de preventieve maatregelen om brand aan boord te voorkomen.

Kranen op de Moordrecht



De Moordrecht was uitgerust met twee kranen om de bulklading te laden en te lossen. Aangezien wij dit laadgerei aan boord hadden en de haven van Chimbote geen laadgerei had, waren we goed voorbereid. Echter, die twee kranen waren van het slechtste ontwerp en van

zeer goedkoop materiaal gemaakt. Altijd stuk of onder reparatie. Dit kwam ook omdat er niemand aan boord was opgeleid om deze dekkranen te bedienen. De matrozen maakten alles heel snel kapot, ook omdat ze er geen zin in hadden.

Daarna moesten de 3^e en 4^e stuurman elk 12 uur per dag de kranen bedienen, dat kon mooi gedaan worden tijdens het toezicht op de laadoperaties. Een verschrikkelijk werk om met deze slechte kranen goed werk af te leveren, zeker omdat je ook vaak de schuld kreeg als er iets kapotging. Het zwakke punt was dat de laadbak van de kraan door vier onderling afhankelijke draden werden bediend. Als de ene draad omhoogging dan ging een andere draad automatisch naar beneden. Dat gold ook voor open en dicht doen van de bak die uit twee helften bestond. Het kapotgaan van de kranen was voornamelijk dat de vier draden niet goed oprolde binnen in de kraan. Aangezien je daar ook geen zicht op had in de cabine van de kraan, was je er altijd te laat bij.

Verschrikkelijke tijd gehad met die kranen, ook omdat we er geen opleiding of instructie voor hadden gehad en eigenlijk niemand wist hoe ze precies werkten.

Ik heb zelfs een keer werk geweigerd toen alle draden weer helemaal in de war zaten en ik dodelijk vermoeid was van dit werk. De kapitein zei dat hij me naar huis zou sturen op eigen kosten als ik bleef weigeren.

Ik zei dat is prima, dan zal ik in Nederland vertellen wat er op de Moordrecht allemaal gebeurde, vooral met personeel en de veiligheidsvoorschriften. Gelukkig bond hij ook in, maar de sfeer was goed verpest aan boord.

Afronding

Deze 5 maanden als 4^e stuurman aan boord van de Moordrecht hebben niet erg bijgedragen aan het leefplezier aan boord. De kapitein en 1^e stuurman bekommerden zich meer om de financiële en commerciële aspecten van de reder dan over de veiligheidsaspecten en personeelszorg voor hun bemanning. Ook merkwaardig was dat de stuurlieden/kraanbedienaars niet gehoord werden bij de oplossing van het probleem.

Het varen, inclusief telkens het Panamakanaal passeren, en de bezoeken aan mooie Zuid-Amerikaanse havens vergoedden erg veel.

Hoofdstuk 9 3e stuurman

M.s. Moordrecht 8 mei 1971 –16 augustus 1971
M.s. Pendrecht 24 september 1971 –10 juli 1972

Inleiding

De 3^e stuurman loopt voornamelijk wacht op de brug en wel van 08.00-12.00 uur, 's morgens en 's avonds. Daarnaast houdt hij toezicht op het onderhoud en het in goede staat blijven van de reddings-en veiligheidsmiddelen. Hieronder vallen de sloepen met inventaris, proviand, reddingboeien, vesten en vlotten, zuurstofapparaten, gasmaskers, brandslangen, brandblussers en CO, brandblusapparaten, automatische brandmeld- en blusinstallaties enz. Omdat hij geen personeel onder zich had deed hij dit alleen, dus naast het wachtlopen op de brug. De 3^e stuurman heeft ook de zorg voor het stroomjournaal. Dit dagboek geeft aan welke koersen het schip heeft gestuurd en hoeveel mijlen het in die koers heeft afgelegd. Hieruit kan samen met de bepaalde positie worden berekend welke stroom het schip heeft ondervonden. De afdeling oceanografie van het K.N.M.I. verwerkt deze gegevens van honderden schepen over tientallen jaren in atlassen, die de kapitein later weer behulpzaam kunnen zijn bij het uitzetten van koersen en trajecten. Uiteraard krijgt de 3^e stuurman ook zijn aandeel in het ladingtoezicht in de haven. Omdat varen, laden en lossen vrijwel altijd 24 uur per dag doorgaat is hij net als alle stuurlieden een drukbezet man, die veel overuren maakten. In mijn tijd deed de 3^e stuurman ook de gage-administratie en de werk- en rusttijden registratie van de hele bemanning.

M.s. Moordrecht

Als 3^e stuurman op de Moordrecht zag ik mij weer geconfronteerd met die vreselijke kranen aan dek. Mijn wat halsstarrige houding dat ik opgeleid was als stuurman en niet als kraanmachinist bracht gelukkig enige verandering. Scheepsmachinisten moesten nu de kranen gaan bedienen. Zij kregen een opleiding en later ook een premie op zoveel mogelijk laden per shift. Hierdoor bekorten we duidelijk op de havendagen van het schip. Voorwaar, een goede beslissing met heel goed resultaat. Eindelijk iemand aan boord die strategische gaven had. Verder voeren we onze verplichte route met vismeel en visolie vanuit Peru naar West-Europa en in ballast weer terug.

Aan de wal

In Peru gingen we vaak de wal op om te eten of naar de kroeg te gaan. Een bekend etablissement/nachtclub waar we vaak kwamen was genaamd Los Pinos (de dennen). Op een zondagmiddag zijn we met het hele personeel van die tent naar het strand gegaan. Een erg prettige

middag geworden. We hadden ook kennis gekregen aan enkele Duitsers die daar woonden. Het was tenslotte maar 25 jaar na de WWII. Deze Duitse Peruvianen reden ons vaak rond met hun auto's of we werden uitgenodigd bij hen thuis op de hacienda voor een barbecue. Ik herinner me zelfs een mooie tocht door de bergen op de rug van een paard. Er werd nooit gesproken over het verleden, overigens. Verder hadden we nog een overeenkomst met de zeevaartschool uit Callao (Peru). Wij brachten veel overbodige lesmaterialen uit Nederland naar deze school. Zelfs is er ooit een volledig radarsysteem en simulator meegenomen voor hen. Veel Peruviaanse studenten kwamen ook ons schip bezoeken, altijd weer leuke afwisseling.

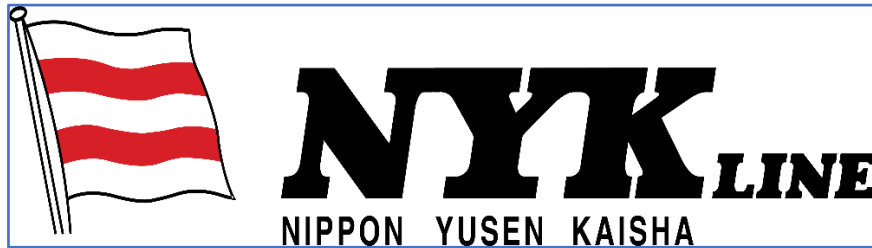
M.s. Pendrecht



Figuur 17. M.s. Pendrecht

Na het afmonsteren van de Moordracht kreeg ik enkele weken verlof. Daarna mocht ik aanmonsteren op m.s. Pendrecht. Voor het eerst moest ik vliegen naar de haven waar ik kon opstappen. Met een DC-10 vloog ik naar Montreal waar ik de volgende dag aan boord kon komen. Ik reisde met de echtgenote van de chef-hofmeester, die zou enkele maanden meevaren. Een aardige mevrouw, maar wel een beetje wereldvreemd. Liften en roltrappen wilde ze niet nemen omdat die gevaarlijk zijn. Dus liepen we alle trappen op en af van het vliegveld van Montreal. De Pendrecht was een klassieke 'pakjesboot'. In 1971 waren er vrijwel nog geen containers, laat staan containerschepen. Het schip is gebouwd in 1963 en had een lengte van 150 meter bij een tonnage van 13.000 ton. De Pendrecht was in een langdurig charter (verhuurd) bij de Nippon Yusen Kaisha (NYK Line). Dit was een Japans bedrijf dat dus uitmaakte waar de Pendrecht heen voer en wat voor lading ze mee nam. We hadden ook een

Japanse 'superintendent' aan boord die allerlei zaken regelde met de wal en kantoor. De kapi-
tein stond dan op het tweede plan.



Great Lakes

We vertrokken vanuit Montreal om via de Great Lakes helemaal naar Duluth te varen. Een laadreis om weer alles te lossen in Oost-Afrika. We deden de volgende laadhavens aan: Toronto, Cleveland en Chicago. We laadden van alles, we waren dan ook een 'general cargo vessel'. We laden duizenden kisten en kistjes, grote draadrollen en ander staal, complete machines en generatoren, locomotieven, maar ook levensmiddelen zoals lang houdbare melk, melkpoeder en mais in zakken. Op dek stonden grote hijskranen, vrachtwagens en tractoren. Van elk ruim werd de lading en loshavens ingetekend met kleurtjes etc., het zogenaamde stuwplan. Uiteraard werd alles met de hand ingetekend. Op de bewaarde stuwplannen staan ook 2560 balen met asbest ingetekend, met als loshaven Yokohama in Japan. Het kan verke-
ren. De Great Lakes zijn de vijf grote meren op de grens van Amerika en Canada en bestaan uit het Lake Superior, Lake Huron, Lake Michigan, Lake Erie en Lake Ontario.



Figuur 18. De Grote Meren tussen de V.S. en Canada.

Deze meren, die alle vijf met elkaar in verbinding staan, vormen de grootste groep zoetwatermeren ter wereld. En zijn de thuisbasis van diverse natuurparken, ongerepte wateren en rustige stranden. Grote schepen kunnen helemaal tot het eind varen via sluizen en kanalen. Een erg interessant vaargebied, maar wel loodsplichtig.

Binnen de Grote Meren voer je telkens over de staatsgrenzen heen van Canada en de VS. Dat wende al gauw. Een prachtige reis die eindigde in het uiterste punt van Lake Superior, de haven van Duluth. Hier lagen we in een weekend te wachten op lading, maar de bootwerkers hadden geweigerd om te werken. Toen vroeg de kapitein wie er bereid was om hier te helpen met het laden, voornamelijk het bedienen van de laadbomen. Dit uiteraard tegen extra betaling.

Laadbomen

Laadbomen zijn lange stalen ‘bomen’ voor het laden en lossen van schepen. De laadboom is met het benedeneinde bevestigd aan mast en is daar volledig draaibaar. Je werkte altijd met twee laadbomen tegelijk. Een laadboom wordt zodanig opgesteld dat hij lading buitenboord kan ophijzen of vieren, terwijl de andere laadboom met zijn top boven het geopende luikhoofd staat, om de lading in te laten zakken. Het vrachtstuk kan met behulp van de beide winches en de laadreep a.h.w. van de ene laadboom aan de andere worden doorgegeven, waarna de lading kan worden gevierd. Een vrachtschip had gewoonlijk één stel laadbomen met winches aan alle vier hoeken van elk luikhoofd.

Gewone laadbomen hebben een hefvermogen dat varieert van 2 tot 10 ton. De Pendrecht had ook nog een hele speciale laadboom, de zgn. ‘zwarte spier, waarmee we meer dan 100 ton konden tillen en aan/van boord halen. Tijdens deze reis hadden we 5 locomotieven geladen, wel onder in het schip, want die kon je niet op kartonnen dozen plaatsen. Het uurloon voor deze dagen om het relatief lichte werk te doen was \$ 50,00. Dat wilde elke opvarende wel. In de hectiek en hebzucht vielen er wel twee gewonden omdat niet iedereen de laadbomen en winches goed konden bedienen.

Veiligheid had toen een andere dimensie. Niemand die de vraag stelde of dit juridisch wel mocht. Ook interessant was dat de stuurman van de wacht tijdens zijn wacht aan dek ook mocht meedoen als extra bootwerker. Het enthousiasme kende geen grenzen meer, overwerk en extra betalingen voor hetzelfde werk.



Figuur 19. Een laadbomen systeem met laadboom, geien, runners en winches.

Afrikaanse kust

Na een prachtige heen- en terugreis over de Grote Meren, voeren we naar Kaapstad, Zuid-Afrika. Daar losten we een gedeelte van onze lading en gingen verder langs de Afrikaanse kust noordwaarts. We losten in alle grote havens, zoals East London, Port Elisabeth, Durban, Lourenço Marques (Maputo), Beira en Mombassa. In elke haven lagen we minimaal een paar dagen, ook omdat alles gelost moest worden met eigen laadbomen en omdat we in de regentijd zaten en dan kunnen al die pakketten en kisten niet gelost worden, dat vonden in ieder geval de bootwerkers. Elke avond gingen we de wal op om onze zinnen te verzetten.

Japan

Daarna voeren we naar Japan, door Straat Malakka langs Singapore. In Japan werden we leeg gelost en gingen we een paar weken het droogdok in voor onderhoud. Het was tijdens de Olympische Winterspelen van 1972 in Sapporo. Veel Japanners meenden dat ik een broer was van de beroemde schaatser Ard Schenk, de winnaar van drie gouden medailles. Ik zag er geen kwaad in om dat niet te ontkennen, mede omdat het vaak gratis bier opleverde in de Japanse kroeg.

Staking

Er was ook een staking aan de gang op de werf en door Japanse zeelieden. Omdat wij voor het Japanse NYK voeren, mochten we ook niet varen met vracht. De staking op zich stelde niet veel voor, de mensen van de scheepswerf droegen een armband met het woord 'strike' en werkten de hele dag twee keer zo hard. Voor dat ze aan het werk gingen 's morgens deden alle mensen van de werf, duizenden, allemaal tegelijk mee aan de sportoefeningen. Dit op muziek en aanwijzingen die via luidsprekers voor iedereen hoorbaar waren.

Desertie

Na deze staking van de bootwerkers deserteerde er een hofmeester, een Nederlandse man. Door allerlei ruzies met de kapitein en anderen liep hij met zijn boze kop van boord en zei dat hij nooit meer terugkwam. Hij had wel eerst bij mij US \$ 80,00 geleend, die moet ik overigens nog steeds terugkrijgen. We lagen op het punt van vertrek toen hij de valreep afliep en ging staan kijken naar ons vertrek uit de haven. Nooit meer iets van gehoord.

Muiterij

Dus na een bootwerkersstaking en een desertie van de chef-hofmeester had deze reis nog meer verrassingen. Vlak voordat we een volgende Japanse haven aanliepen, kwam de bemanning in verzet. Ze meenden dat ze tekort aan gage kregen om naar huis te sturen. Als 3^e stuurman deed ik ook de gageadministratie van alle +/- 50 niet-officieren. Deze matrozen, machinisten etc. vonden dat ze te weinig geld kregen en belaagden mij met hun toorn. Ik liet hun de bedragen zien die ik uit Rotterdam had gekregen had, die vonden ze te laag. Waar nu precies de pijn zat bij deze mensen uit India, kon ik moeilijk de vinger opleggen. Veel gegil en dreigen met de 'unions', zelfs af en toe gebruik van geweld door te duwen, trekken etc.

Op een ochtend op zee kwamen er ongeveer 5 matrozen boven op de brug en ze wilden het schip overnemen. Ze hadden allemaal hun mes bij zich, overigens een normaal gebruik aan boord van een schip, maar ze zeiden dat ze ook vuurwapens hadden. Vervolgens verlieten ze de brug, omdat ze wel inzagen dat zij het schip niet konden navigeren etc. Het was in een Japanse binnenzee waar het echt zeer druk was met scheepvaart. Dit was ongeveer twee dagen voordat we de geplande haven aanliepen. De bemanning zei dat ze gingen staken, maar voor mij was dit gewoon muiterij.

Er kwam geen matroos meer naar de brug om te sturen, dat mocht de stuurman zelf doen tijdens zijn wacht. Beneden in de machinekamer was het werk ook neergelegd, dus daar deden ook alle officieren het nodige werk. Alle Indiase bemanningsleden staakten/muitten en hielden zich op in hun hutten. Ik probeerde af en toe de communicatie op gang te houden met de onderofficieren, zoals de bootman en voorman. Maar die bleken niet de leiders te zijn en hun invloed was zeer miniem. Op een bepaald moment riep kantoor uit Rotterdam dat alle mensen uit India van boord af moesten of dat alle Nederlandse officieren van boord moesten.

Uiteindelijk zouden de Indiase mensen vertrekken, maar dat wilde ze zelf niet. Mensen van hun ambassade kwamen allerlei toespraken houden en dreigden met de Indiase hel en verdoemenis. Niets hielp, totdat, eenmaal weer aan de wal, de Japanse oproerpolitie met helm op en wapenstok zeer stevig het gehele schip schoonveegde. Zo vanuit hun hutten, door de gang, over de valreep de bus in. Zonder enige terughoudendheid werd er door deze politie op los getimmerd om de snelheid bij deze ontruiming te behouden. Deze politie discussieerde niet. Sommige van onze bemanningsleden stonden ineens in hun happy-dress (sarong) en T-shirt, zonder bagage, in een politiebus met het vooruitzicht op een enkele reis naar India, op eigen kosten overigens.

Ongeveer een jaar later kreeg ik via de rederij van Ommeren een verzoek of ik wilde getuigen bij een Indiase rechtbank. Ik heb deze eer maar aan mij voorbij laten gaan, ook omdat ik met een gebroken enkel thuis zat.

Binnen enkele dagen kregen we een nieuwe bemanning uit India, opvallend hoeveel goede en ervaren mensen daartussen zaten. Later, op een van de lange nachtelijke brugwachten, sprak ik een matroos die vertelde dat hij van de Indiase marine kwam en moest invallen als koopvaardij matroos. Ze kwamen overigens wel veel minder vragen stellen over hun gage.

De reis ging verder naar nog enkele Japanse havens, waar we i.v.m. de staking eerder niet konden komen. Hier namen we nog wat lading in en maakten ons op voor een losreis naar het Caribisch gebied.

We kregen ook een nieuwe 4^e stuurman, erg onervaren en onzeker en pas 20 jaar. Ik, 21 jaar, mocht hem begeleiden op zijn eerste stappen op weg naar een goede stuurman. Na de oversteek naar Colombia had hij ontzettend veel bijgeleerd, wel op de manier, zoals ik ook het vak van stuurman had geleerd. Ik ging in het zuiden van Amerika van boord, om het land te

dienen als dienstplichtig officier bij de Koninklijke Marine. Ik keek met plezier terug op mijn 6-jarige loopbaan bij de koopvaardij, van keteljongen tot 3^e stuurman, maar ik keek ook reikhalzend uit naar mijn nieuwe werkplek, de brug van een oorlogsschip. Niet alleen varen met een schip, maar ook vechten met een schip.

Afronding

De reis als 3^e stuurman op de Moordrecht was een stuk beter dan de reis als 4^e stuurman. Inmiddels was er een betere sfeer ontstaan aan boord, mede omdat men eindelijk een schrijnend probleem had opgelost. Het werken in de havens van Peru, inclusief de contacten met de lokale mensen, was erg prettig. De reis van 10 maanden op de Pendrecht was een zeer mooie en avontuurlijke reis met veel hoogtepunten. Echt het leven dat ik wilde, maar toch was ik blij dat ik naar de Koninklijke Marine mocht.

Ook moest ik op de Pendrecht constateren dat de veiligheid van schip en bemanning zeker niet op de eerste plaats stonden bij de kapiteins en eerste stuurlieden, laat staan bij het ‘kantoor’ in Rotterdam. Vaak gedreven door een kortzichtige reder. Hierdoor maakte ik in 10 maanden wel veel mee. Een kort voorbeeld van bovenstaande. De laatste kapitein die ik mee maakte op de Pendrecht had als bijnaam ‘Jan Sla’. Dit omdat hij geweigerd had dat er verse sla aan boord kwam om de maaltijd gezonder te maken. Dat vond hij zeer overdreven, blikgroente was goed genoeg.

Hoofdstuk 10 Opkomst Koninklijke Marine

Opkomst Koninklijke Marine 16 februari 1973 te Hollandse Rading

Inleiding

In juli 1972 lagen we met de Pendrecht in Colombia, toen de kapitein me vertelde dat ik me moest melden in Hollandse Rading om mijn dienstplicht bij de Koninklijke Marine te vervullen. In Mobile (Alabama, VS) ging ik van boord om terug te vliegen naar Nederland, via Miami (Florida). Daar was op dat moment een heel groot verkiezingscongres bezig om de president-kandidaat aan te wijzen uit de Democratische Partij, gecombineerd met een wereldwijde staking van piloten. Dit waren de redenen dat ik pas dagen later thuiskwam. De steun van de reder was ook hier ver te zoeken hier, ik was zelfs meerdere verlofdagen kwijt door dit opont-houd. Omdat ik pas in september 1972 verwacht werd bij de Koninklijke Marine had ik een cursus parachutespringen geboekt bij Paracentrum Cornelis op Ameland. Helaas brak ik mijn enkel op meerdere plaatsen waardoor ik niet op de geplande datum mij kon melden bij de Koninklijke Marine voor mijn dienstplicht. De opkomstdatum werd verplaats naar 16 februari 1973.

Opkomst

Nog enigszins mank lopend meldde ik mij in Hollandse Rading bij het Marine Opkomstcentrum (MOC). Daar werd ik voorzien van allerlei papieren en nog een keer medisch gekeurd om daarna per bus vervoerd te worden naar het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) te Den Helder. Onze groep bestond uit ongeveer 12 jonge stuurlieden, die de volgende dag naar het ‘plunjemagazijn’ werden gedirigeerd. Dit onder de leiding van onze klasse instructeur, een sergeant der mariniers. Daar kregen we onze uniformen aangereikt, die hadden ze in twee maten: te groot en te klein. In ieder geval nogal ouderwets, zoals wollen korte en lange onderbroeken en overhemden met losse boorden en boordknoopjes. In ieder geval gemakkelijk. De dienstplicht bij de Koninklijke Marine voor stuurlieden bedroeg 22 maanden. Je kreeg een zeer laag salaris van ongeveer fl. 1,50 per dag, terwijl je eigen scheepvaartmaatschappij niets



aanvulde. Kortom, dienstplicht was ook een substantiële financiële aderlating. Een mens moet iets over hebben voor zijn vaderland. Onze beginrang was Aspirant Reserve Officier

Zeediens (AROS). De aanspreektitel was 'ARO', dit werd door andere officieren altijd uitgesproken of het een vies woord was.



Na ongeveer een half jaar werd je bevorderd tot Luitenant ter Zee der Derde Klasse Koninklijk Marine Reserve (LtZ 3 KMR), met de aanspreektitel 'mijnheer'.

Opleiding

De opleiding duurde van medio februari 1973 tot eind augustus 1973. De opleiding was zeer amateuristisch opgezet en werd uitgevoerd door amateurs, met zeer veel dubbelingen. Een reden was dat men niet altijd wist wat een stuurman in zijn meerjarige opleiding op de zeevaartschool had geleerd en daarna aan ervaring had opgedaan. Dus geen benul van de kennis en kunde bij de aanvang van de opleiding. We kregen bijvoorbeeld les in het sturen van een schip en in navigatie, terwijl stuurlieden dat juist heel goed konden en ook veel ervaring hadden met navigatie, zowel langs de kust als op volle zee.

Andere punten waren dat je onderwerpen moest leren die niet tot je taken behoorde van je toekomstige functies tijdens je dienstdienst. Een voorbeeld was dat we moesten leren schieten met het grootste kanon van de marine, terwijl onze toekomstige functies bij de mijnendienst lagen. Daar hadden ze geen kanons. Dit waren allemaal redenen dat het vlammetje van enthousiasme niet erg ontbrandde bij de meeste dienstplichtige officieren afkomstig van de koopvaardij.

De opleiding vond voor het grootste gedeelte plaats bij het KIM, met uitstapjes naar Fort Erfprins voor de artillerie-opleiding, de NBCD-school voor brandbestrijding en de Verbindingschool (VBS) voor scheepscommunicatie. Dit soort uitstapjes waren heel welkom, zeker om het schoolse en kinderachtig KIM te mijden. Wij als stuurlieden van ongeveer 22-25 jaar die reeds meerdere jaren hadden gevaren, waren dit kinderachtige gedoe al een tijdje ontgroeit. Ook het feit dat dienstplichtigen niet altijd serieus werden genomen speelde hier een rol. Na de initiële opleiding werd ik eind augustus 1973 bij de Mijnendienstkazerne geplaatst in afwachting van een plaatsing op Hr. Ms. Lacomblé. Medio oktober mocht ik mij hier melden. In die tussentijd volgde ik een paar specifieke bedrijfsopleidingen over het bestrijden van mijnen, zoals het mijnvegen met kleine mijnvegers.

Beëdiging

Per 16 september 1973 werd ik tot officier benoemd, terwijl de officiële beëdiging plaats vond op Fort Erfprins op 23 november 1973. Een mooie en indrukwekkende gelegenheid waarbij elke te beëdigende officier drie gasten mocht uitnodigen. Voor mij waren dat mijn vader en moeder, maar ook mijn toen nieuwe vriendin Anneke.

Zeker een geslaagde dag in Den Helder. Een punt van hilariteit tijdens deze beëdiging was dat ik i.v.m. een gebroken rechterhand niet twee aaneengesloten vingers kon gebruiken bij het afleggen van de eed. De voorschriften voorzagen er niet in, dus ben ik een van de weinige officieren die beëdigd werd met vijf gespreide vingers die uit het gips tevoorschijn kwamen.

Afronding

De opkomst ging routinematig, de initiële (zwakke) opleiding zat erop en had ongeveer een half jaar geduurd. Het enthousiasme uit het begin was iets gekelderd, maar ik was gereed om vol goede moed naar de varende en operationele vloot te gaan, als dienstplichtig officier; een merkwaardige en lage vorm van het menselijk bestaan, volgens sommige niet-dienstplichtige collega's.

Hoofdstuk 11 Hr. Ms. Lacomblé

Hr. Ms. Lacomblé 15 oktober 1973 – 4 augustus 1974

Inleiding

Op 15 oktober 1973 werd ik geplaatst op Hr. Ms. Lacomblé, een ondiepwatermijnenveger, het kleinste oorlogsschip van de Koninklijke Marine. Mijn functie aan boord was oudste officier en mijn rang was inmiddels LtZ 3 KMR.



Figuur 20. Hr. Ms. Lacomblé

Deze mijnenveger was vernoemd naar kapitein-luitenant ter zee (Kltz) E.E.B. Lacomblé, commandant van de kruiser Hr. Ms. De Ruyter. Deze commandant was met zijn schip op 27 februari 1942 strijdend ten onder gegaan tijdens de Slag in de Javazee. Hij werd hiervoor onderscheiden tot Ridder der 4e klasse in de Militaire Willems Orde.

Deze kleine mijnenveger werd in 1960 te water gelaten en had een standaardwaterverplaatsing van 151 ton. De bemanning bestond uit maximaal 14 man, meer bedjes waren er niet aanwezig. Voor de voortstuwing had het schip twee Stork Werkspoor dieselmotoren met een vermogen van 550 pk elk. Deze motoren waren in aluminium gegoten om de magnetische velden van het schip zo klein mogelijk te houden. Dit in verband met de magnetisch geactiveerde mijnen. Als extra veegmotor was een derde Stork Werkspoor met 550 pk die met gelijkstroomdynamo een magnetisch veld achter het schip kon opwekken, dit om magnetische

mijnen te laten exploderen. De bewapening bestond uit een enkel 20mm snelvuurkanon, dit kanon werd echter vooral gebruikt om drijvende mijnen tot ontploffing te brengen. Deze mijnenveger van de Van Straelenklasse werd vooral gebruikt voor het mijnenvrij maken van ondiepe wateren zoals havens, riviermondingen en (kust)wateren, waaronder scheepvaartroutes. Het schip werd in 1984 uit de sterkte afgevoerd en in bruikleen overgedragen aan het Zeekadetkorps Nederland.



Figuur 21. Het wapen van Hr. Ms. Lacomblé met wapenspreuk

De wapenspreuk van Hr. Ms. Lacomblé was “de vlag verlaten, nooit”, deze spreuk komt ook voor in het Adelborstenlied. Overste Lacomblé, de naamgever van deze mijnenveger, ging dus ten onder met zijn schip, samen met schout- bij-nacht Karel Doorman, die commandant was van het gehele internationale vlootverband dat in 1942 op de Java Zee tegen een oppermachtige Japanse vloot vocht.

Begin 70-tiger jaren van de vorige eeuw was er geen grote druk meer om overal maar mijnen te vegen. De grote mijnenveegoperaties om de Noordzee mijnenvrij te maken na de WWII waren afgelopen. De laatste grote operatie genaamd *New Broom II* vond plaats in 1970. Hierbij ruimde men de laatste mijnen om veilige routes over de Noordzee te krijgen. Deze operatie werd uitgevoerd door 32 mijnenbestrijdingsschepen uit België, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Nederland.

Leven aan boord

Mijn functie aan boord was oudste officier. Een wat merkwaardige benaming voor een functie, omdat er verder geen officieren aan boord waren behalve de commandant en die was weer ouder dan ik.

Dit soort constructies en terminologie was misschien wel de grond voor het ongeorganiseerde leven aan boord en de grote mate van vrijheid die iedereen had.

De commandant had een eigen hut(je) aan boord, afgescheiden door een gordijn van de ‘longroom’, waar de eettafel voor de officieren stond. De oudste officier daarentegen had geen hut, maar wel een eigen kooi, die was gesitueerd boven de etenstafel. Als je je kooi uit wilde komen ’s morgens dan moest je met je voeten goed manoeuvreren om niet in de botervloot te stappen of in de overblijfselen van de vorige (drink)avond.

In het hutje naast ons woonden en werkten twee onderofficieren, ook zeer klein behuist. We deelden gezamenlijk een douche en toilet. Warmwater was soms aanwezig, maar zeker niet voor vier personen om te douchen. Het eten werd gedaan aan de tafel in het verblijf, die was redelijk groot omdat aan die tafel alle administratie moest gebeuren. Iedereen hoorde overal wat er besproken werd, geen enkele vorm van privacy.

In de midscheeps van het schip bevond zich de kombuis. Een zeer kleine kast met enkele warmteplaten en een kleine warmwatervoorziening. De chef-kok, een matroos der 1^e klasse zonder verdere ervaring, kon op een miraculeuze manier hier elke dag minsten drie smakelijke maaltijden tevoorschijn toveren, met de wetenschap dat een *microwave* toe nog niet bestond bij de Koninklijke Marine, hij had ook geen ijskast. Op woensdag kwam er zelfs een uitgebreide rijstmaaltijd uit deze kombuis.

Achter op het schip zat een luik in het dek, waardoor de matrozen in hun woonruimte konden komen. Hier stonden 10 bedden, iedereen dus een eigen bed. Ook was er een ijskast en een tafel om aan te eten of te recreëren. Alle matrozen stonden onder leiding van de baksmeester ofwel de ‘baks’. Dit was een korporaal elektromonteur, wiens werk het was om alle elektrische installaties aan boord te onderhouden of te repareren. Daaronder vielen ook de machines die nodig waren om het elektrisch veegtuig van stroom te voorzien. Dit was een lusvormig veegtuig achter het schip waardoor stroomstoten werden opgewekt die voor een magnetisch veld zorgde. Op dit wisselende magnetische veld reageerden magnetisch mijnen met een ontploffing.

Er werd de hele week hard en routinematig gewerkt door iedereen om het schip leefbaar te houden, dus veel onderhoud en schoonmaken. Er werd weinig geoefend door de bemanning. Dit kwam ook omdat we veel voor de kant lagen en dus weinig operationeel voeren. Dit kwam weer omdat het schip veel kapot was en dat reparaties lang op zich lieten wachten. Op

veel schepen werden werkprogramma's' gemaakt met allerlei oefeningen, zoals brandblussen of mensen evacueren van boord. Er was overigens geen enkele kwaliteitszorg of -bewaking waaruit je kon aflezen of je schip gereed was om te varen en om mijnen te vegen.

We deden dat ook zelden.

In de hiërarchie werd hier ook geen aandacht aan besteed, geen nieuws was goed nieuws en niet te veel toestanden veroorzaken. Opmerkelijk was dat de hiërarchie wel zeer veel belangstelling had voor het feit of je wel alle spullen aan boord had. Dit werd vaak door externen gecontroleerd. Als je bepaalde noodzakelijke spullen niet aan boord had omdat er en tekort aan bestond, moest je wel een 'vervangingsbon' kunnen laten zien. Het ontbreken van bijvoorbeeld een brandblusser was secundair, maar de aanwezigheid van de vervangingsbon voor deze brandblusser was primair. Het was vrijwel onmogelijk om deze merkwaardige processen te veranderen, zeker niet als de commandant zich hier heel tevreden mee voelde, onder het niet erg motiverende motto van 'dat is nu eenmaal zo'.

Dit routinematige werk en het wachtlopen gingen wel 24 uur per dag door, ook als je langs de kade lag. Dit resulteerde mede in het feit dat je vrijwel geen tijd en mensen had om als scheepsbemanning te trainen. De middelen werden niet altijd ingezet om de operationele doelen te behalen; integendeel soms. Drankavonden onderling met alle commandanten en oudste officieren hadden soms meer prioriteit dan 's nachts leren mijnenvegen.

Ik had wel snel door dat de uitdaging er niet in zat om een goed en uiterst operationeel schip te krijgen, maar om mee te wandelen in de pas en te kijken wat er allemaal ging gebeuren. Heel erg reactief en weinig strategie om bemanning en schip op een hoger operationeel plan te brengen. Het werk van de oudste officier bestond voornamelijk uit het lopen van de zee-wacht, hiervoor waren geen wachtroosters opgesteld, als de commandant geen zin meer had dan riep hij mij en zij dat ik de wacht had. Tot wanneer en waar we heen gingen bleef vaak in nevelen gehuld. Vaak zei hij alleen maar, "hou hier maar even gaande met het schip". Verder bemoeide de oudste officier zich met alle administraties, personeelszaken, logistiek, veiligheidsmiddelen etc. Niet dat er enige logica in deze systemen zat, we reageerden voornamelijk op signalen vanuit de Mijndienstkazerne, waar er erg veel personeel zat met de taak om de varende vloot te ondersteunen.

Aan de grond

Mijn eerste reis met Hr. Ms. Lacomblé ging van Vlissingen, onze thuishaven, naar de Oosterschelde, waar we zouden oefenen. I.v.m. slecht weer werd de eerste nacht doorgebracht in een werkhaven van Neeltje Jans. Het begon al donker te worden en de kaarten van die omgeving waren niet erg betrouwbaar, terwijl er geen vaarplan was of iets anders. Mijn waarschuwing om te ankeren in plaats van af te meren in een onbekende werkhaven die ook niet goed op de kaart stond werd weggehoond door de commandant. Hij zei dat hij zijn eigen plan had, maar zelfs de posities in de kaart werden niet aangebracht. Het resultaat was er dan ook naar, we liepen aan de grond in het midden van de haven. Veel onrustig gemanoeuvreeer met beide schroeven en roeren bracht niet veel soelaas. Inmiddels was het donker geworden en niemand zag meer waar het schip precies was in de haven. Een soort havenmeester die daar rondliep gaf nog wat aanbevelingen waar we wel konden varen.

Midden in het haventje hebben we het hoge water afgewacht en kwamen we los. Daarna dit haventje verlaten en zijn we ten anker gegaan om de volgende dag af te wachten. Ter informatie, de Oosterscheldekering moest nog worden gebouwd in 1973, dus er waren overal nog volop getijdenbewegingen. We konden nog varen, maar niet meer dan op halve kracht omdat anders de motoren begonnen te trillen.

De volgende reis ging naar Den Helder om te repareren. Ik werd belast met het opmaken van een proces-verbaal van ongeval om de oorzaak van deze stranding aan het licht te brengen. De commandant gaf mij de opdracht mee om de oorzaak te zoeken in het feit dat we tegen een drijvend rotsblok waren opgevaren. Dit weigerde ik uiteraard, met als resultaat dat er een zeer zwak onderzoeksverslag kwam, zonder conclusies en/of aanbevelingen. Het gevolg van deze stranding was een langdurig verblijf in Den Helder om het schip te repareren. Dit duurde wel meer dan een half jaar.

BVV

In het voorjaar van 1974 konden we gelukkig wel mee met de jaarlijkse binnenlandse vlagvertoon reis (BVV-reis) naar kleine havens in Nederland, met als doel dat mensen in de binnenlanden ook konden kennismaken met de Koninklijke Marine. We gingen met vier dezelfde schepen, twee uit Den Helder en twee uit Vlissingen. We vertrokken uit Den Helder met als eerste aanloophaven Hoorn. Door velen als een mooie haven bestempeld maar als stuurman van de grote vaart was er toch iets minder enthousiasme aanwezig, ook omdat er

toch een zweem van amateurisme rond dit soort reizen hing. Weinig voorbereiding, geen verbindingen met de thuishaven voor deze kleine scheepjes die zichzelf maar een of twee dagen konden bedruipen, maar wel veel enthousiasme en inzet van de mensen aan boord. De logistiek werd opgelost door een busje dat met ons meereed van haven tot haven. Soms had die eten en andere voorraden bij zich, anders ging het busje met twee koks naar de lokale supermarkt om eten en drinken voor de bemanningen in te slaan. In die bureaucratische wereld was het niet eenvoudig om je geld weer terug te krijgen bij de ‘bonentellers’ op de mijnendienst-kazerne in Den Helder.

De volgende haven op deze enerverende reis door het binnenland was Meppel, dat we bereikte via Zwartsluis. In Meppel voeren we tegen een woonark aan, onze gestreken hoofdmast veroorzaakte een kapotte ruit in de woonkamer van deze woonark. Kon ik weer een proces-verbaal opmaken. Via Kampen voeren we weer terug naar Amsterdam, waar we via het IJ en de sluizen van IJmuiden weer terugvoeren naar Vlissingen.

Kiel

Daarna vertrokken we met enkele schepen uit Vlissingen naar Kiel in West-Duitsland om het schip te demagnetiseren. Dat is het schip zo veel als mogelijk vrijmaken van magnetische velden en voor de eventuele overgebleven magnetische velden te compenseren. Anders zouden magnetische mijnen kunnen afgaan op de magnetische velden van het schip, omdat je altijd eerst over een mijn heen moest varen voordat je die kon vegen.

Na het vertrek uit Vlissingen zou ons schip voorop varen en de andere schepen zouden ons dan volgen. Een goed gebruik was dat de commandant dan de zeewacht op de brug liep aan boord van het eerste schip. Hij had de meeste kennis en ervaring en leidde zodoende de andere schepen. Na vier uur varen wisselde dan het schip dat voorop voer en kon de commandant naar bed. Omdat er bij ons aan boord niets georganiseerd was met wachtroosters etc. was ik naar mijn kooi gegaan om enkele uren te slapen om later in de nacht de wacht over te nemen van de commandant. Na ongeveer een kwartier hoorde ik een hoop gestommel, het bleek dat de commandant naar bed ging, maar eerst nog een glas jenever dronk. Op mijn verbaasde vraag wie er de wacht op de brug liep antwoorde hij dat hem dat niet interesseerde. Ik kleepte mij snel aan en ging naar de brug, het bleek erg slecht weer te zijn geworden met veel regen. We voeren midden in de Sardijngeul, dat is een betonde vaargeul voor de kust van

Walcheren die zeer dicht langs het strand en andere ondiepten ging. De roerganger, matroos Dromers, was blij dat hij mij zag, hij had de boel goed in de gaten en stuurde ons schip van boei naar boei, maar daarna wist hij het ook niet meer. Na een tijdje hadden we de boel georganiseerd, de kaarten gereed gemaakt en meerdere koerslijnen uitgezet en de ons volgende mijnvegers gerustgesteld en in een goede formatie geplaatst met verkorte afstanden. Dat ging prima, Rotterdam passeren met vier schepen in een colonne was zeker apart in stikdonker met harde wind en stromende regen. Tegen daglicht voeren we langs de Nederlandse kust op weg naar Kiel.

De commandant kwam tegen 12 uur 's middags weer in de lucht, zonder verder maar te spreken waarom hij die nacht zijn zeewacht niet liep. Van de bootsman, die ons op de brug regelmatig voorzag van koffie/thee en brood, hoorde ik dat de commandant tot vier uur had zitten drinken, en daarna in zijn bed in slaap was gevallen. Dit was overigens geen uitzonderlijk gedrag van deze man. Wel bijzonder was dat hij jenever dronk uit een limonadeglas en dat weer vulde uit een 5 liter jerrycan, en dan bij voorkeur de TV aanzette op testbeeld met achtergrondgeruis. Hij was overigens ook niet voornemens om mij af te lossen op de brug, want hij wilde eerst eten. Na ruim 12 uur zeewacht begon ik toch een beetje verkleumd en vermoeid te raken, ook omdat het nog steeds slecht weer was en het schip stampte en slingerde, waarbij de officier van de wacht gewoon buiten stond om zijn werk te doen.

De volgende dag kwamen we aan in Kiel (West-Duitsland). Toen de gelegenheid zich voordeed peilde ik enkele commandanten van andere schepen, inclusief de divisiecommandant, wat zij van het liederlijke gedrag van mijn commandant vonden. Het bleek dat zij er allemaal van afwisten en dat ik maar goed moest opletten op de veiligheid van het schip. Ik wist letterlijk niet wat ik verder moest doen. In de namiddag ben ik nog met een van deze commandanten een biertje wezen drinken aan de wal en gelijktijdig even naar huis te bellen. Dat was een gebruikelijke manier toen. Deze commandant zei ook 'pappen en nathouden', anders krijg je erg veel gezeur en moeilijkheden, want dan word je gezien als een verrader en bovendien een commandant kon je toch niet beschuldigen van dronkenschap en onbekwaamheden.

Gelukkig kon ik er toch aan mee helpen dat deze commandant later van boord werd gehaald en aan de wal werd geplaatst om zijn alcoholprobleem te beteugelen. Nog later werd hij ontslagen i.v.m. overmatig drankgebruik en verstoring van de openbare orde. Zeker 15 jaar later

werd ik gevraagd door de personeelsafdeling van de Koninklijke Marine of ik deze man nog kende. Hij had namelijk gevraagd om weer terug te mogen komen bij de Koninklijke Marine. Ze vroegen wat mijn gedachten daar over waren. Ik had mijn oordeel snel klaar: nooit meer aannemen. Dit was overigens niet alleen gebaseerd op bovenstaande verhaal, maar op meerdere van dit soort voorvallen.

Afronding

Het doelloos rondvaren met zo'n kleine mijnenveger had niet echt mijn belangstelling. Ten eerste omdat er vrijwel niemand het beste uit het schip en bemanning wilde halen. Ten tweede dat oefeningen mijnenvegen wel heel erg saai waren. Langzaam met een veegtuig achter je aan bepaalde patronen volgen op zee, was niet erg spannend of motiverend. Ten derde, met een schip zo lang voor de wal liggen bluste het laatste vonkje van enthousiasme. Je mocht ook niet met een ander operationeel schip meevaren, bijvoorbeeld tijdens grote NATO-oefeningen. De mensen aan boord waren overigens van goede wil, maar een commandant die verkeerde beslissingen nam onder invloed van drank hielp ook niet echt.

Inmiddels had ik kennis gemaakt met mensen uit het 'duikbedrijf' en had ik toestemming gekregen om de 1-jarige opleiding tot duikofficier te mogen volgen aan boord Hr. Ms. Soemba in Den Oever. Dan moest ik wel een contract tekenen dat ik nog vier jaar bij de Koninklijke Marine zou blijven, als een soort verlengde dienstplicht. Dat vond ik geen enkel probleem omdat de koopvaardij ook niet meer trok. Ik had het reuze naar mijn zin bij de Koninklijke Marine en uitzicht op een nieuw operationeel leven. Een mijn salaris werd afgestemd op mijn daadwerkelijke rang.

Hoofdstuk 12

Opleiding Duikofficier

Hr. Ms. Soemba

5 augustus 1974 – 3 mei 1975

Inleiding

Terug naar de 70-tiger jaren van de vorige eeuw. Ik had niet met veel spijt Hr. Ms. Lacomblé verlaten om mijn toekomst te gaan vinden binnen het duikbedrijf. Ik was goedgekeurd voor de Opleiding tot Duikofficier. Deze keuring bestond uit een dag psychische analyse en een dag vol met fysieke testen. De totale opleiding duurde ongeveer een schooljaar en bestond uit twee delen, het duiken en het demonteren van bommen en mijnen. Deze combinatie kwam je in veel landen tegen. In de vroege ochtend van 5 augustus 1974 meldde ik mij bij Hr. Ms. Soemba in Den Oever aan de kop van de Afsluitdijk. Mijn rang was nog steeds LtZ 3 KMR. Ik zag allemaal vragende gezichten die het ook niet allemaal wisten. Met de voor grote instituten bekende manier van haasten maar vooral veel wachten, kwamen we deze introductiedag door. We zouden de volgende dag instructie krijgen in het vullen (optoppen) van het duikset met perslucht en les in veiligheidsvoorschriften. Omdat het Marinezwembad in den Helder in onderhoud was, zouden we onze eerste duiklessen krijgen in het zwembad van Wieringerwerf, een dorpje ongeveer 10 kilometer zuid van Den Oever. Verder werd ons verteld dat de vlootofficieren werden opgeleid voor duikofficier en dat de officieren der mariniers werden opgeleid tot officier-kikvorsman. Maar eerst zouden we gezamenlijk de eerste zes weken worden opgeleid tot hulpduikofficier, dat was een apart brevet, ook wel bekend onder de naam ‘baby-duiker’.



Figuur 22. Hr. Ms. Soemba met duikvloten te Den Oever

Duikopleiding

Hulpduikofficier

Aldus reden we met de bus naar het zwembad in Wieringenwerf. We moesten ons omkleden in zwembroek, daarna de duikset omhangen met het mondstuk in de mond, dan in het water springen en vervolgens was je duiker. “Zwem maar een beetje rond” of “doe iets onder water” waren wat loze kreten die ons door, wat achteraf bleek onze duikinstructeurs, toeschreeuwd. Ik denk dat we wel met 30 man in het water krioelden, marinemensen, mariniers, officieren, onderofficieren en manschappen van de meest uiteenlopende korte en lange duikopleidingen. Instructeurs waren ook niet als zodanig herkenbaar. Een sergeant die dit voor het eerst deed keek knap hulpeloos in de rondte want die wilde elke cursist indelen in een groepje bij een instructeur. Dat is hem die middag niet gelukt, ondanks het toezicht van de veiligheidsofficier die de leiding had. Na een uurtje rondploeteren in het zwembad mochten we gaan koffiedrinken en daarna weer het water in om een beetje te oefenen met je masker leegblazen, onderwater duikset verwisselen enz.

Het zwembad was overigens ook gevuld met mensen die gewoon recreatief aan het zwemmen waren op die mooie middag in augustus. Een niet te vergeten herinnering was een mevrouw van rond de dertig die als ze te water sprong telkens de bovenkant van haar bikini verloor en daardoor in monokini verder zwom. Haar ontblootte borsten pakten ze pas weer in als ze het water uitging. Op een gegeven moment lagen alle aspirant-duikers-in-opleiding onderwater, op hun buik naar dit schouwspel te kijken. In ieder geval een goede oefening in ademhalen onder water. Dit was het gesprek van de dag.

De volgende dagen gingen we weer naar het zwembad om alle oefeningen goed onder de knie te krijgen. Ook werd er veel tijd besteed aan theorie en veiligheid. Op vrijdag werd er niet gedoken omdat dan alles schoongemaakt moest worden en tussen de middag was de bar open. De vrijdag bestond eigenlijk niet in die tijd op Hr. Ms. Soemba, dan reden we na de lunch ongezien naar huis. Eigenlijk een verspilling van 20% van de opleidingstijd.

Later oefenden we om onder een schip naar kleefmijnen te zoeken. Dit heette ‘scheepsbodemonderzoek’ en werd gedaan door ongeveer 10 duikers op een rij langs een touw, in de breedte het schip om dit van onderen te onderzoeken. Dit deden we in de Haven van Den Oever onder Hr. Ms. Soemba, terwijl het onderwaterzicht minder dan nul was. Zeker als iedereen de modder op de bodem had beroerd, kortom kijken met je vingers. Een scheepsbodemonderzoek vergde veel samenwerking en opletten. Onze instructeurs hielden ons goed in de

gaten van je was zo de weg kwijt in het donkere water en dan verstoorde je de hele zoekprocedure. Dus op je rug zwemmend onder het schip met een hand de lijn vasthouden en met je andere hand zwaaiende zoekbewegingen maken om kleefmijnen te zoeken. Ik vond het altijd wel een spannende zaak, zeker als er maar weinig ruimte onder het schip was door de getijden. Soms ging je met je rug door de modder en met je buik lag je stevig tegen de bodem van het schip en probeerde je ook nog te verplaatsen en te zoeken. Een bijkomende uitdaging was dat de onderkant van dit oude schip bedekt was met schelpen, vooral scherpe schelpen. Dus veel duikers hadden last van snijwonden op hun handen. Uiteraard mochten er geen handschoenen worden gebruikt om de handen te beschermen, dat was voor ‘watjes’ volgens onze duikinstructeurs. De beste tactiek om te overleven in die chaotische beginsituatie was om niet op te vallen, dus de gemiddelde duiker-in-opleiding spelen.

Dit scheepsbodemonderzoek kreeg een vervolg in de haven van Den Helder, onder echte moderne oorlogsschepen, maar ook zonder onderwaterzicht. Omdat officieren ook werden opgeleid om de leiding te krijgen en de veiligheidsregels toe te passen, kreeg ik vaak de opdracht om met het schip te overleggen of alle machines en bewegende delen afstonden zodat de duikers onderwater geen gevaar liepen of ineens door een grote pomp werden opgezogen.

Na zes weken duiken en theorie moesten de officieren examen doen, haast allemaal geslaagd.

Vervolg duikopleiding



We gingen verder met de opleiding tot duikofficier. Die bestond uit onderdelen van de module Duiker 2 en de Duiker 1 opleiding. Ofwel sergeant Dirk Vis, onze klasse instructeur of kwartiermeester Gerrit Helden (Pieleke) zijn assistent, pakte een oefening van een duikopleiding en wij voerden uit wat zij vroegen. We moesten worden opgeleid tot standaardduiken, diepduiken, ondiep duiken op pure zuurstof, duiken op wrakken, duiken met stroom, duiken met andere gasmengsels dan perslucht enz. enz.

Figuur 23. Standaardduiker met handluchtpomp

Hoewel 'we', mijn collega-officier in de opleiding was altijd ziek of had last van permanente hoofdpijn, met als resultaat dat hij niet mocht duiken. Ik mocht dan nog een keer de oefening doen, omdat we anders tijd overhadden. En dit gebeurde natuurlijk in koud water en zonder handschoenen, die waren voor 'watjes'.

Het leren duiken bleef dus bij het verrichten van bepaalde oefeningen, als dat niet lukte kreeg je een 'o'-tje (onvoldoende). Als je weer een onvoldoende scoorde liep je kans om de opleiding uitgestuurd te worden wegens gebrek aan capaciteiten. De duikopleiding was dus meer een selectieproces dan een opleiding met lesmethoden, leerdoelen, voorbeelden, didactische benaderingen, lesinstructies aan leerlingen, feedback, evaluatie enz. Toen werden wel de eerste stappen toe gezet door de oprichting van Bureau Instructie Voorbereiding (BIV), maar de koppeling met de praktijkopleidingen was nog niet gelegd. Er bleek ook geen opleidingsprofiel te zijn voor een duikofficier, dus een schets van de begin- en eindkwalificaties en een beschrijving op hoofdlijnen van de opleiding tot de eindkwalificaties. Wat wilde de marineleiding voor soort duikers? Pas vele jaren later werd deze vraag beantwoord.



De duikopleiding was wel zeer gevarieerd, veel tijd onderwater doorbrengen en alle oefeningen goed doen, dan liep je geen enkel gevaar. Aan het eind van de week werd er in het kort verteld hoe je het eraf had gebracht, een feitenrelaasje. De instructeurs waren onderofficieren die veel macht hadden en die in hun selectieproces alvast rekening hielden met het feit dat de duikofficier-in-opleiding een jaar later hun baas kon zijn. Van de duikofficieren aan boord, in hun functie als afdelingshoofd, had je helemaal geen last. Je zag ze zelden buiten op de duikvlotjes, toch waren er ongeveer zes duikofficieren belast met de opleidingen.

Vrijdag werd er niet gedoken omdat dan alles moest worden schoongemaakt. Ik had als taak om bij de visafslag in Den Oever, die recht tegenover Hr. Ms. Soemba lag, vis te kopen voor alle mensen die dat besteld hadden. Ik wist binnen de kortste keren alles af van soorten vis, prijzen en hoeveelheden. Best wel leuk om met een rubberboot door de haven te varen, een beetje onderhandelen en weer terugvaren.

Rond 11.30 uur werden met name korporaals en onderofficieren een beetje onrustig, omdat in hun verblijf de bar openging. Het was in die tijd heel normaal dat er tussen de middag alcohol

werd gedronken, en niet te weinig. Alle rangen en standen hadden hun eigen bar, die na de officiële sluitingstijd ook openbleef. Gelukkig reed er een eigen bus tussen Den Oever en Den Helder, waardoor er minder dronken mensen achter het stuur kropen. De duikers-in-op-leiding werd zeker niet geacht om mee te drinken, die verdwenen meestal ongezien na de lunch naar huis. Zo was ik altijd voor de spits weer thuis.

Demonteeropleiding

In december 1974, toen we onze duikopleiding achter de rug hadden, gingen we naar het ‘demonteerponton’. Hier zouden we leren hoe je bommen en mijnen onschadelijk maakt. Het was ook een oud ponton, dat binnen een toonzaal had met allerlei voorbeelden van bommen en mijnen en twee klaslokalen.

We zaten met z’n tweeën in de les, en leerde alles over bommen en mijnen, met name het demoteren of opruimen ervan. Nederland is sinds de uitvinding van zeemijnen en bommen door veel naties bestookt ermee, dat betekende dat we de bommen en mijnen van al deze landen moesten herkennen en onschadelijk kunnen maken. De docenten waren ltzt 2 OC Roel Knol en sergeant machinist Ben van der Mark, vooral de laatste gaf veel les aan ons.

Hij was altijd goed voorbereid en zijn lessen hadden veel praktijkaspecten in zich. Hij had ook veel en goede stimulerende en didactische gaven.

Duikongeval Eurabia Sun

Tijdens een storm in het najaar van 1974 verging het Libanese schip ‘Eurabia Sun’ boven Ameland. Er werd heel geheimzinnig gedaan, maar tussen de regels door meenden we te horen dat dit schip mogelijk illegaal wapens vervoerde. In ieder geval de Koninklijke Marine moest dit allemaal gaan onderzoeken.

Het duikvaartuig Hr. Ms. Woerden zou deze klus klaren en ik moest mee als aspirant-duikofficier; een buitenkansje om op grotere schaal ervaring op te doen met wrakkenduiken.

In de positie aangekomen werd het schip voor vier ankers gelegd en werden er voorbereidingen getroffen voor de eerste oriëntatieduiken. Het schip lag op ongeveer 30 meter diep op haar zij met de top van de mast op de bodem. Het weer zat niet bepaald mee en het werd zelfs zó slecht dat we een anker verspeelden. ’s Avonds maakte matroos Duinkerken en ik een duik om een boei met een lang touw vast te zetten op de voorkant van het wrak. Dan kon je bovenwater zo via deze boei afdalen naar het wrak. We hebben daarna nog wat rondgezwommen en nog enkele boeien aan de reling van het schip vastgemaakt. Alvorens we het wrak in

zwommen werd er een geleide lijn aan de reling vastgebonden, zodat we in elk geval de weg terug konden vinden naar de reling, en dan weer met via het touw omhoog waar een rubberboot lag te wachten. Deze oplossing werkte prima en zou ook de volgende dag gebruikt worden. Vergeet niet dat het stikdonker was onderwater en dat onze onderwaterlampen, voor zover voorradig, van inferieure kwaliteit waren. De voorschriften en veiligheidsinstructies voorzagen overigens niet in een uitgebreide handleiding ‘wrakkenduiken’. Sommige duikleiders vonden zoveel veiligheid overbodig, andere vonden het een prima oplossing.

De volgende dag zouden duikers dus via de door ons vastgezette boeien langs het touw naar beneden gaan om vervolgens via andere geleide touwen de ruimen van het schip binnengaan om de lading te verkennen en inspecteren. In de ochtend van deze dag, 12 februari 1975, stond er te veel stroom om te duiken. De eerste duik werd na de lunch gepland. Ltz Knol en matroos Duinkerken gingen als eerste te water om een oriëntatieduik te doen, dan kan je kijken of het ruim toegankelijk is, hoe het onderwaterzicht is etc. Ik zou de leiding aan dek hebben. De veiligheidsvoorschriften eisten dat een duikofficier de leiding had bij het wrakkenduiken. Dat ik nog niet officieel duikofficier was werd snel afgedaan met ‘het is toch een goeie vent’, en ‘hij heeft het duikgedeelte van de opleiding toch gedaan’. Dus ik stond op dek van Hr. Ms. Woerden, en had de leiding over het wrakkenduiken. Andere duikleiders waren niet aanwezig, die waren onderwater om allerlei souvenirs van dit schip af te halen, zoals de koperen navigatielichten. Alleen sergeant/duikmeester Henk van Dam was aanwezig aan boord om de recompressietank te bedienen.

Na ongeveer 30 minuten kwam matroos Duinkerken boven water en al snel zagen we dat hij niet in orde was. Hij zat gedeeltelijk onder de olie, was gedesoriënteerd en riep om hulp, bovendien zat hij vast achter de kimkiel van het duikvaartuig, terwijl hij snel de duiktank in moest voor decompressie. Gelukkig hadden we voldoende duikers aan boord om te helpen, een hele seinmeesterklas en nog enkele extra duikers naast het vaste team.

Inmiddels hadden we met meerdere knalseinen alle andere duikers onderwater gealarmeerd en geïnformeerd dat ze terug naar het duikschip moesten komen. We hadden dus gelukkig veel ervaren duikers aan boord, maar niet veel adequate en ervaren duikleiders. Tijdens de inmiddels gestarte reddingsoperatie naar de vermiste duiker had ik nog steeds de leiding, er was ook niemand anders. Ik stuurde meerdere buddyparen met een opdracht om naar beneden te gaan en daar te zoeken op de bodem en daarna op te komen om verder te zoeken naar de vermiste duiker in of rond het eigen schip. Elk buddypaar (twee samenwerkende duikers die

onderling verbonden waren met een touwtje rond hun pols) zat vast aan een seinlijn (lang touw) die op dek van het duikvaartuig werd bediend.

We wisten dus altijd waar alle duikers waren, behalve de buddy van duiker Duinkerken, die werd vermist, waarschijnlijk in het wrak. Soms werd er ook wel een duiker alleen aan een seinlijn naar beneden gestuurd. Die moest dan iets vastzetten, een lamp brengen of iets specifiek zoeken onderwater. M.b.v. de seinlijn, een lang touw, kon je korte signalen doorgeven door aan het touw te trekken, bijgenaamd 'een ruk geven'. Een duiker uit de seinmeesteropleiding had ik een opdracht gegeven om onderwater iets te doen aan de reling van het schip, waarbij hij en passant structureel moest zoeken naar de vermiste duiker. We hoorden maar steeds niets van de vermiste duiker terwijl een opkomende duiker wel iemand had zien zitten tussen de schroeven van ons eigen duikvaartuig. Na een korte verkenning onder ons eigen schip kwamen we erachter dat dit de duiker was die in het schip beneden moest zitten om te zoeken naar de vermiste duiker. Hij had 30 meter seinlijn onder zijn arm, zodat het vanaf het dek van het duikvaartuig net was alsof hij in de diepte in het wrak bezig was. Angst doet vreemde dingen met mensen, maar deze interruptie konden we goed missen. Zoals zoveel zaken in die dagen, werd er geen ruchtbaarheid aan gegeven dus bestond het ook niet. Bovendien hadden we al onze tijd, energie en aandacht nodig voor het zoeken naar de vermiste duiker.

Inmiddels was er ook enige informatie van matroos Duinkerken losgekomen, die gaf aan dat ze de weg waren kwijtgeraakt en dat ze in de wegering (langsscheeps planken met onderlinge tussenruimte waarmee de romp van een schip vaak is bekleed) van het schip waren komen vast te zitten. Op dat moment konden we gerichter gaan zoeken met alle duikers.

Sergeant Henk van Dam deed inmiddels geweldig goed werk bij de recompressietank. Telkens andere duikers die erin moesten om te decomprimeren terwijl duikers die er nog inzaten hun volledige tijd er nog niet op hadden zitten. Hij gebruikte de sluis van de duiktank heel professioneel en stopte in die zeer kleine ruimte vaak meerdere duikers die daar niet echt ruim zaten. Ook zag hij nog kans om de decompressie-administratie compleet te houden. Ook de oudste officier van Hr. Ms. Woerden deed geweldig zijn best. Ik had hem gevraagd om alle belanghebbenden in te lichten met een bericht of radioboodschap en om telkens een sitrep te geven. Ook had hij al snel om de nodige hulp gevraagd. Die was al onderweg, in de loop van de avond kwam Hr. Ms. Dokkum langszij liggen. Toen waren al onze duikers op, ze

konden niet meer diepduiken omdat ze hun maximale decompressietijden helemaal hadden verbruikt. Dus om gezondheids- en veiligheidsredenen konden al deze duikers niet meer te water, maar het was ook al 8 uur na de fatale duik. We gingen langzaam over van een reddingsoperatie naar een bergingsoperatie voor de vermiste duiker.

Gedurende de nacht werd de reddingsoperatie stilgelegd i.v.m. te weinig beschikbare duikers en het weer; veel wind en stroom. Het scheepsritme ging onverbiddelijk door met eten, plannen maken, materiaal onderhouden en gereed maken voor de volgende dag. 's Nachts had ik ook nog een uur de ankerwacht. Dan ben je op de navigatiebrug van het schip en houdt alles in de gaten, dit is een gebruikelijke routine. Dat uur op de brug denk je steeds aan de duiker die zich waarschijnlijk recht onder je bevindt of misschien wel ronddrijft, geen prettige gedachte. De matroos die ook de wacht had op de brug, vroeg of die met een groot zoeklicht, de seinlamp, de zee mocht afzoeken, misschien zagen we wel iets drijven. Een goede gedachte van die matroos, het leidde ons wat af en we deden waarschijnlijk ook iets nuttigs. Niets gevonden, maar we waren samen wel iets rustiger geworden. De volgende dag moest ik van boord, om mijn demonteeropleiding af te maken aan boord Hr. Ms. Soemba. Op 12 april 1975, precies twee maanden na het duikongeval, werd het stoffelijk overschot van de vermiste duiker gevonden, diep in het ruim waar ze hun eerste oriënterende duik maakten. Later zijn er nog enkele onderzoeken naar dit duikongeval geweest. Ik ben, als duikleider tijdens het duikongeval, niet gehoord of geïnterviewd. De belangrijkste aanbeveling op veiligheidsgebied was dat de buddy-lijn, een touwtje tussen de polsen van beide duikers, zodat je elkaar in donkerwater niet kwijtraakte, moest worden voorzien van een polsband met gesp. De rest van het onderzoek gaf andere feiten en omstandigheden aan dan dat ik daadwerkelijk had meegemaakt.

Diepduiken

We gingen routinematig weer door met het leren van ontmantelen van bommen en mijnen, zowel in theorie als in de praktijk. Sergeant Ben van de Mark moest nu helemaal alle lessen zelf geven. Deze man moest zich ongelofelijk inspannen, want er liep ook nog klas 'seinmeesters' en later een klas 'duikmeesters' parallel met mijn opleiding. Andere officieren belast met de duik- en demonteeropleidingen, toch wel een man of 5 á 6, lieten zich niet zien. Waarschijnlijk te druk. Gelukkig had het duikongeval niet veel impact op mij (dacht ik) en kon ik mij concentreren op de nieuwe lesstof. Misschien was dat wel een goede afleiding.

De opleiding tot duikofficier eindigde met een diepduiksessie. Die werd uitgevoerd in de Noorse fjorden, omdat het daar rustig en diepwater was en we gebruik mochten maken van de faciliteiten van de Noorse marine duikschool.

We voeren vanuit Nederland naar Noorwegen met het duikvaartuig Hr. Ms. Woerden, inderdaad het schip waarop het noodlottige duikongeval had plaats gevonden. Het werd een goede oefening, waarbij iedereen zich goed had voorbereid en de leiding strak werd gehouden met al die cursisten. Het leren diepduiken werd gecombineerd met enkele dagen oefenen in de ‘duiktoren’. Hier konden duikers oefenen om gecontroleerd naar de oppervlakte te komen als hun duikapparatuur onder water weigerde. Ook het ontsnappen vanuit een onderzeeboot tijdens een noodsituatie kon hier worden gesimuleerd, evenals het onderwater gecontroleerd uit een onderzeeër stappen, om daarna naar de wal te zwemmen, een actie uitvoeren en vervolgens weer onderwater terug in de onderzeeboot stappen. Kortom, een specialistische opleiding die iedereen achteraf toch wel heel leuk vond.

Afronding



Een jaar lang in opleiding tot duikofficier was mij goed bevallen. Je kwam in aanraking met mensen die je goed kon vertrouwen, zeker als het erop aankwam. Je lot lag tijdens het duiken of demonteren ook vaak gedeeltelijk in hun handen. Duiken zelf was een prettige en rustgevende bezigheid, maar bij het hebben van alle

verantwoordelijkheid tijdens grote duikoperaties werd er wel meer van je gevraagd.

De demonteeropleiding was goed, we konden als beginnend duikofficier alle opdrachten aan en ook nog de demonteerploeg leiden, de rest was praktijkervaring opdoen. Uiteraard drukte het duikongeval een groot stempel op de opleiding, maar was ook een goede inspiratie om de veiligheidsvoorschriften goed te volgen of als dat niet kon te (laten) veranderen. Ook kan worden geconcludeerd dat de opleiding tot duikofficier grotendeels werd bepaald en uitgevoerd door onderofficieren, maar dan wel uitstekende onderofficieren met een groot verantwoordingsgevoel en veel praktijkervaring. Je werd ook niet zomaar als onderofficier een goede duikmeester, daar vond de omgeving ook wel iets van. Trouwens de onderofficieren hadden ook wel grote zeggenschap en bepaalde soms of officieren wel duikofficier of kikkorsmanofficier konden worden. Of eigenlijk gezegd, was iedereen wel welkom in het conservatieve en behoudende imperium van uitstekende en betrouwbare onderofficieren?

LEEFTIJD 25-50 jaar (1975-2000) Privé

Hoofdstuk 13

Leven in den Helder

Brikstaat 15

Najaar 1979 – 30 december 1986

Brikstraat 15

Veel collega's zeiden dat we een huis moesten kopen, want dat zou altijd in waarde stijgen en de aflossing van de hypotheek zou nog lager zijn dan de huur van een huis. Bovendien werd je in de Koninklijke Marine altijd op tijd bevorderd en dan ging je steeds meer verdienen. Kortom, we kochten een huis: Brikstraat 15 te Den Helder. Maar een paar straten verwijderd van ons huis in de Jolstraat. Dit huis was ons eerste koophuis, wel fl. 130.000. Een enorm bedrag voor een jong officier in die dagen, het was 1979. Uiteraard was dit als nieuwbouwhuis niet onmiddellijk naar onze zin, dus gingen we weer witten, verven, timmeren etc. Het moest helemaal spic & span zijn voor we erin trokken. Ook een mooie open haard werd er ingebouwd, dus op echt hout. En dan begint de jacht op stookhout. Dat is erg schaars, omdat Den Helder ver boven de boomgrens lag.

We hebben daar heerlijk gewoond, fijne burens aan beide kanten, maar ook verder op dit woonerf. We kwamen allemaal in nieuwe huizen op een mooi gevormd plein met wel heel erg veel kleine kinderen. Vincent had de tijd van zijn leven, heel veel vriendjes en vriendinnetjes. De zandbak die we voor Vincent in de voortuin hadden gemaakt, werd door de hele buurt gebruikt. Anneke had de bovenverdieping ingericht als schoonheidssalon, die onmiddellijk goed begon te lopen.

Een paar jaar later, in 1982 hoorden we dat we in 1983 voor drie jaar naar de West mochten. Dat vonden we een buitenkansje, maar we hadden wel een koophuis. Onze buurman Ad, die makelaar was, zei: "als ik het nou verhuur voor je en er tevens oplet, dan houd je je huis en je verdient er ook nog wat op". Prima idee, vonden wij. Hij verhuurde het aan enkele adelborsten, marine-officieren in opleiding, voor een goed bedrag en iedereen was tevreden. In augustus 1986 toen we terugkwamen uit de West kregen we eerst een etage toegewezen boven de winkel Proton op de hoek van de Beatrixstaat in Den Helder. Daar konden we een tijdje wonen voordat onze meubels en andere spullen tergraven uit de West. Inmiddels waren we het huis in Den Helder toch een beetje ontwend en/of ontgroeid. We besloten het huis in de Brikstaat te verkopen en ergens anders een huis te kopen. Ik moest overigens al snel weer varen op Hr. Ms. Tydeman als eerste officier, dus alles werd even uitgesteld. In september

1986 konden we wel het huis in de Brikstaat verkopen, voor een zeer lage prijs overigens, omdat de woningstichting haast honderd huurhuizen op de koopmarkt dumppte. Gelukkig hadden we wat geld extra verdiend in de West.

In de tussentijd hadden we ook een mooi huis in Schagen gezien. Echt iets voor ons, een twee-onder-een kap-woning in een heel rustige straat. We waren eigenlijk op zoek naar een ander huis in die straat, maar dat konden we niet goed vinden. Toen we doorreden zagen we de eigenaar van Korenmolen 28 een bord in de grond slaan waar “Te Koop” opstond. Gelijk gestopt en een bezichtiging gedaan. Iedereen tevreden, alleen de financiering moest nog rondkomen. Bleek ook geen probleem te zijn. Koop was snel gesloten, we zouden 1 december 1986 erin kunnen.

Helaas, kreeg in oktober 1986 een hernia. Na een 6-weekse ligkuur in het Marine Hospitaal Overveen mocht ik thuis verder recupereren en herstellen. Dat ging niet snel maar wel gestaag. Ik was niet instaat om iets te doen in ons nieuwe huis, maar dan leer je je vrienden kennen. Collega's die het huis stukten en schilderde, burens die ons hielpen, schoonouders van een collega uit de West etc.

Wel irritant was dat een ‘bonenteller’ van de Koninklijke Marine maar bleef zeuren dat we onze etage in Den Helder moesten verlaten, omdat de maximumtermijn van zes weken was overschrijden. Dat ik in het ziekenhuis lag met een zware hernia was geen argument voor hem, omdat de regels daar niet in voorzagen. Mijn suggestie dat hij dan zelf de vrijheid had om te beslissen in deze, sloeg niet erg aan.

Op 30 december 1986 verhuisden we met onze koffers uit Den Helder naar Schagen. Ook werden onze spullen uit de West afgeleverd in ons nieuwe huis. Kortom, alles weer bij elkaar, alleen mijn rug moest nog genezen, dat duurde nog tot 9 september 1987. De hernia had dus haast een jaar geduurd, maar was goed genezen.

Afronding

Na tien jaar wonen in Den Helder bleek dat toch niet de meest ideale woonplaats voor ons.

Na een term in de West, vertrokken we naar het altijd pittoreske Schagen, waar we een mooi huis konden kopen in een goede buurt met prachtige mensen als burens.

Hoofdstuk 14

Leven in de West

Curaçao

1983-1986

Aankomst

Onze reis naar Curacao vanaf Schiphol verliep prima. De hele familie was op Schiphol om ons uit te zwaaien. Aan boord van het vliegtuig hadden we prima stoelen. Vincent vond het heel spannend maar gedroeg zich voorbeeldig tijdens de reis. Hij vond ruimte om uitgebreid te slapen, het was een nachtvlucht met een tussenlanding in Lissabon. Verder vermaakte hij zich prima met een hele grote donkere mijnheer die naast hem zat, de meest interessante conversatie voltrok zich daar.

's Morgens vroeg kwamen we aan op het vliegveld van Curaçao, waar ik onze herdershond Amber uit haar kennel moest ophalen, ze was al buiten het vliegtuig. Wandelend met de hond liepen we naar buiten en ontmoetten we onze sponsor die alles zo goed hadden verzorgd. Ze zetten ons af bij de vakantiewoning vlak bij het strand, met twee slaapkamers en airco.

Prima geregeld, lekker koffiegezet en daarna een uurtje geslapen en bijgekomen. Onze sponsor had een hele grote Amerikaanse auto achtergelaten voor ons, een Lincoln Town Car. Daarmee zijn we in de rondte gereden om alles te verkennen. Heerlijke wagen en zeer ontspannen verkeersbeeld in Willemstad met allemaal vriendelijke mensen.

Wonen

We waren snel ingeburgerd, onze meubels, auto etc. vanuit Nederland kwamen ook op tijd. Een goede professionele verhuizer pakte alles uit voor ons en zette het op de plaats. We richtten ons hele huis in, ook binnen in het huis.

We hadden een prachtig huis getroffen, met een enorme keuken (36 keukenkastjes) en drie slaapkamers met airco. Ook hadden we een mooie porche (buitenruimte/veranda) met veel ruimte. Hier konden we al onze nieuwe tuinstoelen etc. makkelijk kwijt. Via via kregen we contact met een mevrouw die ons wilde helpen met het huishouden, in Curacao werd dat 'de meid' genoemd.

Ze woonde vlak bij ons, dus hoefden we haar niet elke dag op te halen. Kortom, we woonden net buiten de stad in een mooi vrijwel nieuw vrijstaand huis met een tuin rondom.

Sport

Veel vrije tijd brachten we door met het beoefenen van sport. Anneke haalde in het marine zwembad al haar zwemdiploma's, Vincent trouwens ook. Verder ging Anneke veel tennissen, deed mee met allerlei toernooien en werd ook nog een keer kampioen van Curaçao.

Op een goede dag kwam er een hooggeplaatste militaire gast uit Nederland op bezoek bij de marinebasis. Hij was vergezeld van zijn echtgenote die te kennen had gegeven dat zij wel wilde tennissen als tijdverdrijf. Zonder Anneke te vragen had een overijverige chef-staf (kolonel der mariniers) Anneke op de 'dagelijkse orders' gezet om zich op een bepaalde tijd bij de tennisbaan te melden om met die bezoekende dame te spelen. Toen ben ik toch maar even naar het kantoor van deze chef-staf gewandeld en mijn gal gespuugd. Eind van het liedje was dat Anneke netjes gevraagd werd of ze beschikbaar was. Het is een erg leuke partij tennis geworden, maar mijn verhouding met deze chef-staf is nooit meer goed geworden, zeker niet toen ik een half jaar later zijn dienstauto officieel confisqueerde, inclusief chauffeur, maar dat is weer een ander verhaal. Andere sporten die we deden gedurende de drie jaar op het eiland waren evenementen zoals een zwemmarathon van 24 uur, elk jaar de vijfkamp en de NSF-medaille, hardloop wedstrijden op de vroege zaterdagmorgen, tennistoernooien, schermwedstrijden, Kerst-zwemtocht etc. etc. Ik deed ook elk jaar mee met de Antilliaanse militaire kampioenschappen die georganiseerd werden op telkens een ander eiland. Vaak deden we dan huizenruil met een collega op het andere eiland en vlogen we met een luchtmacht toestel naar dat andere eiland. Daar bleven we dan een goede week en deed ik mijn sport. Ik ben nog een keer derde geworden tijdens de Antilliaanse militaire schermkampioenschappen op Aruba. Zelfs aan de eerste triatlon op het eiland heb ik meegedaan. Ik lag in een heel goede positie na het zwemmen, maar kreeg een lekke band tijdens het wielrennen. Jammer, maar het enthousiasme waarmee ik door de lokale mensen werd geholpen met mijn lekke band was weer hartverwarmend.

Kortom, we deden allemaal veel aan sport in dat heerlijke klimaat.

School

Uiteraard moest Vincent naar school, maar welke? Adviezen van collega's en prille Curaçaose vrienden liepen door elkaar. Afstand was geen probleem omdat hij toch met de auto moest worden gebracht en er toen geen files waren. We besloten om Vincent in te schrijven op een Rooms-Katholieke basisschool, omdat die goed bekend stond en er prima leerkrachten werkten. Bij het inschrijven popte er toch nog een probleempje op omdat we niet Rooms-

Katholiek waren, konden dus geen ‘attest’ laten zien. Gelukkig had het hoofd van de school een goede en praktische oplossing, we konden zo’n ‘attest’ ter plaatse aanschaffen. Vincent had een heel goed jaar op die school. Zijn rol als Jozef in het Kerstspel was zeer overtuigend en vervulde ons met trots. In 1985 moest hij naar de ‘grote school’. Dat was weer een keuze, omdat we niet wilde dat hij in het Papiamentu les zou krijgen, maar in het Nederlands. Dit om de achterstand met het onderwijs in Nederland niet te groot te laten worden.

Shellschool

Er was een hele goede school voor kinderen uit Nederland die tijdelijk (enkele jaar) op Curaçao verbleven, dat was de Shell-school in Julianadorp. Maar die was bedoeld voor kinderen van Shell-ouders. Toen de Shell Curaçao verliet werd deze school omgedoopt in “Stichting Nederlandse School Curaçao” en werd de school ook toegankelijk voor kinderen van niet Shell-ouders die tijdelijk op het eiland verbleven, zoals ‘marine-kinderen’. De kosten waren ongeveer afl. 10.000 per kind per jaar, desondanks hebben we Vincent toen wel ingeschreven op de ‘Schroederschool’. Anneke kreeg een plaats in het bestuur van de Stichting, zodat we voldoende invloed hadden op de toekomst van de school.

Als belangrijkste, Vincent had het reuze naar zijn zin op die school en floreerde er heel goed. Gelukkig besloot het Ministerie van Defensie na enige tijd om de torenhoge schoolkosten te vergoeden. Daarna kwamen er meerdere kinderen van marine mensen.

Vincent heeft tot de laatste dag op deze toen kleinschalige school gezeten.

Grand Prix Race

Weer een levenservaring die niemand gelooft. Een eenvoudige marineofficier belandt in het bestuur en organisatie van een Formule-1 race op Curaçao. Een man van Curaçao, genaamd Paul Wederfoort, had als droom om een Formule 1 race op Curaçao te organiseren. Hij wilde dat doen op een stratencircuit en het meteen groots aanpakken, zoiets als het ‘Caraïbische Monaco’, met cruiseschepen in de haven als extra hotels. In 1983 stond er in een lokale krant een oproep voor vrijwilligers voor deze race. Op zaterdagmorgen kon je je melden bij de organisatie. Ik dacht dat lijkt me wel wat, weer eens wat anders. Ik ging dus naar de bijeenkomst. Omdat wij toen nog werkte op zaterdag was ik gekleed in marine-uniform. Paul kwam onmiddellijk naar mij toe en vroeg of ik iets van brandbestrijding afwist. Ik zei dat ik daarvoor was opgeleid bij de Koninklijke Marine. Dit was uiteraard ook zo en ik had ook veel ervaring met het oefenen van brandscenario’s. Op een marineschip heb je nu eenmaal geen

brandweer aan boord, dus moet je als bemanning voorbereid zijn op alle eventualiteiten. Paul maakt mij ter plekke *'chief emergency and rescue'*. 's Middags was er meteen een stafvergadering van het volledige organisatieteam, uiteraard o.l.v. Paul Wederfoort. Een vriend van hem was duidelijk de tweede man die ook goed was ingevoerd in de plannen. Verder was er geen organisatie en was iedereen nieuw; een arts, een technicus, een marketingman, een financiële man, ondergetekende en nog een paar. Omdat er geen organisatie was werd gevraagd wie die wilde opzetten. Dat leek mij niet zo moeilijk dus mocht ik dat proberen. Na enig nadenken en piekeren had ik besloten om de operationele organisatie van een marineschip na te bootsen, dus met een commandant, eerste officier, operationele, logistieke en technische diensten. Voor de communicatie, iedereen een portofoon, gebruikten we het model van de commandocentrale van een oorlogsschip. Iedereen in verbinding met elkaar en de 'chefs' hadden meerdere kanalen ter beschikking, dus die waren de spin in het communicatie web van hun eigen afdeling. Dit werkte prima.



Figuur 24. De Grand Prix van Curaçao, dwars door Willemstad

Het werd bekend dat de race zou worden gehouden op 13 oktober 1985. Iedereen moest nog wel gaan oefenen om de race tot een goed einde te kunnen brengen. Er werd een plan gemaakt om alle Formule 1 races te gaan bezoeken en ter plaatse met de organisatie in contact te treden. Dat lukte wonderwel, met behulp van veel kruiwagens en connecties. We reisden met een groep van ongeveer 10 personen de hele wereld af om F1-races te bezoeken. Ook

kwamen er experts naar Curaçao om ons te vertellen wat we moesten doen. Een heerlijke pioniersfase, met veel reizen en leermomenten.

Inmiddels had ik op Curaçao al veel vrijwilligers aangenomen om te werken bij de eventuele brandbestrijding en berging van kapotte auto's. Paul Wederfoort had goed zijn huiswerk gedaan over de financiën. Bij de Europese Investeringsbank in Luxemburg had hij met een goed plan ettelijke miljoenen losgekregen, ook voor de lange termijn. Het project 'Caribisch Monaco' sloeg aan.

Voor mijn afdeling waren ook enkele miljoenen beschikbaar voor de aanschaf van brandbestrijdings- en reddingsmateriaal. Het toeval wilde dat op Aruba de lokale raffinaderij failliet ging en volledig stopte. Ik kreeg een tip om eens te gaan kijken naar alle brandbestrijdingsmateriaal van deze failliete raffinaderij. Bij een inspectie-onderzoek, uiteraard gekleed in mijn marine-uniform, ontdekten we dat we dit materiaal allemaal konden gebruiken. Onderhandelingen met de curator waren niet nodig omdat die ons eerste bod accepteerde; dat bod was zeker niet hoog.

Vervolgens ging al het brandbestrijdingsmateriaal via een vrachtschip van Aruba naar Curaçao, waar het werd gecontroleerd en geïnspecteerd door de lokale brandweer. Met hen was een afspraak gemaakt dat zij het na de race mochten gebruiken. Ze hadden haast ruimte te kort in alle brandweerkazernes om het te bewaren en ik was blij dat dit zo geregeld was. Een ander interessant managementinstrument was de vaststelling van de beloning van de mensen die in de racestaf zaten en steeds meer tijd moesten besteden aan de raceorganisatie. Afgesproken was dat iedereen de laatste vier maanden voor de race en een maand na de race beschikbaar zouden zijn voor de race organisatie. Ik had een verzoek ingediend bij de Koninklijke marine om dit voor mij ook vast te leggen. Door toeval was de secretaresse van de hoogste marinecommandant ook de secretaresse van de race organisatie, een vrouw met veel invloed bleek later. Ik kreeg vijf maanden bijzonder verlof om me bezig te houden met de autorace met behoud van salaris. Bij de organisatie moest je een voorstel indienen voor je geldelijke vergoeding. Ik kreeg gewoon mijn geld van Defensie dus voor mij was het minder relevant, maar anderen hadden ontslag genomen om voor de race organisatie te kunnen werken. Samen met de arts, die ontslag had genomen uit het lokale ziekenhuis, hebben we toen wat bedragen de revue laten passeren en daarna ingediend bij Paul Wederfoort, die dit zelf

afhandelde. Ik kreeg wat ik had gevraagd, maar van andere mensen heb ik nooit gehoord wat zij kregen. We werden prima verzorgd door de organisatie, zoals het gebruik van een eigen prachtige grote pick-up-truck (Ford F-150) met benzinecoupons en vrij eten met gasten bij meerdere lokale restaurants. Dit alles zonder verdere administraties, declaraties en bonnetje. Een verademing met de regeltjes en formuliertjes van de bureaucratische Koninklijke Marine. Veel avonturen verder is op zondag 13 oktober 1985 een Formule 3000 race verreden op Curaçao. Alles liep gesmeerd zonder bijzonderheden. De race werd gewonnen door de Deen John Nielsen. Jammer dat er door politieke belangen geen vervolg aan deze race kon worden gegeven.

Zijstap

Om aan te tonen dat op Curaçao alles mogelijk was en we daarom er zo prettig woonden een kort zijstap naar mijn carrière als examenafnemer van stuurlieden. Een paar keer werd ik gevraagd of ik examens wilde afnemen voor de stuurliedenexamens. Ik dacht dat vind ik mischien wel leuk, dus waarom niet. Niet dat het er storm liep met mensen die bepaalde examens wilden doen, maar het ging over alle stuurlieden van alle eilanden van de toenmalige Nederlandse Antillen.

Ik werd officieel lid van de Commissie die bevoegd was om in de Nederlandse Antillen de stuurliedenexamens genoemd in artikel 2 van de Wet op de zeevaarddiploma's 1935 (Ned. Staatsblad 1935 no. 456) af te nemen. Zie ook het Curaçaose Landsbesluit van de wnd. Gouverneur van de Nederlandse Antillen d.d. 17 april 1986 no. 69. Ik heb meerdere malen examens mogen afnemen van kandidaten van verschillende eilanden, wat erg leuk om te doen was.

Het bleek dat daar ook een financiële vergoeding tegenover stond. Die kon ik via een cheque ophalen bij het departement van onderwijs, met de mededeling dat ik zelf voor de afdracht van belastingen moest zorgdragen. Ik ging dus op weg naar het bureau van de accijnzen en belasting op Curaçao met de mededeling aan de mijnheer achter het loket dat ik belasting wilde afdragen over het door mij ontvangen bedrag. Ik denk dat die man nog moet bijkomen van het lachten want dat was zeker niet de bedoeling en ook erg ingewikkeld. Hij was zo wijs om te zeggen dat ik wel een aanslag thuis zou krijgen. Daar heb ik onze term verder rustig opgewacht.

Afronding

Curacao was een van de mooiste periodes in ons leven. Veel ontspanning, veel vrienden en aardige mensen, kortom veel 'leven'. Tot aan de dag van vandaag komen we er nog regelmatig en ontmoeten we de vrienden van toen, nu samen met de kleinkinderen.

In het werk en daarbuiten maakten we zoveel dingen mee dat we eigenlijk dachten dat iedereen dit meemaakte en dat dit dus de norm was. Een goed voorbeeld daarvan is het feit dat we tijdens een mooie lange vakantie en rondreis in Brazilië, januari 1986, telkens geld kregen van touroperators, hotelreceptie, zelfs van een kapitein van een rondvaartboot op de Amazone. Allemaal zeiden ze dat dit in opdracht van het reisbureau op Curaçao was. Latere controle aldaar leverde niets op, dus hebben we al dat geld maar gehouden.

Deze grote rondreis door Brazilië hebben we later, toen Vincent daar woonde, nog een keer overgedaan. Op herkenbare plaatsen hebben we toen weer (dezelfde) foto's gemaakt van ons drieën. Alles maar normaal vinden, dan geniet je er het meeste van.

Hoofdstuk 15 Leven in Schagen

Korenmolen 28 31 december 1986 – juli 2003

Inleiding

Eind december 1986 kwamen we in de Korenmolen wonen. Bij de verhuizing kregen we gelijk al veel hulp van vrijwel alle burens. Dat gaf een goed welkom gevoel. Het was een 2-onder-1 kap-woning, die samen een vierkant vormden. Ons huis was eigenlijk een driehoek. Vincent ging samen met zijn buurjongetje naar school, hij was toen 8 jaar. Ik kwam vanuit Den Helder naar de Korenmolen terwijl ik nog patiënt was met een rughernia. Het tijdelijke huurhuis werd met enkele problemen overgedragen aan de eigenaar. Het nieuwe koophuis werd geleverd, gestukadoord enz. door allemaal fijne mensen.

Schoonheidssalon

Anneke richtte een schoonheidssalon in op de bovenverdieping van ons huis, we hadden gelukkig vier slaapkamers boven. Toch was dat niet ideaal, telkens andere mensen op de slaapverdieping. Mijn vriend Peter van der Haas opperde het plan om onze carport dicht te maken en de schuur die daaraan vastzat om te bouwen tot schoonheidssalon in de tuin. Dit is ook de reden dat Anneke's salon weleens wordt aangeduid als 'plamuurschuur'. Na alles grondig te hebben nagemeten werd begonnen met de bouw van een dichte carport en de schuur/salon te voorzien van ramen. Uiteraard hadden we een vergunning hiervoor aangevraagd, want er was een buurman die hiertegen was omdat hij dan een stukje uitzicht miste. De 'bouwpolitie' kwam er zelfs aan te pas om ons te vertellen dat we niet eerder mochten beginnen met bouwen tot de vergunning in werking was getreden. We mochten wel beginnen met de voorbereidingen, zoals fundering storten en bouwmaterialen verzamelen. We hebben ook alvast allerlei kabels onder de grond getrokken om water en telefoon in de nieuwe salon te krijgen. Ook is het enkel steens gebouwtje geïsoleerd en voorzien van verwarming. Anneke heeft nog jarenlang haar klanten naar grote tevredenheid kunnen ontvangen in de 'plamuurschuur'.

Hernia

Eind 1986 kwam ik dus wonen in de Korenmolen. In september/oktober 1986 kreeg ik last van ernstige rugklachten. Na veel onderzoek bleek dat ik een klassieke hernia had. De specialist stelde voor om een ligkuur te doen in het Marine Hospitaal Overveen. Dat was 6 weken plat op de rug liggen. De eerste tien dagen zonder beweging, daarna elke dag een uurtje eruit en dan langzaam de bedtijd afbouwen. Het liggen in 'Overveen' was niet bijzonder

opwekkend, ware het niet dat ik ook een buurman had op de kamer. Dit was een ex-burgemeester van IJmuiden, hij was over de 90 jaar oud en had in de meidagen van 1940 de koningin begeleidt naar een marineschip waarmee ze is vervoerd naar Engeland. Hij vroeg mij en passant of ik de commandant dat marineschip nog kende. Ik heb negatief geantwoord. Gelukkig bezorgde deze man wel, onbedoeld, voor veel reuring op onze kamer. Hij kon heel vilein een controlerende arts wegsturen met de boodschap dat hij er niet als een arts uitzag en dus ook niet kon zijn. Hij snauwde deze arts toe dat hij eruitzag als een 'handschoenenverkoper'. Ik vermoedde dat die categorie verkopers niet in hoog aanzien stonden bij hem.

Mijn hernia genas prima, ik mocht dus weer naar huis toe. Per 6 januari 1987 werd ik geplaatst bij de Sociaal Medische Dienst in Driehuizen (SMD). Deze dienst is in 1948 opgericht als 'reddingsboei' voor zieke en gewonde militairen van de Koninklijke Marine. Iedere marine-militair die zijn werk niet meer kan uitvoeren, wordt door SMD opgevangen en begeleid. Mijn bemoeienis was niet veel met dit mooie instituut. Het marine hospitaal in Overveen hield zich bezig met mijn fysieke toestand, terwijl SMD mij in de gaten hield voor allerlei andere zaken, zowel psychisch als praktisch. Je kreeg daartoe een begeleidingsofficier aangewezen, die jouw casus bewaakte. Prima systeem. Wel bijzonder was toen ik weer eens op een reguliere afspraak was bij mijn begeleidingsofficier, deze man door twee Marechaussees werd gearresteerd achter zijn bureau. Ik snapte er niets van en werd verzocht om weer in de wachtkamer te gaan zitten. Ik had niet het idee dat deze man snel terug zou komen en er werd verder ook geen actie genomen door iemand. Daarom ben ik maar weer teruggereisd naar huis in Schagen. Later, hoorde ik via via dat deze officier was opgepakt wegens vermeende pedofilie en het in bezit hebben van kinderporno. Gelukkig was is al 37 jaar oud.

De hernia genas prima, dus ik vroeg aan de behandelend geneesheer of ik weer aan het werk kon. Dat vond hij duidelijk van niet. Doe er maar weer drie manden bij, zij hij steeds en zorg dat je goed aansterkt. Ik sportte bijna elke dag, ook om mijn rugspieren te versterken. In de zomer van 1987 hebben we samen met twee buurmannen uit de Korenmolen de kwarttriatlon van Schagen gedaan. Een goed georganiseerd evenement op een zondag met mooi weer. Al met al ben ik ongeveer een heel jaar uit de running geweest. Op 1 augustus mocht ik SMD verlaten en meldde ik mij weer bij de Mijndienst om langzaam te wennen aan het werkproces. Ik deed allerlei klusjes op de kazerne, maar ook op Hr. Ms. Thetis en bij de Commandant Maritieme Middelen Amsterdam (CMMA).

Rotary

In 1995 werd ik gevraagd om lid te worden van de Rotaryclub Schagen. Na enkele gesprekken heb ik dat gedaan. De belangrijkste reden was dat ik graag wilde meehelpen om bepaalde maatschappelijke idealen uit te voeren. Een andere reden was dat ik zou kunnen bouwen aan een sociaal netwerk in Schagen. Omdat ik altijd gevaren had en mijn 'tijd aan de wal' besteed had aan studeren en het opruimen van explosieven in geheel Nederland, had ik niet veel mogelijkheden om een maatschappelijk netwerk op te bouwen buiten de Koninklijke Marine. Ik heb het altijd naar mijn zin gehad bij de Rotaryclub Schagen, veel mensen ontmoet en veel mogen helpen bij projecten voor goede doelen. Ook de contacten met buitenlandse clubs waren zeer waardevol, net als logeerpartijen bij Rotarians in Engeland, onze zusterclub. Wie kan er zeggen dat hij een verrukkelijke whisky heeft gedronken in een 'dungeon' uit de middeleeuwen om 12 uur 's nachts. Ook veel bewondering voor alle mensen die steeds maar nieuwe projecten verzinnen en uitvoerden om onvermoeibaar fondsen te werven voor maatschappelijke doelen in of rond Schagen.

Als afgeleide van Rotaryclub Schagen ontstond er op een bepaald moment de Stichting Meesterlijk Schagen, waarvan ik bestuurslid mocht worden. Deze stichting was helemaal ingericht op het verzamelen van geld voor culturele en/of maatschappelijke doelen in Schagen. Dit geld werd dan met projecten ingezameld, zoals een schilderijtentoonstelling van drie maanden, elk jaar een Slotgrachtconcert, de Bok wandel- en fietstochten, een film over 600 jaar stadsgeschiedenis, Montmartre op het kasteelplein etc. Vrijwel elk project werd een succes, ook financieel. Anno 2025 bestaat deze stichting nog steeds.

Afronding

In 2002 zagen we een mooie woning te koop staan aan de Nes 48. Langs een prachtig smal weggetje stond een huis dat bijna gereed was. Na een bezichtiging en veel onderhandelen over de prijs verhuisden we in de zomer van 2003 van de Korenmolen 28 naar de Nes 48, allemaal in Schagen. In de Korenmolen hebben van we van ons huis een heel mooi thuis gemaakt, we hebben er 16 jaar erg goed gewoond en waren er gelukkig. Maar de wooncarrière riep ons om eens verder te kijken. De verkoop van ons huis ging heel vlot, we kregen er een goede som gelds voor. De kopers waren twee bejaarde mensen die in hun nieuwe huis nog een volgend leven gingen opzetten. Interessant was dat we van bepaalde relaties van de kopers bezoek aan huis kregen. Die wilden dat we de koop ongedaan zouden maken omdat hun

gehele erfenis in het huis was gaan zitten en dat zij dat niet konden accepteren. Ook hadden we onheus en onkies gehandeld door ons huis aan oudere mensen te verkopen. We waren op zijn minst verbaasd en hebben deze mensen ook niet meer binnengelaten om verdere gesprekken te voeren. De kopers hebben er samen nog jaren van genoten. De heer des huizes woont en geniet er, ruim 20 jaar na dato, nog steeds.

Wij wonen, anno 2025, alweer meer dan 20 jaar heerlijk op de Nes in de gelijknamige buurtschap, in ons heerlijke geriefelijke huis. Ook hier hebben we weer goede burens getroffen. We zijn altijd blij als we mee kunnen helpen aan het 2-jaarlijkse buurtfeest van de Nes, soms met een blijvende materiële herinnering, zoals de buurtbank en een gezamenlijk kunststuk van alle mensen aan de Nes.

Rotary bracht bepaalde goede eigenschappen aan het licht. Met z'n allen iets kunnen betekenen voor mensen die het niet even meezat, niet alleen financieel maar ook op maatschappelijk vlak, zoals jongvolwassene helpen met een CV opstellen en hun eerste sollicitatiegesprek of werkeloze personen helpen met werk vinden en daarvoor solliciteren. Misschien niet altijd even didactisch mijnerzijds, maar duidelijkheid in de begeleiding gaf vaak wel een snelle weg voorwaarts.

Dat een hernia een mens gedurende een jaar uit de roulatie kan houden is niet vaak onderwerp van gesprek. Toch geeft het soms wel bezinning.

Hoofdstuk 16

Wetenschap

Wetenschappelijke opleiding Nederlands recht	medio 1993 – 29 augustus 1997
Wetenschappelijke opleiding Bestuurskunde	medio 1999 – 29 augustus 2002
Promotieproject Rechtswetenschappen	medio 2002 - 4 juli 2007

Inleiding

Dit hoofdstuk gaat over de wetenschap gedurende mijn loopbaan. Mijn liefde voor het recht is al oud, maar door mijn loopbaan bij de Koninklijke Marine kwam ik er niet aan toe en ook waren de operationele zaken zoals duiken, varen en demonteren belangrijker in mijn leven op dat moment. Soms hielp ik weleens iemand met een juridisch probleem en trad ik op als officier-raadsman bij de Militaire Kamer van de Rechtbank in Arnhem.

Bestuurskunde kwam door toeval op mijn pad, maar promoveren in de Rechtswetenschappen was ook een grote droom en had praktisch nut voor mijn werkzaamheden binnen de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) van de NLDA. Het promotietraject had meerdere redenen en kwam ook precies op tijd.

Dit hoofdstuk beslaat een periode van 14 jaar studeren en loopt enigszins parallel met andere hoofdstukken. In dit hoofdstuk wordt er gefocust op mijn tweede kans studies terwijl er af en toe een verwijzing is naar andere hoofdstukken die zich afspelen in hetzelfde tijdsgewricht. Tijdens deze studie werkte ik gewoon voltijds bij de Koninklijke Marine, wel kreeg ik alle financiële uitgaven vergoed.

Rechtswetenschap

Door onverwachte ontwikkelingen in mijn carrière kreeg ik minder aantrekkelijke functies toegewezen, waardoor ik dacht dit is het moment in je leven om te veranderen. Ik ging rechten studeren. Eigenlijk dacht ik, ik begin gewoon en kijk wel waar dit eindigt; het was medio 1993, kort na een conflict ten gevolge van een juridisch incident met mijn werkgever. Dit is allemaal meerdere malen onderzocht, met als resultaat dat ik enkele jaren in de schaduw mocht doorbrengen op minder uitdagende functies. Maar kort daarna kwamen de meer uitdagende functies alweer, zowel in binnenland als in buitenland.

Op een mooie avond in mei 1993 ging ik naar de Brillesteeg in Alkmaar, naar een kennismakingsavond van de Afdeling Rechtswetenschappen van de Open Universiteit. Een goed verzorgde avond waarop bleek dat deze opleiding op mijn lijf was geschreven. Alles op afstand en met veel zelfdiscipline kwam je er wel. Ik heb mij ter plaatse ingeschreven en gelijk de module ‘Inleiding Rechtswetenschappen’ besteld. Gezien de hoge kosten die hiermee waren

verbonden heb ik mijn werkgever gevraagd om een financiële tegemoetkoming. Dat was geen enkel probleem, alle kosten die ik maakte kreeg ik volledig vergoed. De studie ging voorspoedig en ik verzamelde steeds meer certificaten. Na een bepaald aantal certificaten kon je die inleveren voor een getuigschrift dat je de studie Rechtswetenschappen had voltooid. Studeren naast een volle baan kan dat alleen door gedisciplineerd een strak studieschema afwerken. De tijd per vak was leidend, dus een bepaald juridisch onderwerp uit de leerboeken kreeg van mij een bepaalde tijd toegewezen en daar ging ik niet buiten. Na het verlopen van het tijdvak deed ik het boek dicht en pakte het volgende onderwerp.

Toen ik in Den Haag werd geplaatst studeerde ik veel in de trein, maar ook in mijn lunchtijd, dus elke dag een uur tussen de middag studeren, i.p.v. collectief de boterhammen opeten. In al die jaren zijn dat veel uurtjes geweest. Toen ik mijn afstudeerscriptie schreef werkte ik regelmatig in Suriname, met als opdracht om mee te werken aan de Kustwacht aldaar. Daar had is soms een zee van tijd om aan mijn scriptie te werken, vooral de weekends in het hotel in Paramaribo. Het afstuderen ging voorspoedig en binnen vier jaar was deze studie volbracht. Eigenlijk wel jammer, want ik had ervan genoten.

Bestuurskunde

In 1998 werd ik in Barbados geplaatst, waar ik met andere personen het Caribische Gebied door reisde i.v.m. de maritieme drugsbestrijding. Dat reizen, voornamelijk met vliegtuigen, was zeer tijdrovend door de vele vertragingen of het vervallen van vliegreizen. Ik begon mij te vervelen gedurende die lange wachttijden en de lange vluchten in het gebied. Dus ik nam een studie Bestuurskunde op, en wel de studievariant Bestuurskunde en Openbare Orde. De keus was ingegeven door het feit dat ik hierbij de meeste vrijstellingen kreeg. Mijn werkgever besloot om ook hier financieel bij te springen. Voortaan nam ik op mijn reizen door het Caribische gebied altijd enkele studieboeken mee en zo kon ik mijn tentamens meestal met een voldoende afsluiten. In die studieboeken schreef ik vaak waar ik was en nog een paar luchtige bijzonderheden. Dit is jaren later nog steeds een bron van vermaak en 'o-ja-herinneringen'. Na drie jaar studeren sloot ik deze studie af met een onderzoek naar een convenant tussen de hoogste marineautoriteit in Nederland de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (BDZ) in Den Haag en zijn ondergeschikte Commandant der Zeemacht in Nederland te Den Helder. Concluderend werd gesteld dat een bestuurlijk convenant tussen hiërarchisch verbonden bestuursorganen geen enkele zin had als de hoogste in de hiërarchie telkens zijn hiërarchische macht gebruikte, omdat dan alle andere argumenten niet valide meer zijn. Die conclusie viel

niet overal in de organisatie helemaal lekker, veel gemopper en gekonkel, maar ik heb maar weinig wetenschappelijk tegenargumentatie mogen beluisteren.

Promotie



Maritime Drug Interdiction in International Law
Maritieme drugsbestrijding in het internationale recht

Uitnodiging voor het bijwonen van de
 publieke verdediging van het

Proefschrift

ter verkrijging van de graad van
 doctor aan de Universiteit Utrecht
 op gezag van de rector magnificus,
 professor dr. W.H. Gispen,
 in gevolge het besluit van
 het college voor promoties
 in het openbaar te verdedigen op

**woensdag 4 juli 2007
 des middags te 12.45 uur**

door

Pieter Johannes Jacobus van der Kruit
 geboren op 5 mei 1950
 te Oud-Beijerland

Promotor:
 Professor mr. A.H.A. Soons

Locatie: Senaatszaal Academieggebouw
 Universiteit van Utrecht
 Domplein 29, Utrecht

Toen ik in 2002 werd overgeplaatst naar het Koninklijk Instituut van de Marine (KIM) kwam ik in een gespreid bedje terecht, omdat mijn voorganger/collega alles goed op poten had gezet. Ik hoefde niets bij te stellen of te veranderen, ik kon zo college gaan geven. Wel bleek dat er geen goede afspraken waren over de verdeling of aansturing van de juristen op het KIM, dat waren er toch een stuk of 6. Ze waren verdeeld over meerdere vakgroepen en vormden geen onderlinge samenhang. Alles ging op routine en eigen initiatief. Gelukkig werd er al gesproken over de vorming van de Nederlandse Defensie Academie, dus een wetenschappelijke opleiding voor veel officieren van alle krijgsmachtdelen, ofwel van een bedrijfsopleiding naar een opleiding met een officiële Bachelor/Master structuur. Ik was van mening dat dit een goede gelegenheid was om alle juristen in een vakgroep te plaatsen, inclusief de 2 juristen van de Koninklijke Militaire Academie (KMA) in Breda. Opmerkelijk dat er op de KMA slechts 2 juristen waren voor al het juridische onderwijs voor alle officieren van de landmacht, luchtmacht en marechaussee, terwijl er voor de marineofficieren wel 6 juristen rondliepen op het KIM.

Een bijkomstigheid van de overgang naar een wetenschappelijke opleiding voor officieren was dat de docenten ook een omslag moesten maken naar wetenschappelijk denken. Gepromoveerde docenten zou de nieuwe werkelijkheid worden bij de militaire universiteit, evenals echte hoogleraren, die deze functie ook be-

kleedde bij een civiele universiteit. Bij mij begon langzamerhand ook iets te spelen dat ik wel verder wilde door bijvoorbeeld een promotieproject te gaan volgen. Door een groot toeval kreeg ik op het KIM een computer van een jurist die inmiddels was verdwenen van het KIM. Maar op de harde schijf van deze computer stond een heel promotietraject geschetst met namen, onderzoeksvragen, aanvragen etc. Ik heb daar gretig gebruik van gemaakt om mijn

eigen promotietraject op te stellen. Vervolgens heb ik een email gestuurd naar Professor Fred Soons van de Universiteit Utrecht, met het verzoek of hij mij wilde begeleiden in een promotietraject. Na een kennismaking stemde hij daarmee in. Toen kwamen er weer meerdere toevalligheden bij elkaar, zoals dat Fred Soons adelborst voor de mariniers was geweest op het KIM, hij alles afwist van mijn gekozen onderwerp en dat hij voorzitter werd van de Wetenschappelijk Adviesraad van de NLDA.

Mijn promotie onderwerp was '*Maritime Druginterdiction in international law*', ofwel 'Maritieme Drugsbestrijding in het internationaal recht'. Na 5 jaar van veel onderzoeken, bezoeken van conferenties, lezen van internationale literatuur, schrijven, schrappen en herschrijven kwam toch het eind in zicht. Op 4 juli 2007 promoveerde ik tot doctor in de rechtsgeleerdheid. Hierbij het compliment aan mijn zeer gewaardeerde promotor die mij met enkele koersveranderingen steeds scherp hield en ook goed de snelheid in de gaten hield. Ondanks dat ik mijn onderzoek verrichte naast een volledige baan vond mijn promotor dat ik soms toch te snel ging; telkens had hij gelijk.

Enkele juridische zaken

Voordat ik jurist werd, maar vooral daarna heb ik veel juridische zaken mogen begeleiden voor vrienden, kennissen, burens, soms ook wel betaald. Altijd leer je wel wat en is het goed dat je mensen kan helpen. Twee van deze belangrijke zaken zal ik in het kort weergeven.

Verkeersscheidingsstelsel

Op 9 augustus 2013 kruiste een koopvaardijship in de Straat van Dover het verkeersscheidingsstelsel niet haaks. De Engelse kustwacht bemoeide zich ermee en corrigeerde de stuurman van de wacht die op dat moment het schip voer. Het incident gebeurde op de 'hondenwacht', dat is van 00.00 – 04.00 uur, de kapitein sliep in zijn hut. Na enige tijd kreeg de kapitein een boete opgelegd van het Openbaar Ministerie omdat hij het verkeersscheidingsstelsel niet haaks had overgestoken. De Engelse kustwacht had deze overtreding doorgestuurd naar Nederland. De kapitein wist van niks en zocht in zijn journalen en kwam erachter dat zijn stuurman deze overtreding had begaan. Deze kapitein benaderde mij omdat hij meende dat hij niets fout had gedaan. Ik heb hem bijgestaan in de juridische procedure. Eerst hebben we verzet ingesteld tegen de boete, we wilden dat de rechter zich uitsprak over een strafbaar feit dat niet was begaan door de kapitein maar wel aan hem werd toegerekend. Op 29 augustus 2014 was er een terechtzitting van de kantonrechter in Amsterdam.

Jammer om het te moeten opschrijven, maar tijdens de strafzitting kwam wel heel duidelijk naar voren de OvJ en de kantonrechter beide niet op de hoogte waren van de meest eenvoudige maritieme zaken, maar wel dit soort maritieme strafzaken behandelden. Met name de OvJ in deze zaak had geen benul van maritieme zaken. Dit bleek o.a. toen zij vragen stelde als: ‘Waarom was de kapitein niet op de brug om het schip te sturen?’ ‘Voelde de kapitein het schip niet schommelen bij de koersverandering?’ Verder haalde zij de termen stuurman en roerganger door elkaar, terwijl zij ook stelde dat de kapitein pas ter zitting verklaarde dat hij het strafbare feit niet had begaan. In het PV van de politie stond dat de kapitein dit al veel eerder had verklaard. Een tussenvonnissen corrigeerde deze misvatting van de OvJ gelukkig. Dit tussenvonnissen van de kantonrechter gaf ook opdracht om de zaak beter uit te zoeken en in ieder geval de stuurman die het strafbare feit pleegde te verhoren in deze. Op 11 maart 2016 was er weer een rechtszitting in Amsterdam. De stuurman had inmiddels toegegeven dat hij de overtreding had begaan, maar de OvJ vond nog steeds dat de kapitein strafrechtelijk verantwoordelijk was. Zij stelde dat de relevante wetgeving zich rechtstreeks richtte tot alleen de kapitein, daarom was hij schuldig. Deze stelling is pertinent fout omdat de wetgeving zich duidelijk richt op de kapitein en de bemanning, dus de stuurman werd ook rechtstreeks geadresseerd. Ook wordt gesteld dat de verkeersdeelnemer rechtstreeks verantwoordelijk is voor zijn handelen of nalaten op de brug, bij het ‘voeren’ van het schip. Het voeren van een schip is het navigeren van een schip, dus de koers en vaart bepalen en uitwijken voor andere schepen indien noodzakelijk. De OvJ bleef maar pruttelen en mopperen dat het allemaal niet waar was, waarna de rechter vroeg of zij ook nog juridische argumenten had. Hier antwoordde ze negatief op. Het vonnis was heel duidelijk, de kapitein werd vrijgesproken. Op 31 augustus 2013 kwam er weer een rechtszitting omdat de kapitein veel kosten had moeten maken, zoals reiskosten, verlofdagen opnemen etc. Ik had daartoe een declaratie ingediend volgens de regelgeving. De OvJ had gelukkig weer wat te zeuren en daarom moest de rechter er weer aan te paskomen. Die nam een keurige beslissing waarmee de kapitein tevreden was. Na betaling was de kapitein dus helemaal ontdaan van alle schuld en was hij financieel gecompenseerd voor alle gemaakte kosten. Dit had wel drie jaar geduurd.

Duikleiders

Op 23 november 2015 vond op Curaçao een duik oefening plaats onder leiding van de Koninklijke Marine. Alle verplichte briefings werden gegeven, waaronder een duikbriefing en een veiligheidsbriefing. Alle duikers waren getraind en geroutineerd. Bij het vastmaken van een

object onderwater ging er iets fout, waardoor een duiker om het leven kwam. Er werden vier duikleiders verdacht en beschuldigd van het overtreden van een dienstvoorschrift volgens artikel 135 Wetboek van Militair Strafrecht. Pas in 2020, dus 5 jaar later, kwam deze zaak voor de meervoudige Militaire Kamer van de Rechtbank Gelderland. Een ondersteund bureau van het Parket van het Openbaar Ministerie had een tenenkrommend slecht stuk geschreven waarom juridisch gezien de dienstvoorschriften waren overtreden door de duikleiders. De hoogste marineleiding in Den Helder had ook al in het openbaar zijn mening gegeven over de vier duikleiders, zonder onderscheid te maken tussen verdachten en daders. Vrijwel iedereen sprak in die tijd over daders, terwijl er nog niet een persoon was veroordeeld.

Ik was inmiddels namens de vervolgte duikleiders gevraagd om mijn juridische mening te geven over deze zaak, mede op grond van mijn jarenlange ervaring als duikofficier. Hiertoe had ik goed en prima contact met een van de advocaten van deze duikleiders.

De duikleiders werden ervan beschuldigd dat zij een dienstvoorschrift hadden overtreden en dat mag niet volgens het Wetboek van Militair Strafrecht. Als eerste heb ik toen onderzocht of deze overtreden dienstvoorschriften wel echte dienstvoorschriften waren, dan moeten ze namelijk aan meerdere criteria voldoen. Mijn stelling was al gauw dat het hier niet over dienstvoorschriften ging, omdat ze niet officieel door de juiste autoriteit waren vastgesteld. Ze voldeden niet aan meerdere juridische eisen, waardoor het geen officiële dienstvoorschriften waren. De verdediging gebruikte dit als het belangrijkste argument. De Militaire Kamer was ook van oordeel dat het ten tijde van het fatale duikongeval in 2015 gebruikte voorschrift niet gold als een dienstvoorschrift zoals bedoeld in artikel 135 Wetboek van Militair Strafrecht. Kortom, vrijspraak voor alle duikleiders. Een interessante bijkomstigheid was dat de Militaire Kamer zich ook uitsprak over het gehele duikongeval. Zij stelde dat alle duikleiders tijdens het fatale duikongeval begrijpelijk hadden gehandeld, dus geen fouten of strafbare feiten hadden gepleegd tijdens het duiken.

Kortom, naast het feit dat de dienstvoorschriften niet klopte, hadden de duikleiders hun werk wel goed uitgevoerd, in ieder geval niets strafbaars gedaan. Tijdens dit langdurige juridische traject bleek gelukkig dat mijn theorie over dienstvoorschriften en die over het handelen van de duikleiders juist en goed gefundeerd was.

Wel werd ik nog onderhands benaderd door de marineleiding in Den Helder of ik wel zeker van mijn zaak was, omdat de goede naam van de Koninklijke Marine in het geding zou kunnen komen. Ik heb hier gepast op geantwoord.

Al met al een verschrikkelijk ongeval, ten eerste voor de familie en vrienden van het slachtoffer, maar ook voor de vier duikleiders die vrijwel allemaal getekend waren door dit ongeval en de ellenlange juridische nasleep. De verwerpelijke attitude van de marineleiding in die tijd heeft zeker geen goed gedaan aan het personeelsbeleid in het algemeen.

Afronding

Het is prettig om de wetenschap te mogen dienen met zijn eigen normen en waarden. Alle studies die ik mocht doen hebben mijn leven verrijkt, letterlijk en figuurlijk. Ik had nooit een dag dat ik niet wilde studeren en dat is tot aan de dag van vandaag een feit. Het toepassen van het theoretische recht op een praktische zaak is misschien wel een van de mooiste geestelijke en intellectuele exercities die er bestaan.

Wat mij ook tevreden maakte was het juridisch helpen van mensen die op een verkeerde wijze met het recht in aanraking zijn gekomen en niet precies weten wat ze moeten doen. Vaak met een briefje of bezwaar worden zeer veel van dit soort zaken opgelost. Omdat ik dit voornamelijk voor niets deed, vroegen velen aan Anneke wat ik graag zou willen hebben als blijk van dank en waardering. Anneke zei altijd dat een goede fles 'single malt whisky' wel een goede bestemming zou vinden. De drankenkast werd haast te klein.

Hoofdstuk 17

Leven op Barbados

125 Bow Bell Avenue
Atlantic Shores
Christchurch

8 juni 1998 – 16 augustus 2000

Inleiding



Het leven op Barbados was voor ons prima. De perikelen van de slechte voortgang van alle projecten hoefde je niet mee naar huis te nemen, omdat dat zeker niet hielp.

Na een half jaar wonen op het eiland was alles geregeld, zoals een huis, bankrekeningen, TV-aansluitingen via satellietshotels, aanschaf van auto's. Via, via kon je altijd iets regelen op het eiland. Dit werd geen corruptie genoemd maar onderlinge bijstand.

Een interessant probleem was dat ik via Nederland allerlei fondsen kreeg toebedeeld voor de lopende projecten, maar dit overheidsgeld kon ik toch moeilijk op een privé-bankrekening storten en een bankrekening van de Nederlandse staat kon ik niet openen op Barbados, ook niet met behulp van de Ambassade in Trinidad & Tobago, waar ik officieel technisch onder viel. Dus heb ik toch maar een aparte privérekening geopend met speciale voorwaarden en services waarop de fondsen uit Nederland werden gestort; uiteraard hield ik hier een goede administratie van bij. Ik heb toen ook maar de vrijheid genomen om de bedragen van deze bankrekening niet te vermelden op mijn jaarlijkse opgave voor de inkomstenbelasting. Hopelijk is dat nu verjaard.

Veel praktische steun kreeg ik ook van de Koninklijke Marine in den Haag. De op een na hoogste KM-baas in Den Haag vroeg of ik financieel wel rond kon komen. Hij wist uit ervaring dat het een zeer duur eiland was om te leven. Na enige positieve bemiddeling zijnerzijds werd onze toelage verhoogd naar de op Barbados geldende normen die we weer kregen van onze Britse en Amerikaanse collegae.

Een prettige bijkomstigheid hierbij was dat we Nederland actief moesten representeren op het eiland. Dat bleek geen probleem te zijn, we organiseerden diners thuis en dagtochten op een grote catamaran met bar. Hierbij nodigde we dan telkens andere mensen uit, zoals lokale regeringsleiders, maar ook mensen uit de diplomatenwereld. Anneke leefde zich helemaal uit als gastvrouw tijdens deze 'representaties'.

Afronding

Barbados was een mooi en prettig eiland om te wonen en te leven. Het werken op Barbados en ook op andere Caribische eilanden gaat niet vanzelf en er zijn vaak verborgen agenda's van lokale machthebbers, maar zeker ook van nationale of internationale instituten. Om maar niet te spreken van de historische verhoudingen tussen de ex-kolonies en het moederland. Bovendien was niet iedereen geïnteresseerd in permanente, snelle en succesvolle anti-drugs operaties in het Caribisch Gebied. Nederland was in deze wel een voorbeeld land voor vele andere Caribische eilandstaten.

LEEFTIJD 25-50 jaar (1975-2000) Werk

Hoofdstuk 18

Mijnenjachtofficier

Hr. Ms. Veere
Hr. Ms. Drunen

4 mei 1975 – 5 september 1976
6 september 1976 – 20 oktober 1976

Inleiding

Omdat de planning niet helemaal naar wens liep voor verschillende schepen, moesten we telkens weer van schip wisselen, een schip indienststellen of een schip ‘afstorten’. Dit veelvuldig wisselen van verschillende schepen begon in mei 1975 en ging door tot april 1978 en was zeker niet bevorderlijk voor de getraindheid van de bemanning, ook omdat het ene schip een mijnenjager was en het andere een duikvaartuig.

Dus vijf verschillende schepen binnen drie jaar is geen goed gebruikmaken van alle aanwezige potenties, omdat bij een paar wisselingen de gehele bemanning moest overpakken op een ander schip. Hierbij zij aangetekend dat sommige schepen in Den Helder en sommige in Vlissingen lagen gestationeerd, hetgeen vaak ook een probleem was voor de woonplaats van de opvarenden. Kortom, slechte planning en uiteraard zonder enige uitleg.

Hr. Ms. Veere

Mijn eerste schip na de duikopleiding was de mijnenjager Hr. Ms. Veere. In 1972 was dit schip omgebouwd van mijnenveger tot mijnenjager. Het verschil is dat een mijnenveger mijnen veegt met een mijnenveegtuig dat achter het schip wordt aangesleept, en een mijnenjager zoekt met een onderwatersonar voor zich uit naar mijnen. De hoofdtaak van een mijnenjager is het mijnenvrij houden van de zee, de kustwateren en de havenmondingen. Daarnaast beschermt ze andere marine-eenheden in mijnengevaarlijke gebieden over de hele wereld.

In mei 1975 melde ik mij met goede moed aan boord in de functie van mijnenjachtofficier en met nog steeds de rang van LtZ 3 KMR. De mijnenjachtofficier is de persoon die het meest operationele gedeelte van het schip onder zich heeft. Ik was verantwoordelijk voor de onderwatersonar, de plottafel, navigatie etc. Alle mijnenjaagoperaties werden geregeld vanuit de mijnenjachtcentrale, daar heb ik dan ook menig uurtje in doorgebracht en veel mijnen gevangen, zowel oefenmijnen als operationele mijnen.

Op zee en tijdens oefeningen was het altijd druk en spannend of we iets zouden vangen. Als er niet naar mijnen werd gejaagd of we lagen binnen voor onderhoud of opleidingen dan had de mijnenjachtofficier en veel van zijn mensen geen duidelijke taak. Ik heb ooit voorgesteld om een pool te maken met mijnenjachtofficiëren en zijn personeel en alleen operationele

mijnenjagers te bemannen met het juiste personeel op de juiste plaats. Veel bijval kreeg in de loop der jaren van de latere admiraal Luuk Kroon, Chef Defensie Staf.

In de beginjaren van de mijnenjacht werd er niet 's nachts gejaagd omdat er dan te weinig personeel was. Doodzonde om zo'n mooi en nuttig wapen maar voor de helft van de tijd in te zetten omdat er geen personeel genoeg aan boord was om 24 uur per dag te mijnenjagen. Op de andere mijnenjagers die binnenlagen voor onderhoud zat dan wel het nodige geoefende personeel, niets te doen.

Ook werd er, op proef en vrijwillig, ander personeel opgeleid om mijnen te jagen, zoals monteurs die tijdens mijnenjaagoperaties verder niets te doen hadden. Dit bleek een heel nuttige verandering te zijn. Dus multifunctioneel i.p.v. specialistisch opleiden en oefenen. Dit is nooit officieel ingevoerd, maar in de praktijk werd er veel gebruik gemaakt van een efficiëntere inzet van personeel zonder taak bij operaties.



Figuur 25. Hr. Ms. Veere

Mijn commandant in die tijd heette Willem Franken, een uiterst bekwaam en aimabel zeeofficier die ook duikofficier was. Ik heb veel van hem mogen leren op allerlei gebied. Hij gaf jonge officieren ook heel veel verantwoording en beslissingsbevoegdheden. Een van de jongste officieren heette Ted Veere. Als ons schip, de Veere, werd opgeroepen meende hij vaak dat dit persoonlijk was. Hij leerde snel en veel en had zeker zijn eigen gedachten over het runnen van een schip.

Aan de grond lopen

Na commandant Franken kregen we een andere commandant. Een van zijn eerste wapenfeiten was om aan de grond te lopen met het schip. Tijdens een demonstratie voor belangrijke gasten moeten we met het schip mijnenjagen. We voeren op Texelstroom, onder Oude Schild richting het noordoosten en lieten onze gasten enthousiast zien wat dit moderne schip allemaal kon. Ik stond in de mijnenjachtcentrale en Ted Veere als jongste officier op de brug. Daar bemoeide de flottielje-commandant, een overste, zich met het vaarprogramma en koers en vaart van de Veere. Hij had hierover een meningsverschil met de commandant, die lager in rang was, maar wel aan boord de dienst uitmaakte. Onze commandant kreeg de opdracht om onmiddellijk naar Den Helder te varen om daar onze gasten af te zetten aan de wal. De roerganger kreeg opgedragen om een koers te varen die direct naar Den Helder liep, maar wel via een grote ondiepe zandbank. En ja, inderdaad, door de hoge druk en stressniveau greep niemand in op de brug, terwijl we in de mijnenjachtcentrale ons niet bezig hielden met de navigatie, alleen met de mijnenjacht. Rond 11.30 in de ochtend voelden we een enorme dreun en liepen we met ongeveer 15 knopen op een ondiepe zandbank tijdens vallend water. Vanuit de mijnenjachtcentrale klom ik omhoog naar de brug om te zien wat er aan de hand was. Totale stilte, versteende mensen terwijl de commandant op stuurboordsbrugvleugel begon te jeremiëren dat dit het einde van zijn carrière bij de Koninklijke Marine zou betekenen. Een vooruitziende blik op dat moment, maar het schip had wel leiding nodig om deze noodtoestand het hoofd te bieden. Door een toeval was de oudste officier niet aan boord, de commandant stond nog steeds onsamenhangend te roepen, de flottielje-commandant was in doodse stilte van de brug af geslopen.

We hebben toen de motoren en schroeven in de achteruitstand gezet, alle waterdichte deuren gesloten en beide ankers laten vallen. Vervolgens rondes laten maken om te kijken of we ergens lek waren en mogelijk water binnenkregen. Ook 'de wal' werd ingelicht en er werd om sleepboothulp gevraagd. Je weet maar nooit, mogelijk moesten we wel het schip evacueren. Eerst kwam Hr. Ms. Dokkum om ons los te slepen, dit mislukte omdat de sleeptros brak. Daarna kwamen de marine sleepboten, die ons van de zandbank aftrokken.

Gelukkig was de onervaren jongste officier Ted Veere in staat om de navigatie op zich te nemen, nu via de voorgeschreven boeienroute. Op eigen kracht konden we naar Den Helder varen, terwijl de bemanning dit allemaal zeer professioneel oppikte onder leiding van goede

onderofficieren die we aan boord hadden. Alles zo snel mogelijk in de routinestand en blijven rondkijken of we niet lek waren. We hadden een licht gewonde, een matroos had zich met een vork achter in de keel gestoken omdat hij aan het eten was tijdens de gronding.

Tijdens het afsluiten van alle waterdichte deuren waren er enkele personen geïsoleerd geraakt onderdeks, ook die werden allemaal ontzet. De gehele bemanning hebben we toen op of boven het hoofddek gebracht.

In Den Helder zijn we keurig afgemeerd op Harssens. Omdat het lunchtijd was waren er nog geen nieuwsgierige hotemetoten en konden we onze eigen bemanning tot rust brengen door zelf rust uit te stralen, iedereen goed te informeren en daarna de maaltijd op te laten dienen door het voortreffelijke huishoudelijke personeel. Een goede bemanning betaalt zich altijd terug. Na de maaltijd hebben seinmeester Harry Kloos en ik ons duikpak aangetrokken om het onderwaterschip te inspecteren. We zouden vooral kijken naar directe schade zoals eventuele lekken, of onderwaterapparatuur die beschadigd was, maar ook naar indirecte schade zoals afgeschuurde verf op de bodem van het schip. Binnenin het schip liepen ook mensen om te blijven controleren dat er geen water naar binnen lekte. Wat we aantroffen onderwater was alarmerend, zeer veel verf weg, alle uitstekende buizen, afsluiters en/of apparatuur waren verdwenen, waaronder het hoofdwapen van een mijnenjager, de onderwatersonar waarmee je mijnen kon opsporen op de zeebodem. Het onderschip was compleet 'schoon'. Dit moest uiteraard gemeld worden aan de commandant, die was niet verheugd met deze vervelende boodschap van ons. De vraag bleef wel waar de sonar gebleven was. Dit was toch een toestel van ruim een meter lengte en misschien wel 50 centimeter breed.

Het idee ontstond om de volgende dag, een zaterdag, terug te varen met een duiksloep naar de zandbank waar het was gebeurd. Dan zouden we daar met prikkijzers over de bank lopen of duiken om te proberen de sonar op te sporen, want dit was een duur en uitzonderlijk apparaat. Aldus gebeurde, met allemaal opgetrommeld personeel zijn we teruggegaan en hebben enkele uren op de zandbank gezocht maar zonder resultaat. Hierbij moet worden aangetekend dat niet al het personeel even gemotiveerd was om op hun vrije zaterdag weer te worden ingezet zonder enige compensatie of ondersteuning aan de wal. Een interessant detail is dat we de prikkijzers maar zelf moesten zoeken of maken. Deze hebben we toen gemaakt van betonijzer dat bij de bouwplaats van de nieuwe Marinclub werd gevonden om te worden verwerkt in de

betonnen fundering. Resultaat was dat Hr. Ms. Veere voor langere tijd uit de vaart werd genomen om te worden gerepareerd. In september 1976 werd ik overgeplaatst naar een mijnenjager van 'zuid' (Vlissingen), te weten Hr. Ms. Drunen. De reden was dat een nieuwe mijnenjacht officier niet naar Vlissingen (zuid) kon, omdat dit te ver weg was voor zijn gezin en om een weekendhuwelijk erop na te houden. Dat ik net getrouwd was en mijn eerste huis had gekocht in Den Helder was blijkbaar minder relevant.

Hr. Ms. Drunen

Begin september 1976 meldde ik mij op Hr. Ms. Drunen, een mijnenjager in Vlissingen. Ik nam alle mijnjacht en navigatie spullen over van een oude en geroutineerde mijnenjacht officier, die de dienst uitging om met zijn eigen zeilboot een reis rond de wereld te maken.

Over mijn tijd op Hr. Ms. Drunen is niet veel te vertellen, omdat die maar 2 maanden duurde en er niet veel gevaren werd.



Figuur 26. Hr. Ms. Drunen.

Op 16 september 1976 werd ik bevorderd tot Luitenant ter Zee de Tweede Klasse Koninklijke Marine Reserve (LtZ 2 KMR). Dit was geen prestatie maar een logisch gevolg van vaste looptijden in bepaalde rangen. Het was ook een teken dat je niet meer in opleiding zat!

Afronding

Varen op een mijnenjager was heel interessant, het samenspel met moderne technieken en bedienaars van de apparatuur zonder veel ervaring was en bleef een uitdaging. Je kon wel degelijk met de sonar mijnen ontdekken op de zeebodem, vervolgens met een duiker identificeren en daarna vernietigen. Een prachtig proces als iedereen zich goed inzette. Een andere manier om een mijn goed te identificeren en vernietigen was m.b.v. de Poisson Auto Propulsé (PAP). Een PAP is een kleine, op afstand bestuurbare onderzeeër die wordt gebruikt voor het onder water identificeren van mijnen en andere explosieven met een camera. Daarna legt de PAP een explosieve lading naast de mijn. Beide zullen daarna ontploffen, uiteraard als de PAP binnenboord is gehaald. De PAP wordt met een kabelverbinding vanaf de mijnenjager bestuurd. Het videosignaal van de camera wordt teruggezonden naar een monitorscherm in de mijnenjachtcentrale aan boord. De beelden waren in de beginjaren nog niet erg goed, dus een mijn identificeren met de PAP was een heel kunststuk, zonder veel zekerheden. Een steen had vaak veel overeenkomsten met een mijn, op de sonarschermen. Een mijn identificeren met behulp van een duiker gaf veel meer zekerheid. De duiker had de mijn aangeraakt en soms zelfs gezien onderwater.



Figuur 27. De PAP

Hoofdstuk 19 Oudste officier

Hr. Ms. Woerden	21 oktober 1976 – 5 januari 1977
Hr. Ms. Dokkum	6 januari 1977 – 25 september 1977
Hr. Ms. Veere	26 september 1977 – 23 april 1978

Inleiding

Het grote verhuizingscircus ging weer verder. De gehele bemanning van Hr. Ms. Drunen werd in oktober 1976 overplaats naar Hr. Ms. Woerden, een duikwerkschip dat uit groot onderhoud kwam. Weken van opruimen, repareren, bevoorraden etc. waren nodig om het schip vaarklaar te krijgen. Dat lukte wonderwel, we voeren zelfs van Den Helder naar Vlissingen. Ik was oudste officier geworden op Hr. Ms. Woerden, vooral omdat ze daar geen mijnenjacht-officier hadden. Voor het winterverlof leverden we het schip weer in bij de Rijkswerf, en de gehele bemanning ging over op Hr. Ms. Dokkum, een mijnenjager. Ik mocht oudste officier blijven, ondanks het feit dat ik daarvoor nog niet de goede rang had. Dus wel de werkzaamheden en verantwoordelijkheden van deze mooie functie, maar niet de bijbehorende officiële militaire rang. Het zoethoudertje dat ik weer mooie functie mocht vervullen met mijn te lage militaire rang, kende ik al en geloofde er niet meer in.

Hr. Ms. Woerden

Op 21 oktober 1976 kwam ik op Hr. Ms. Woerden terecht, samen met de bemanning van Hr. Ms. Drunen. We wisten dat het maar zou duren tot na het winterverlof in 1977. In die korte tijd beleefden we toch weer de nodige avonturen, zoals bij ontzettend slecht weer in de monding van de Oosterschelde met scherp schieten (Fal) op allerlei boeien en blazen die daar rondreven. Het probleem was dat onze wapens nog in het zware vet zaten, waardoor het schieten niet vanzelf ging. Deze actie hebben we daarom 24 uur uitgesteld en in die tussentijd alle geweren en pistolen uit het vet gehaald. Daarna ging het veel beter.

Hr. Ms. Dokkum



Figuur 28. Bemande torpedo

Op 6 januari 1977 gingen we van duikvaartuig Hr. Ms. Woerden naar de mijnenjager Hr. Ms. Dokkum, met als domicilie Vlissingen. Tijdens een routine oefening mijnenjagen kwamen we een onbekend voorwerp tegen. Na verkenning dachten we dat we een Duitse bemande torpedo hadden opgespoord.

De commandant wilde dit onderwaterwapen aan boord hijsen en daarmee naar Vlissingen varen. Mijn advies was om dat niet te doen. Ten eerste omdat het nooit verstandig is om oude explosieven een haven in te varen en ten tweede omdat ons laadgerei maar een bepaald maximum kon hijsen, terwijl de bemande torpedo minstens drie keer zo zwaar was. Mijn advies was om het met enkele hefballonnen te verplaatsen naar een ondiepe zandbank en daar de gevaarlijke explosieven te demonteren en vervolgens met een daarvoor geschikt vaartuig naar de haven te brengen. Kortom, het hijsen van dit zware onderwaterwapen werd een fiasco, de laadboom trok krom en het hijsgerei brak vrijwel onmiddellijk toen we begonnen te hijsen. Zo'n torpedo 'kleeft' altijd nogal in de modder. Dus de kleefkracht en het gewicht van de torpedo was misschien wel tien keer te veel voor ons eenvoudige laadgerei aan boord. Ik heb het scheepsjournaal van deze actie niet ingevuld, iemand anders trouwens ook niet. Later is dit unieke onderwaterwapen keurig geborgen met de juiste materialen en staat nu ergens in Vlissingen op een kade.

Hr. Ms. Veere

Op 26 september 1977 werd ik weer overgeplaatst naar de mijnenjager Hr. Ms. Veere, gelegen in Den Helder. Dan kon je weer elke dag naar huis 's avonds, behalve als je op zee voer natuurlijk. Dit duurde tot eind april 1978, toen werd ik weer overgeplaatst naar Hr. Ms. Thetis, om de functie Hoof Duikopleidingen te vervullen.

Afronding

Het personeelsbeleid en het overplaatsen van mensen was niet altijd het speerpunt bij de Mijnen dienst. Vijf verschillende schepen binnen vijf jaar, inclusief verschillende thuishavens was echter zeker geen uitzondering toen. Zo kregen we ook niet echt de gelegenheid om schip en bemanning te trainen zodat we op ordentelijke oorlogsschepen voeren.

De macht van de logistieke en technische krachten aan de wal waren moeilijk te bevechten. Er was niet veel aandacht voor de zo noodzakelijke operationele aspecten van oorlogsschepen. De andere kant van de medaille dat je wel veel meemaakte, ervaring opdeed en leerde improviseren met mensen en materieel. Jammer dat niet altijd iedereen van elke gelegenheid gebruik maakte om het schip en bemanning voldoende te oefenen om zodoende op een goed oorlogsschip te kunnen varen. Aan de bemanning lag het niet, meer aan het risicomijdend gedrag van de hiërarchie, volgens mij.

Hoofdstuk 20 Hoofd Duikopleidingen

Hr. Ms. Soemba 24 april 1978 – 17 juni 1979

Inleiding



Omdat mijn vaarperiode erop zat, kreeg ik een zeer fraaie functie aan de wal. Ik werd Hoofd Duikopleidingen van de Koninklijke Marine aan boord van Hr. Ms. Soemba. Mijn rang was nog steeds LtZ 2 KMR, terwijl de functie officieel moest worden bezet door een hogere militaire rang.

Op 16 november 1978 tekende ik een contract als Kort Verband Vrijwilliger met de KM voor de duur van 4 jaren. Mijn rang werd LtZ 2 Kort Verband (LtZ 2 KV). Dus geen rangverhoging, maar alleen een andere lettercombinatie.

Opvallend hoeveel verantwoordelijke functies er werden vervuld door dienstplichtige en KV-officieren, zonder dat die militairen konden genieten van de bijbehorende rang en betere emolumenten, zoals meer salaris.

Werkzaamheden

De werkzaamheden van het Hoofd Duikopleidingen Koninklijke Marine waren niet uitgebreid beschreven toentertijd. Hij was voornamelijk veiligheidsofficier bij grote duik oefeningen met meerdere klassen en bij nachtelijke oefeningen. Verder tekende hij het lesprogramma per week dat door de chef-instructeur was opgesteld voor alle klassen en zorgde voor de coördinatie.

Maar de veiligheid en het handhaven van alle regeltjes was wel de hoofdtaak, naast het lesgeven aan de duik klassen over deze regels etc. Bij routinematige duik oefeningen wilde de chef-instructeur nog wel eens de hand lichten met de duik veiligheidsregels. Een duikinstructeur of een stand-by duiker die naar de tandarts moest kreeg daartoe vaak vrij, met als gevolg dat de regels niet konden worden nageleefd en dus de duik oefeningen moesten worden gestaakt, totdat er weer aan de regels kon worden voldaan. De chef-duikinstructeur had een eigen uitleg van de regels, 'er gebeurde toch niets'. Het duurde lang voordat hij mijn visie van de veiligheidsregels hanteerde, dus strikt. We werkten in Den Oever wel een beetje geïsoleerd; lekker in ons eigen wereldje. Met de marine in Den Helder hadden we niet veel contact, laat staan

dat we overleg hadden met andere krijgsmachtdelen, zoals de Koninklijke Landmacht met zijn genieduikers en bijbehorende opleidingen. Ik kan mij enkele vage vergaderingen herinneren, voornamelijk over de oprichting van het Nationaal Duikcentrum. Dat klonk wel aardig, maar het bleek dat de marine toch niet erg gecharmeerd was van dit alles. Een vaag misplaats superioriteitsgevoel t.o.v. de genieduikers meende ik ook te kunnen ontdekken bij sommige marine duikers.

Cursus in Engeland

Er waren weinig cursussen of opleidingen ter wereld om je verder te ontwikkelen als expert op het gebied van duikopleidingen. Dat was wel jammer, want dat kon ik wel gebruiken. Wel was ik ingeschreven voor een cursus *Improvised Explosive Devices* (IED's) bij de Engelse genie. Een goed opgezette cursus met veel praktijksituaties en dit alles onder auspiciën van de NATO. Ter herinnering, het omgaan met explosieven en duiken was binnen veel marines een eenheid. Deze cursus duurde van 1 oktober 1978- 26 oktober 1978 en werd gegeven in de kazernes van de Engelse Royal Engineers in Chatham (Kent, VK).



Op een mooie dag reisden Ben van der Mark en ik af naar het prachtige Kent. Via de boot uit Hoek van Holland reisden we ontspannen in mijn VW-bus die was omgebouwd tot camper. Bij binnenkomst in Engeland vond de douane dan ook nog wat oude aardappels en groente. We moesten hun wel overtuigen dat dit een schoonheidsfoutje van ons was, gelukkig mochten we door. We doorliepen een goed georganiseerde cursus, terwijl het in de avonduren ook zeer gezellig was met de buitenlandse collega's. Dit was ook een goed begin om je internationale netwerk op te zetten.

We kregen zelfs de gelegenheid van de Engelsen om te gaan duiken in Chatham en wel op de plaats waar Michiel de Ruyter de beroemde ketting van Chatham doormidden voer en een groot gedeelte van de Engelse vloot die daar voor anker lag vernietigde.

Alleen bijzonder dat de lokale gids in het kasteel Chatham, waar de ketting aan vast zat, telkens gewag maakte van de Engelse overwinning. Mijn expliciete vraag of dat wel waar was wilde hij niet beantwoorden.

Een goed idee was de 'mijntuin' van de Engelsen. Die hadden in de rivier veel bommen en mijnen neergelegd. Aspirantduikers moesten dan onderwater en in het stikdonker de bommen

en mijnen kunnen identificeren om die dan vervolgens met de juiste procedures en methoden te demonteren. Dit idee hebben we onmiddellijk gekopieerd en in Den Oever uitgevoerd.

Afronding

Hoofd Duikopleidingen Koninklijke Marine was een mooie baan waarin je veel kon betekenen voor jonge mensen die duiker wilde worden. Ook had je invloed op het aantal mensen dat de duikopleiding niet haalde. Een van de projecten was dat de psychische keuring werd aangepast. Omdat dit geen feitelijke wetenschap was, maar inschattingen, kon men vrij eenvoudig aspirantduikers waarbij men aan de opleidbaarheid twijfelde toch in de duikopleiding plaatsen en kijken hoe dit afliep. Instructeurs werden ook geïnspireerd en uitgedaagd om duikers te laten slagen met behoud van kwaliteit, i.p.v. duikers wegsturen uit de opleiding omdat ze een grote mond hadden etc. Dit experiment verliep voorspoedig en stond onder leiding van wetenschappers van TNO en de afdeling ‘specialistische keuringen’ van Defensie. Ik was blij dat ik hier mijn invloed kon laten gelden. We kregen op die manier significant meer duikers.

Hoofdstuk 21 Hoofd Demonteeropleidingen

Hr. Ms. Soemba 18 juni 1978 – 22 april 1981

Inleiding

Na de mooie functie van Hoofd Duikopleidingen kreeg ik de misschien nog wel mooiere functie van Hoofd Demonteeropleidingen. Ik werd dus het hoofd van alle demonteeropleidingen bij de KM, een zeer verantwoordelijke baan met veel veiligheidsaspecten. Tijdens deze functie, op 16 september 1980 werd ik regulier bevorderd tot LTZ 2OC KV. Veelal hoorde bij een functie een bepaalde militaire rang. Voor Hoofdduikopleidingen en Hoofddemonteeropleiding was de rang LtZ 2 OC. De zwaarte van deze functies had blijkbaar voor mij geen relevantie. Ik, en vele anderen, heb jarenlang meerdere functies vervuld in een te lage militaire rang, dus ook inkomen. Ik blijf dat een merkwaardige waardering van het personeel vinden, ook omdat het veelal werd gebracht als een gunst, dat je al zo jong zo'n verantwoordelijke baan kreeg.

Werkzaamheden

Het werk bestond hier veelal uit het lesgeven aan duikleiders die hogerop wilden. Als die een bepaald opleiding haalden konden ze verder de hiërarchie in, met name de duikhiërarchie. Bij de demonteeropleidingen lagen de normen vast en daar werd niet aan gesjoemeld. Veiligheid was heilig bij het demonteren van oude explosieven. Toch betrapte ik mijzelf ook wel eens op het feit dat we enigszins de veiligheidsregels te kort deden omdat we bijvoorbeeld niet in andere ellenlange procedures hoefden te belanden. Dit waren uitzonderingen, overigens en je hoopte dat je collega's je ook hier corrigeerden.

De klassen duikofficieren waren het meest arbeidsintensief, omdat die vaak uit 4 personen bestond die allemaal hun mondje bij zich hadden, gelukkig. Dus goede tegenspraak was in deze opleiding zeker op zijn plaats. Je had ze tenslotte ongeveer 6 maanden onder je hoede. Een andere repeterende opleiding was de 1-weekse cursus 'demolitie'. Dan moest een team van een schip leren hoe ze hun schip moesten vernielen (demoleren) als ze in de handen van de vijand dachten te vallen. Met name alle geheime papieren en apparaten moesten dan grondig vernield worden en bij voorkeur moest het hele schip onbruikbaar gemaakt worden. Bij deze dag hoorde ook een praktijkdag. Die werd op Texel uitgevoerd. Daar was een locatie waar we met echte explosieven mochten oefenen.

Het bleek dat iedereen dit een leuke dag vond en soms moesten er weleens mensen ‘begrensd’ worden in hun enthousiasme.

Naast mijn dagelijkse werkzaamheden werd ik ook ingedeeld bij de demonteerploegen die altijd stand-by stonden om explosievenmeldingen te onderzoeken en af te werken. Dus na je dagtaak kreeg je 's avonds of in het weekend vaak een oproep dat er een explosief was gevonden in den lande en dat je er met de hele ploeg onmiddellijk heen moest. Dan kwam je dus weer midden in de nacht thuis om de volgende dag weer over te gaan op je dagelijkse werkzaamheden. Vooral de vissersschepen die gebruik maakte van de visafslag Stellendam meldden veel explosieven. Altijd pas op donderdagavond, want dan kwamen ze naar de visafslag om hun vis te lossen. Meestal kreeg je van de schipper een maaltje vis voor ‘de vrouw thuis’.

Als laatste is nog vermeldenswaardig dat Nederland de raket Harpoen in onderhoud had voor ook andere NAVO-landen. Dit was een raket die vanaf een schip werd geschoten naar een vijandelijk schip toe. Toen de Denen een incident hadden met dit wapen, moest Nederland een afgevuurde Deense Harpoen gaan demonteren en weer onschadelijk maken. Dus vliegen we met al het demonteer gereedschap naar Denemarken om gedurende het weekend die raket uit elkaar sleutelen en de gevaarlijk springstof-onderdelen te verwijderen en daarna te vernietigen.

Ik vond het een redelijk groot succes om een beschadigde harpoen te demonteren, maar de rest vond dat een routineklus. Wel kan ik zeggen, als een van de weinigen ter wereld, dat ik een Harpoen raket heb gedemonteerd.

Cursus in Engeland

Van 8 oktober 1979 – 26 oktober 1979 was er weer een vervolgcursus voor IED's. Deze zijn later, vnl. in Afghanistan, bekend geworden als berrmbommen. Zie ook het vorige hoofdstuk. Deze cursus was een vervolg op de cursus een jaar eerder. Ook deze cursus was weer goed georganiseerd en een toevoeging aan het internationale netwerk.

Het was inspirerend dat we soms in dezelfde klas zaten als de Engelse demonteurs die in Noord-Ierland hadden gediend. Veel praktische zaken hebben we daarvan geleerd.

Ook enkele Amerikaanse demonteurs met ervaring uit Vietnam dienden als vraagbaak voor ons. Een bezocht ons zelfs in Nederland.

Ongeval F-16

Op 10 maart 1980 stortte de eerste Nederlandse F-16 neer in het IJsselmeer. Ik stond met enkele medewerkers op het dek van Hr. Ms. Soemba te kijken naar een F-16 die overvloog. Plotseling waren we dit vliegtuig kwijt. Iemand zei: ‘Maak de duikers en schepen maar gereed, we gaan over tot een reddings- of bergingsoperatie’. Dus alles werd in gereedheid gebracht, bevoorraad etc. In overleg met de commandant ben ik maar vertrokken met alles, en ik hoorde onderweg wel waar deze F-16 lag. Hierbij moet worden aangetekend dat we als marine duikers altijd op zee verongelukte vliegtuigen moesten lokaliseren en de inzittenden en wrakstukken bergen. Dit hadden we dus meer gedaan.

De baas van de marine had intussen twee mijnenvegers gestuurd naar de locatie vlak bij Stavoren, dus toen wij meldden dat we al ter plaatse waren met mensen en materieel keken ze toch wel bedenkelijk. I.v.m. enkele ondiepten liepen beide mijnenvegers vast voor de haven van Stavoren, dus moesten de duikers deze operatie lijden. Omdat ik de ouds aanwezige was en al meerdere piloten en vliegtuigwrakken had geborgen kreeg ik de leiding bij deze, inmiddels, bergingsoperatie. De luchtmacht had inmiddels ook enkele mensen gestuurd, waaronder een heel piepjonge arts, die meende dat hij de leiding had, hij schermde ook nog met een beroemde vader, maar de nuchtere opmerking van een van onze duikmeesters ‘nooit van gehoord’ relativeerde alles. We hebben hem afgezet op een van de mijnenvegers met de woorden dat hier het centrum van de operatie was. Die waren we kwijt en zo konden we op onze eigen manier met de andere experts van de Klu onze actie beginnen. Het hoofddoel was het bergen van het stoffelijk overschot van de vlieger en vervolgens moesten we zoeken naar bepaald instrumenten en onderdelen van dit vliegtuig. De Klu-experts legden precies uit hoe we die konden lokaliseren in het vliegtuigwrak onder water.

We zagen al snel na enkele duiken dat het hele vliegtuig verspreid lag over een groot stuk van de bodem op het IJsselmeer. Zoals we wel meer deden huurden we een bepaalde garnalenvisser in met erg veel lokale bekendheid. Die man kon ongeveer bovenwater zien wat er onderwater lag. Hij keek naar strominkjes, gasbelletjes, bepaalde golfpatronen enz. Een prima kracht om mee te werken en erg succesvol. Binnen twee weken hadden we alles geborgen en konden we weer naar huis. We waren tenslotte zeer onverwacht met een bergingsoperatie begonnen. Ik werd gevraagd om mij te melden bij de marine baas in Den Helder. Uiteraard had ik geen mooi schoon uniform bij me, maar alleen marine kleding waar ik ongeveer 14 dagen

in had geleefd tijdens een bergingsoperatie van een neergestort vliegtuig. Ik vond het nogal meevallen, maar de baas van de marine had andere ideeën. Toen begon die ook nog over die jonge KLU-arts, die had zich via zijn (beroemde) vader beklagd over onze bejegening tegen hem. Ik was naar de marine baas gegaan met hele hoge verwachtingen, omdat we een bergingsoperatie zeer professioneel en zeer succesvol hadden uitgevoerd. We waren nota bene nog eerder op de ramplocatie dan dat de marineleiding hiertoe opdracht had gegeven. Ik verwachtte een compliment voor alle duikers en ander personeel dat zo professioneel had opgetreden. Wat ik te horen kreeg ging over een klacht die nog helemaal niet was onderzocht, dit bleek later ook nog een storm in een glas water. Mijn respect voor deze hoge officier verdween als sneeuw voor de zon en ik heb dat niet onder zijn stoelen en banken gestoken. Later heeft hij alsnog via de hiërarchie zijn dank overgebracht aan alle medewerkers. Van het doktertje nooit meer iets gehoord. Wel van Anneke, die tijdens deze bergingsoperatie haar verjaardag had gevierd en ik zelfs niet kon bellen vanaf het IJsselmeer. Niet alle walfuncties garanderen dat je ook regelmatig thuis ben om te socialiseren.

Afronding

Hoofd Demonteeropleidingen was een mooie functie. Veel theorie om toe te passen in de praktijk van het demonteren van bommen en mijnen. Heel veel onverwachte zaken oplossen bij het demonteren van explosieven. Veel kunnen leren van deze periode, maar om nou te zeggen dat dit een walfunctie was waarbij ik veel thuis was, nee.

De volgende functie wachtte alweer, commandant van het duikwerkschip Hr. Ms. Roermond. Ik was een tijdje daarvoor op Bureau Personeel ontboden om over de volgende functie te praten. Mij werd verteld dat ik het commando van een ondiepwatermijnenveger zou krijgen en wel Hr. Ms. Houtepen. Ik vertelde heel beleefd dat ik geen commandant wilde worden van een mijnenveger omdat dit het saaiste werk was wat er bestaat op zee. Mijn weigering werd niet in dank afgenomen, er was zelfs enige verbolgenheid merkbaar omdat ik mijn eerste commando weigerde. In de middag werd ik weer gebeld door Bureau Personeel en kreeg het aanbod om commandant te worden van het duikwerkschip Hr. Ms. Roermond. Dat schip was een klasse groter en bij de duikwerkzaamheden lag mijn ziel en zaligheid. Dit schip konden we veranderen van een veilig schip in de haven tot een volwaardig oorlogsschip op volle zee met al haar primaire taken.

De collega die daarna onverwacht het commando van Hr. Ms. Houtepen in zijn schoot geworpen kreeg, kwam mij nog persoonlijk bedanken. Hij had de tijd van zijn leven aan boord.

Hoofdstuk 22 Hr. Ms. Roermond

Commandant 23 april 1981 – 18 april 1982

Inleiding

Op 23 april 1981 arriveerde ik aan boord van Hr. Ms. Roermond. Een duikvaartuig dat lag



Figuur 29. Een schilderij van Hr. Ms. Roermond

afgemeerd in Haakonsvern in Noorwegen ter ondersteuning voor meerdere duikopleidingen die hier moesten leren diepduiken en allerlei oefeningen doen in de ‘duiktoren’, officieel geheten de *Submarine Escape Training Tower* (SETT). Ik moest een tijdelijke commandant aflossen, die ook een goede bekende van mij was. Ook de flottielje commandant was aan boord om te kijken of hij nog iets kon doen. Kortom, prima verzorgd.

Hr. Ms. Roermond was gestationeerd in Vlissingen, dat betekende elk weekend op en neer reizen tussen Den Helder waar we woonden, en Vlissingen waar mijn schip lag. Een erg inefficiënt patroon voor het personeel, zeker als je voor een bepaalde periode binnen lag in Vlissingen en dus niet ’s avonds naar huis kon.

Reizen

Tijdens de eerste veertien dagen voeren van de Noorse marinebasis naar de fjord om diep te duiken, dat is ongeveer 60 meter onder water. Daar kon ik lekker met het schip manoeuvreren enz. Daarna gingen we op vrijdag weer naar Vlissingen. Het was verschrikkelijk slecht weer, vooral veel wind. Maar het duiken naar grote dieptes was altijd weer fascinerend, ook omdat niet iedereen zich hield aan de maximale duikdiepte van 60 meter. Sommige lieten zich wel eens doorzakken naar 90 meter om uit te zoeken hoe dat voelde.

Ouderdag

In september 1981 hielden we ouderdag aan boord van Hr. Ms. Roermond in Vlissingen. Alle ouders, vrienden etc. werden dan ontvangen aan boord. Er werd ook een speciaal programma afgewerkt, inclusief uitgebreid koffiedrinken en lunchen.



Figuur 30. Moeder en zoon a/b Hr. Ms. Roermond.

Als iedereen drie gasten meenam, dan werd het nog gezellig druk, daarom werd er zoveel mogelijk op het buitendek van alles georganiseerd, zoals duiken, brandblussen etc. Vaak gingen we ook nog een stukje varen over de Wester Schelde, dat vond iedereen reuze spannend en leuk. Sommige ouders vroegen vaak aan de commandant of die een oogje op hun zoon wilde houden, zodat die in buitenland niet te veel dronk of andere ondeugende dingen deed. Als commandant moest je dan zorgen dat je niets beloofde, want een belofte is zo gebroken.

Sinterklaasviering

Na een diepduikcoëfening in de Noorse fjorden wilden we snel terug naar Nederland, om daar Sinterklaas te vieren. Maar helaas, te veel wind op de Noordzee en slechte weerberichten belette ons om de oversteek te maken.

Dus moesten we verplicht 24 uur wachten op beter weer. We waren inmiddels afgemeerd in Stavanger. Maar omdat we dachten Sinterklaas in Nederland te vieren, hadden we geen sint- en pietenpakken bij ons, laat staan chocoladeletters of cadeautjes. Goede raad was duur, maar niet op de Roermond, iedereen had een oplossing.

Het duo HTD Rombouts en oudste officier Tom Speth vormden het illustere duo Sinterklaas en Zwarte Piet. Cadeautjes waren er niet veel, maar iedereen had wel een gedichtje moeten maken voor een imaginair cadeautje. Het voorlezen daarvan gaf al de nodige hilariteit.

Het pak van Sinterklaas bestond uit een rode vlag (Romeo) gevouwen over een marine pet, stond prima overigens, net als de mantel van Sinterklaas die door een ingenieus persoon was samengesteld uit enkele rode vlaggen. Ook de staf ontbrak niet. Zwarte Piet was door en door zwart geschminkt met enkele producten uit de machinekamer en verder gewikkeld in enkele merkwaardige omhulsels, mogelijk een beddensprei.

Het resultaat was een klinkend succes met vele vaders. Ik zie sommige details nog steeds voor me, zoals de spraak van Sinterklaas die omgekeerd evenredig was met de inname van echte Hollandse jenever.

Kortom, een heel leuk en spontaan feest met de volle medewerking van allerlei creatieve geesten. Vaak blijkt in zulke omstandigheden de enorme uiting van potentie van een goede bemanning.



Figuur 31. Sinterklaas en de commandant op 5 december 1981

Berging WR 157

De Wieringer kotter WR 157 Jacob Senior was gebouwd in 1958 en was geheel gemaakt van hout met een lengte van 18 meter en een breedte van 5 meter. In januari 1982 zonk deze garnalenkotter boven het eiland Borkum, met alle drie bemanningsleden. Hr. Ms. Roermond kreeg de opdracht om alle opvarenden te bergen. Dan was je als commandant wel even alleen, de kazerne gaf een opdracht en vervolgens niets. We maakten zelf een plan tijdens de overtocht naar Borkum en vroegen alles aan wat we dachten nodig te hebben. Liever mee verlegen dan om verlegen.

Aangekomen op de locatie kwamen we erachter dat het wrak in de drukste vaarroute lag van Europa. Hier moest ik de keus maken om op de brug te blijven in die drukke vaarroute en/of mee te duiken. Ik had wel een duikofficier aan boord maar die was nog wel erg jong. Ik besloot om op de brug te blijven en vandaaruit ook de duikoperaties te leiden. Wrakkenduiken

mocht ook alleen onder leiding van een duikofficier, dus mijn plek was op de brug van mijn eigen schip.



Figuur 32. Tekening van de WR 157 door dhr. H. Wigbout.

Uiteraard was het eind januari slecht weer, veel wind en stroom. Eerst maar eens ankeren net buiten de vaarroute en een paar verkenningsduiken maken om het ‘plaatje’ rond te krijgen. Tijdens duiken gaven we telkens door aan de scheepvaart dat we bezig waren met bijzondere duikoperaties en of ze vrij van ons wilden blijven. Al snel werden de eerste twee stoffelijke overschotten gevonden. Deze werden eerst aan boord gelegd en later opgehaald door een marine helikopter, zodat ze konden worden overgegeven aan de autoriteiten en familie. Naar het laatste stoffelijk overschot moesten we lang zoeken, waarbij we gehinderd werden door het slechte weer.

Ook omdat de bemanning en vooral de duikers onder zware druk stonden besloot ik i.v.m. alle omstandigheden om een weekend in Delfzijl te gaan liggen, zodat wie naar huis wilde dat kon. Even de spanning eraf en wachten op beter weer. Ik besloot om aan boord te blijven om daar nog nuttig te zijn. Op zaterdagmiddag ging ik even winkelen om een mooi cadeautje te kopen voor Vincent, toen net 4 jaar oud. Het werd een mooie geel/rode vrachtauto, die hij erg mooi vond, gelukkig. Maandagmorgen lagen we alweer vroeg bij het wrak om het laatste stoffelijk overschot te lokaliseren en daarna te bergen. Het weer was een stuk rustiger, alle bemanningsleden waren zeer positief gestemd en alle duikers wisten precies wat ervan hun verwacht werd. Zonder angst een klein scheepswrak inkruipen via kleine raampjes met je duikset op je rug om een stoffelijk overschot te lokaliseren en daarna meenemen naar de oppervlakte. De motivatie kwam veelal van goede officieren en onderofficieren maar zeker ook

van de familie op Wieringen die daar wachtten op een seintje dat hij gevonden was. Gelukkig vonden we hem vrij snel, maar de berging was niet eenvoudig. Nadat alles was opgeruimd en geregeld besloten we terug te varen naar Den Helder. Daar zouden we om 03.00 uur in de nacht aankomen. Dat leek mij geen gunstig tijdstip, dus hebben de aankomst verlegd naar 10.00 uur. Ik heb toen de hele bemanning toegesproken en gecomplimenteerd met hun professionele gedrag. Die avond en nacht op zee ging de bar open, ook voor sterke drank. Niet voor de gezelligheid, maar om elkaar verhalen te vertellen en te praten over alles wat je hebt meegemaakt. Hopelijk zou dat latere geestelijke wonden kunnen voorkomen.

Ik heb de hele terugweg de wacht gehad op de brug, lekker rustig met een enkele matroos en een goed gesprek. Een bijzondere aankomst in de haven waar niemand je stond op te wachten terwijl dit schip en haar bemanning toch iets bijzonders en zeer professioneel hadden uitgevoerd onder zware omstandigheden.

Na een paar dagen kregen we enkele brieven en kaarten van familie van de overleden vissers. Dit heeft de bemanning van Hr. Ms. Roermond heel goed gedaan, daar doe je het tenslotte voor.

Afronding

Aan alles komt een eind, ook aan de plaatsing als commandant op Hr. Ms. Roermond. Helaas iets eerder dan gepland i.v.m. een ziekte van Anneke, die was opgenomen in het ziekenhuis te Alkmaar. Omdat ik op Vincent moest passen heeft een collega het schip overgenomen. Ongeveer 10 dagen voor mijn reguliere afscheid. Daarna mocht ik mij melden voor een bijzondere opleiding van een jaar.

De bemanning van Hr. Ms. Roermond had nog een goed afscheid geregeld met veel heel mooie cadeaus. Ik had ook een jaar goed gevaren en heel veel beleefd aan boord. Een van de weinige keren dat ik vond dat alle mensen aan boord met veel plezier deden waarvoor zij op aarde waren, van een schip in de haven een goed oorlogsschip maken voor op zee. We hebben nooit nee gezegd tegen een opdracht en ze ook allemaal goed uitgevoerd met de middelen die we ter beschikking hadden. Een goede bemanning maakt een goed oorlogsschip, vooral op zee. Aan de wal zitten de mensen die zeggen he het moet.

Hoofdstuk 23

Vader wil Vooruit (VWV)

**Operationele School
KIM**

**19 april 1982 - 9 januari 1982
10 januari 1982 - 1 mei 1982**

Inleiding

Inmiddels was ik ruim 30 jaar oud, gehuwd en vader van een mooie en fijne zoon. Mijn militaire rang was toen Luitenant ter Zee der 2^e klasse Kort Verband (LtZ 2OC KV). Die rang bekleedde is sinds 16 september 1980. Met name het stukje ‘Kort Verband’ was in deze het probleem. Dit betekende dat je een tijdelijk dienstverband had, je was een Kort Verband Vrijwilliger (KVV’er). Deze officieren werden vaak gebruikt om bepaalde personeelstekorten op te lossen. Functies werden dan vervuld door iemand die aansluitend op het vervullen van de militaire dienstplicht op vrijwillige basis voor een periode van 4 of 6 jaar een dienstbetrekking aanging bij, in mijn geval, de Koninklijke Marine.

De KVV’er kreeg dus een tijdelijk dienstverband direct na zijn dienstplicht, in mijn geval startte dit tijdelijke dienstverband op 16 november 1978 en eindigde vier jaar later met een mogelijkheid tot eenmalige verlenging van 2 jaar. Kort Verband was dus meestal een dienstverband van maximaal 6 jaar.

Mijn militaire carrière tot op dat moment was als volgt:

- 19-2-1973 Aspirant Reserve Officier Zeedienst der 3^e klasse (ARoz 3)
- 16-9-1973 Luitenant ter Zee der 3^e klasse Koninklijke Marine Reserve (LtZ 3 KMR)
- 16-9-1976 Luitenant ter Zee der 2^e klasse Koninklijke Marine Reserve (LtZ 2 KMR)
- 16-11-1978 Luitenant ter Zee der 2^e klasse Kort Verband (LtZ 2 KV)

Om je tijdelijke dienstverband om te zetten in een dienstverband onbepaalde tijd moest je eerst door bepaalde hoepeltjes springen. Een van die hoepeltjes was de Voorbereidend Wetenschappelijke Opleiding (Vwo-diploma) te halen, dus je middelbare school afmaken. Ik was daar al ruim een jaar mee bezig en zou in mei 1981 eindexamen moeten doen. Dat ging toen niet door omdat ik werd overgeplaatst naar het duikvaartuig Hr. Ms. Roermond en moest varen.

Het alternatief was dat ik in 1982 een speciale 1-jarige cursus mocht volgen om in aanmerking te komen voor een onbepaald dienstverband. Dit was de cursus genaamd Voorbereidende Wetenschappelijke Vorming (VWV), ook wel genoemd de ‘Vader wil Vooruit cursus’.

De cursus bestond uit twee delen, een deel op de Operationele School en een deel bij het Koninklijk Instituut bij de Marine (KIM).

Operationele School



De Operationele School (Opschool), werd op 10 december 1976 te Den Helder in dienst gesteld. Deze school kwam voort uit de Onderzeebootbestrijdingsschool, de Navigatie-Gevechtinformatieschool, de Verbindingsschool en de Artillerieschool. De spreuk verwijst naar de doelstelling van de Opschool.

Op deze school werd lesgegeven aan alle operationele mensen, van commandanten tot en met de matrozen die achter de beeldschermen zaten en keken of er gevaar dreigde. Deze beeldschermen stonden aan boord in de Commando Centrale, dat is waar alle oorlogsvoeringen samen kwamen, zoals de verdediging tegen oppervlakte doelen, lucht-doelen en ook onderwaterdoelen. De Commando Centrale Officier had hier de leiding, dit is een sleutelfiguur op een oorlogsschip. Hij stuurt namens de commandant operaties en missies aan, onder welke vlag dan ook en overal ter wereld. Hij verwerkt alle cruciale informatie, maakt het 'krijgsplan' en hakt knopen door, in samenspraak met de commandant. 'Welke sensoren zetten we in, in welke staat van gereedheid moeten we de wapensystemen hebben, zetten we bij een boarding wapens in, moet de helikopter opstijgen?' Hij is de grote dirigent aan boord op het gebied van operaties, het hoofddoel van een oorlogsschip. Een CCO kreeg in die tijd eerst ruim een halfjaar een algemene operationele opleiding, daarna begon de specialisatie tot onderzeebootbestrijding, artillerie, communicatie/ICT of navigatie.

Cursus

Wij arriveerden op 19 april 1984 met ongeveer 12 liefhebbers om deze cursus te volgen.

Deze mensen kwamen niet van de grote bovenwaterschepen, waar de cursus voor was bedoeld, omdat daar grote tekorten bestonden aan bepaalde categorieën officieren. Ze kwamen voornamelijk van de Mijndienst en de Marine Luchtvaart Dienst (MLD).

Een goede start was dat we enkele weken mee mochten varen met het fregat Hr. Ms. Van Galen. We hadden allemaal een 'takenboek' meegekregen om zoveel mogelijk te leren van zo'n mooi schip. Ik kwam dus als commandant van Hr. Ms. Roermond en moest nu als LTZ 2OC aan een matroos vragen of ik even mocht sturen om een paraaf te krijgen in mijn takenboek. Niet echt een teken van vertrouwen en waardering. Ik heb dit soort vreemde deficiënties ook niet gedaan aan boord. Wel had ik enkele nieuwe taken uitgewerkt en voorgesteld. Bovendien lette er niemand op of je die taken wel afmaakte, dat was ook een goede oplossing. We leerden veel en snel, met name primaire zaken waar de sensoren de signalen binnen kregen, zoals

op beeldschermen, via geluidskanalen of gewoon op zicht op de brug. Al deze signalen goed interpreteren en prioriteren was het echte werk.

Na deze vruchtbare introductie op het varen met grote bovenwaterschepen gingen we weer terug naar de Opschool. Daar hadden ze nog maar één zo'n cursus gedraaid, wij zouden de tweede groep zijn die werd opgeleid. Vaststond dat 90% van deze groep niet naar de grote schepen gingen, omdat ze waren opgeleid voor en ervaring hadden met mijnenbestrijdingsvaartuigen of maritieme patrouillevliegtuigen.

Er waren ook geen opleidings- of leerdoelen, men gebruikte modules uit de CCO-opleiding, dat was wel zo efficiënt. Er werd ook geen meting gedaan om te onderzoeken wat het beginniveau van de cursisten was. Er werd ook niet veel enthousiasme getoond door de docenten en instructeurs, veelal onder het motto 'ik ben ook maar gestuurd'.

Wiskunde

Een van de docenten was echter uit ander hout gesneden. Dit was de dienstplichtige leraar Wiskunde, bijgenaamd Harry Nak. Hij had zijn eigen einddoelen gesteld en kwam elke les met nieuwe boeken en formules etc. Dit ging alle cursisten hun marine pet te boven, dit bleek ook bij de 'repetities' die hij gaf; iedereen onvoldoende. De man had ook geen didactische gaven, zelfs geen mensenkennis. Hij meende dat je door een dienstbevel te geven mensen wiskunde kon aanleren. Vooral waarschijnlijkheidsberekeningen kon hij zo moeilijk maken dat we de vraag al heel snel kwijtraakten, laat staan dat we een antwoord konden formuleren. Ook dreigde hij iedereen te laten zakken voor het vak Wiskunde.

Toen brak de hel uit in de klas waar alle mensen hun best deden om later een dienstverband voor onbepaalde tijd bij hun ideale werkgever te kunnen afsluiten. Een van onze medecursisten (YT) was inmiddels de docent aangevlogen en hem bedreigd met veel lelijke en verboden zaken. Ik heb ze toen uit elkaar gehaald en op de gang deze docent even toegesproken, met als doel om de volgende lessen en tentamens beter te maken. Hij kon altijd op mijn hulp rekenen. Wat we niet verwachten werd wel werkelijkheid. Hij had waarschijnlijk hier en daar wat raad gevraagd, want de volgende lessen waren leuk, onderhoudend en niet erg moeilijk. We slaagden allemaal voor wiskunde met een ruime voldoende. Hij werd gepromoveerd tot de beste docent van de school, dat maakte we hem in iedere geval wijs.

We hadden voor de cursus ook een eigen mentor, maar die vond dat alles rustig moest verlopen en geen bijzonderheden a.u.b. Al met al veel geleerd over zaken die we nooit zouden gebruiken.

KIM



Het embleem is ontleend aan het vaandel van het korps Adelborsten, zoals dat is uitgereikt in 1904 door koningin Wilhelmina. Van haar naam is de hoofdletter W afkomstig. De embleemspreuk 'Sumus et Fore Speramus' (wij zijn en hopen te worden) verwijst naar de opleiding tot marineofficier.

In 1954 bestond het Koninklijk Instituut te Willemsoord (Den Helder) 100 jaar. Op het KIM werden we in ieder geval beter en professioneler als student gewaardeerd. We kregen veel lezingen over internationale relaties, geschiedenis, personeelszaken, rechtswetenschappen, leiderschap etc., kortom allemaal alfa-vakken. Alle docenten deden hun best om er iets van te maken. Ook bij het longroomleven werden we goed betrokken, men hield er keurig rekening mee dat onze leeftijd rond de dertig lag.

We moesten zelfs een scriptie schrijven. Ik heb samen met een collega een stuk geschreven over de 'mannenmaatschappij'. Zijn echtgenote had een elektronische typemachine en heeft de hele scriptie uitgetypt voor ons. Anders moest je naar de typekamer waar allemaal typisten klaar zaten om jou hersenspinsels goed op papier te krijgen. Maar dat liep altijd erg stroef en vervelend met veel bureaucratische en hiërarchische processen via het 'hoofd typekamer'. Ik voelde me prima thuis op het KIM voor deze cursus. Veel eigen verantwoording, geen verplichte aanwezigheid en niet veel lesuren. Toen ook veel geleerd over de werking van de bibliotheken, dus voor de intrede van computers en het internet.

Afronding

Na deze verplichte cursus, waar we veel mooie en interessante zaken leerden, waar we overigens niets aan hadden voor onze volgende functie. Ik zou na deze cursus worden overplaats naar de West, om daar de functie van Hoof Personeel Dienst te gaan vervullen.

De cursus bleek een selectiemiddel te zijn om het tekort aan operationele officieren op te lossen door het aantrekken van officieren uit de dienstplichtige hoek en uit de hoek van de 'kort verbanders'. Omdat ik geslaagd was voor de cursus kreeg ik een vast arbeidscontract, met als gevolg dat mijn rang weer veranderde, met name de toegevoegde letters, maar zonder bevordering. Ik kreeg op 1 juni 1983 de mooie rang van Luitenant ter Zee van Speciale Diensten Oudste Categorie (LtZSD 2 OC). Ik verrichte geen speciale diensten maar dit was een algemene aanduiding voor beroepsofficieren die niet de volledige 5-jaarse KIM-opleiding tot

officier niet had doorlopen, maar een kortere opleiding zoals in mijn geval van 18 maanden. Officieren van speciale diensten waren ook herkenbaar aan een gifgroen bandje tussen hun gouden strepen op de mouwen van hun jasje, maar ook op de epauletten op hun schouders. Nooit begrepen waarom deze visueel discriminerende zaken nodig waren. Sommige collega's maakten die groene bandjes een beetje donkerder met zwarte schoensmeer, zo'n hekel hadden ze aan deze groene strepen. Enkele jaren later werden deze groene strepen dan ook afgeschaft.

Maar ik was blij, ik had een vast dienstverband bij de Koninklijke Marine en mocht dus hele mooie dingen blijven doen tot aan mijn pensioen op 50-jarige leeftijd. Dat was een zucht van verlichting omdat ik ook een gezin moest onderhouden en verder niet meer geschikt was om bij de koopvaardij te gaan varen, waar ik al 10 jaar weg was.

Helemaal volgestampt met kennis en kunde over operationele zaken van grote oorlogsschepen werd ik overgeplaatst naar Curaçao om te dienen als Hoofd Personeelsdienst (HPD) op de marine kazerne Parera aldaar.

Hoofdstuk 24

De West

Marinebasis Parera

1 juni 1983 – 3 augustus 1986

Inleiding

Ik had verzocht om een functie op Curacao voor drie jaar met het gehele gezin. Na mijn plaatsing op Hr. Ms. Roermond zou dat plaatsvinden, dus zomer 1982. Echter, ik moest eerst de VWV-cursus afronden (zie vorige hoofdstuk). In de zomer van 1983 kwam het er dus eindelijk van. We zagen er allemaal naar uit, zelfs mijn vader zag zich al op bezoek komen, mijn moeder had daar andere gedachten over.

Verhuizen

Als je naar Curacao verhuist zijn er toch allemaal administratieve zaken die een beetje aandacht nodig hebben. Er waren voorlichtingsdagen georganiseerd door de KM, er werden brochures uitgedeeld etc. Er werd veel moeite gedaan om alles zo goed mogelijk te laten verlopen, maar de KM blijft een groot administratieve moloch als het gaat om individuele wensen. Ook omdat er steeds andere mensen op bepaalde functies zaten die om de paar jaar wisselden, was er vrijwel geen opgebouwde ervaring of lerend vermogen.

Veel mensen die met gezin naar de ‘West’ verhuisden hadden het idee dat zij de eerste waren. Een tijd van formulieren invullen, data afspreken, huizen zoeken, school uitzoeken etc. Uiteraard is elk gezin anders en heeft ook andere vragen, maar de wil om te helpen was zeker aanwezig. Het systeem was echter gebouwd op wantrouwen en misbruik van het hele scala van toelagen en uitkeringen. Wij hadden het geluk dat we redelijk zelfstandig waren en dat ik de weg kende in het labirint van administratieve krochten.

Een goed systeem was het fenomeen ‘sponsor’. In de West werd aan een toekomstige collega gevraagd of hij actief wilde optreden als hulp bij de inburgering in de tropen. Die zocht bijvoorbeeld een huis voor je met behulp van een ‘marine makelaar’.

Onze sponsor was heel proactief en hulpvaardig. Hij en zijn echtgenote hadden een prachtig huis voor ons gevonden, toen we aankwamen op Curacao was er een mooi vakantiehuisje geregeld voor ons, omdat we ons nieuwe huis nog niet in konden en onze meubels nog onderweg waren, zelfs de ijskast was gevuld met de eerste levensbehoeften en ook had hij een van zijn auto’s achtergelaten bij het hotel. De aankomst op Curacao was al met al goed geregeld, er was opvang en na een paar vrije dagen konden we naar en aan het werk.

Werkzaamheden



beheer of personeelszorg.

Mijn functie was Duikofficier/Hoofd Personeelsdienst (HPD) bij de Marinebasis Parera. Het was gewenst en/of noodzakelijk dat er altijd een duikofficier in de West aanwezig was. Ten eerste om praktische zaken met de duikers aan te pakken, maar ook om advies te geven aan de marineleiding op Curaçao. Uiteraard was dat geen dagtaak, dus was er verzonnen dat de functie van hoofd van de personeelsdienst een goede aanvulling was. Niet dat ik verstand of ervaring had met personeels-

Personeelsofficier

De toenmalige (nieuwe) organisatievorm op de Marinebasis Parera was nogal ongelukkig, omdat er werd vastgehouden aan de nieuwe verdeling in diensten, zoals het aan boord van de schepen prima functioneerde. Er was een technische dienst, logistieke dienst, personeelsdienst, inwendige dienst en een operationele dienst. Dit liep in de uitvoering altijd heel stroef en ongemakkelijk omdat de kern van de Nederlandse aanwezigheid op Curaçao was een hele volledige compagnie mariniers. Maar de commandant van die compagnie was niet opgenomen in de top van de organisatie, die viel onder het Hoofd van de Operationele dienst, te weten een lokale lagere militair zonder enige bevoegdheid.

Het belangrijkste operationele onderdeel op de marinebasis was dus niet vertegenwoordigd in de leiding van de basis, dus ook niet in de wekelijkse afstemmingsvergaderingen.

Verder stelde het werk niet veel voor, ook omdat ik een goede staf had, bestaande uit een gepokt en gemazelde adjudant, die alle klokken had horen luiden en ook precies wist waar de klepels hingen.

Het personeelsbeheer vroeg niet altijd veel aandacht en werd gedaan door enkele onderofficieren en matrozen. Die deden het routinematige werk, zoals het organiseren van beoordelingen en beoordelingsgesprekken, maar ook handmatig alle mutaties op personeelskaarten uitvoeren. De personeelszorg werd georganiseerd vanuit organisatie van Commandant Zeemacht Nederlandse Antillen, ook wel genoemd de 'staf'. Daar zaten gespecialiseerde sociale hulpverleners, medici etc. Elke vrijdagmorgen werd er een coördinatie vergadering gehouden met alle disciplines van goede personeelszorg. Deze vergaderingen waren ook echt nodig want er waren toentertijd veel ernstige gevallen van schuld, kindermishandeling,

disfunctioneren, echtelijke ruzies etc. Dit kwam mede omdat veelal jonge gezinnen de helpende hand miste van moeders, schoonmoeders of andere familie. Ook debet was het feit dat op Curacao iedereen alles van elkaar wist en zag en dat veel mensen bereid waren om ontbrekende kennis zelf in te vullen. Omdat het openbaar vervoer niet goed was op Curacao wilde iedereen minstens een auto hebben. Kortom, veel redenen om een goed sociaal vangnet op te tuigen voor de meestal jonge gezinnen. In het uiterste geval werd een gezin of militair gerepatrieerd.

Duikofficier

Mijn leven als duikofficier op Curacao was toch ook wel gevuld. Elke zaterdag was een normale werkdag, omdat we doordeweeks een tropenrooster hadden van 07.00-13.00 uur. Dan maakte ik met een paar duikers eerst een diepduik in de Annabaai en na de koffie gingen we het zwembad schoonmaken. Dat is eerst al het vuil opzuigen en daarna met een lapje alle vette plekken van de tegels halen. Door het gebruik van zonnebrandolie werden de tegels vaak heel vet. Verder kwamen er wel hulpverzoeken uit de lokale bevolking om de eilandpolitie bij te staan met onze kennis en kunde. Ik kan mij herinneren dat ik assistentie verleende, samen met de KMar bij een vliegtuiggijzeling en een keer bij een onderzoek naar brandstichting met explosieven. Afwisseling genoeg.

Opblazen radiomasten



Ik heb een paar hoge radiozendmasten met springstof naar beneden gehaald. Iemand van de marineleiding vroeg of ik met explosieven kon omgaan. Ik vond zelf van wel, dus kreeg ik een heel bijzondere opdracht. De Koninklijke Marine had op het eiland meer hoge antennes/zendmasten voor de verbindingen met Nederland maar ook met de oorlogsschepen die bezig waren in het Caribisch gebied. Ik werd gevraagd of ik enkele van deze verspreid staande hoge antennes wild opblazen met explosieven, omdat deze masten niet meer gebruikt werden.

Mijn vraag om een schriftelijke opdracht werd met hoongelach ontvangen, zo werkte dat niet in de 'West'. Ik maakte verder wel alles officieel, behalve de noodzakelijke

vergunningen, dat wilde ook niemand op het eiland. Dus op een mooie ochtend zijn we met enkele onderofficieren van het Korps Mariniers afgereisd naar de eerste radioantenne. Die bestond uit een driekantige mast met allerlei soorten antennes op verschillende hoogte. Ik had dit meer gedaan en wel tijdens mijn lange opleidingen in Engeland. Het beste was om twee van de drie poten met explosieven door te snijden, dan viel die meestal in de richting van de poot die niet was doorgesneden. Aldus doende hebben we meerdere van dit soort radiomasten opgeblazen. Al met al een gemakkelijke zaak voor een eenvoudige personeelsofficier op Curaçao.

De bom

Op 19 augustus 1985 meldde een lokale onderwaterfotograaf zich op mijn bureau met veel onderwaterfoto's van een vermoedelijke bom. Locatie was langs de boulevard bij Piscadera. Op deze plaats was in 1942 een Amerikaans oorlogsschip, U.S.S. Erie, getorpedeerd door een Duitse onderzeeboot. Op de foto's was een granaat te zien en nog enkele stukken van een verkenningsvliegtuig. Nadat iedereen toestemming had verleend voor verdere acties, meende ik dat dit toch wel een hoogtepuntje zou worden op het demonteergebied van het eiland Curaçao. Ik had inmiddels een van de betere onderofficieren ook kikkvorsman gevraagd om te helpen. Hij had goede organisatorische gaven en dezelfde opvatting als ik over veiligheid voor onze mensen.



Figuur 33. Monument USS Erie

We hadden besloten om het groots op te zetten en alle veiligheidsmaatregelen te volgen. Zo hadden we een officiële verkenningsdag bepaald en de medewerking van de lokale politie gevraagd voor afzettingen etc. Op de verkenningsdag gingen meerdere duikteams onderwater om allemaal een stuk van de zeebodem af te zoeken en de vondsten te registreren. We vonden van alles, zelfs delen van een verkenningsvliegtuigje, maar ook veel levende munitie en zelfs 'de

bom'. Na een hele dag onderwater alles verkend te hebben meldden we onze resultaten aan de lokale politie en gingen we terug naar de basis om een plan te maken voor het opruimen van alles was gevaarlijk was. Om alles te demonteren of te verplaatsen was te gevaarlijk i.v.m. de onstabiele toestand van de oude munitie uit de WW II. We besloten om alles te laten ontploffen, als eerste de grote 'bom', waardoor alles geheel opgeruimd zou zijn en het onderwater rif weer helemaal schoon zou zijn. De 'bom' had via de pers zijn eigen naam gekregen op het eiland, maar na enkele verkenningen en raadplegen van oude boeken bleek het een grote granaat te zijn, die helemaal onder het koraal en andere onderwatervegetatie te zitten. Dus geen vorm of nummers meer te herkennen.



Figuur 34. De bom op Curaçao 1985, met scherf.

Op zaterdag 24 augustus zouden we eerst in alle vroegte een generale repetitie doen en dan op de volgende maandag rond 10-11 uur zou de grote klap plaatsvinden. Rond 10 uur die maandag ging ik met een andere duiker te water om de 'bom' op te blazen, dat was onze hoofdmoot. We hadden de hoeveelheid springstof goed uitgerekend, dus om wel de 'bom' op te blazen, maar niet te veel tropisch onderwaterleven te vernielen. Veel mensen hadden zich verzameld om getuigen te kunnen zijn van de enorme klap als de bom werd opgeblazen. Na de eerste klap bleek dat de 'bom' inderdaad een granaat bleek te zijn, maar wat niet te zien was geweest was dat het een pantsergranaat was die je niet met een beetje springstof kon opblazen. De granaat was door de springstof wel mooi schoon geworden en gaf zich nu

helemaal bloot; het bleek volgens opschrift en de boeken een Amerikaanse pantsergranaat te zijn uit 1939. Dus, nogmaals te water, meer springstoffen mee en heel snel hadden we deze pantsergranaat met een speciale methode vernietigd, zonder het lokale onderwaterleven te vernielen. Eerste missie geslaagd. We konden gelukkig nog via de pers uitleggen dat de berekeningen van de hoeveelheid springstof erg delicaat waren omdat we zoveel mogelijk onderwaterleven wilden sparen, maar ook een gevaarlijke granaat wilde vernietigen. De rest van alle levende munitie is verder verzameld en ook ter plaatse vernietigd.

Al met al een goede uitvoering van een van onze taken met professionele collegae. Heerlijk om zo te werken, zonder vergunningen, zonder bemoeizuchtige ambtenaren etc.

Commandant Vlootcompagnie



De Vlootcompagnie bestond uit personeel van de vloot, zoals matrozen, onderofficieren en officieren. Deze ‘gevechtseenheid’ van ongeveer 100 personen moest de marinebasis Parera verdedigen tegen eventuele betogers en rebellen. Ik was de Compagniescommandant ofwel de CC. Elke maand oefenden we een hele dag met allerlei militaire opdrachten en schieten met scherp, dat was ook nodig door het grote verloop van personeel. Dat iedereen zich toentertijd volledig inzette voor de vrede en veiligheid van het Caribische deel van het Koninkrijk viel niet altijd op. Een voorbeeld hiervan was het feit dat we extra wilden oefenen met de ‘Vlootcompagnie’, dit omdat er on-

geregeldheden werden verwacht bij de verkoop van de Shell-raffinaderij aan een partij uit Venezuela, in 1985. De mariniers oefenden veel op de hun aangewezen plaatsen op de Antillen, zoals de raffinaderij, vliegveld, banken etc. Hoewel de spanningen en dreiging opliepen, vonden enkele stafofficieren het niet nodig dat we als Vlootcompagnie een daadwerkelijke oefening hielden op de marinebasis, dus een oefening om 24 uur deze basis te verdedigen. De reden was dat dit in het weekend moest plaatsvinden.

De leden van de Vlootcompagnie hadden uiteraard ook hun eigen werk als kok, hofmeester, machinist bevoorradener etc. Toen we later daadwerkelijk alle verdedigingsposten rond de basis moesten bemannen en voorzien van scherpe munitie ging dat niet van een leien dakje. Er waren al plannen om alle gezinnen binnen de marinebasis bescherming te geven. Na de eerste

schrik werkte het personeel van Vlootcompagnie heel goed samen, corrigeerde elkaar en zorgde voor een goed product, de verdediging van de Marinebasis Parera tegen eventuele betogers. Denk hierbij ook aan de volksopstand op Curaçao van 1969, toen nog niet zo lang geleden.

We moesten later heel veel improviseren omdat enkele ‘bonentellers’ eerder vonden dat we niet hoefden te oefenen. Achteraf vond ik dat we met veel enthousiasme en onder dreiging van de werkelijkheid zeer goed werk hebben geleverd met onze Vlootcompagnie.

Hoofdstuk 25 Hr. Ms. Tydeman

Eerste Officier **12 september 1986 – 5 januari 1987**
Commandant **31 oktober 1986 – 16 november 1986**

Inleiding

Medio augustus 1986 kwamen we weer terug in Den Helder vanuit Curaçao. Ons huis aan de Brikstraat was inmiddels verkocht. Zie ook volgend hoofdstuk. Via de Koninklijke Marine kregen we een tijdelijke gemeubileerde woning aan de Beatrixstraat in Den Helder. Onze verhuisspullen moesten nog uit Curaçao komen. Veel tijd om mijn verlof en vakantie op te nemen kreeg ik niet, want ik moest varen met Hr. Ms. Tydeman. Dit schip was in 1976 gebouwd als oceanografisch onderzoeksschip voor militaire en civiel hydrografisch onderzoek op de oceanen. Op 3 juni 2004 is het schip uit dienst gesteld en verkocht.

Ik was aan boord de ‘eerste officier’, de man die alles regelde. Deze functie was bedoeld voor een LtZ 1, maar de marineleiding vond dat ik dat ook kon als LTZ2OC, dus een rang lager. Inderdaad, ik moest er trots op zijn dat ze zoveel vertrouwen in mij hadden, ondanks mijn lagere militaire rang. Maar voor dit soort goedkope motiverende woorden was ik na ruim 10 jaar wel immuun geworden. Het was overigens een prachtige functie.



Figuur 35. **Hr. Ms. Tydeman op volle zee**

Reizen

Ik heb enkele mooie reizen mogen maken op dit mooie schip. Het schip was wit geschilderd omdat het geen schip was om mee te vechten in oorlogstijd. Bemanningsleden liepen ook niet altijd in uniform aan boord, maar meer in vrijetijdskleding. Mijn functie aan boord was eerste officier en duikofficier. Hier trof ik weer een bijzondere commandant. Hij hield in zijn hut meerdere kolonies mieren. Die zaten dan in meerdere ruimtes die onderling verbonden waren door

gangetjes met deuren. Deze deurtjes moesten altijd dicht zijn omdat er soms roofmieren tussen zaten die de andere mieren opvrat. Niet alle matrozen hadden veel respect voor deze mierenhobby, de deurtjes werden regelmatig open aangetroffen. Mijn eerste reis was naar het midden van de Atlantische Oceaan. We hadden veel burger-wetenschappers aan boord die allerlei onderzoeken gingen doen in de oceaan. Vissen op 4 kilometer diepte was een van erg mooie en interessante operaties. Dit duurde dagen, maar de vangst was altijd verbijsterend. De onderzoekers werden helemaal wild als ze bijzondere exemplaren van grote diepte zagen. Kortom, erg leuk en interessante werkzaamheden.

Commandant

De commandant aan boord van een oorlogsschip is een zeer belangrijke functie. Bij zaken zoals veiligheid, milieu en moeilijke operaties heeft hij de volle verantwoording, hij commandeert/beveelt dan het schip. Bij routinematige zaken is hij voorzitter van het bestuur van het schip en dit besturen doet hij met zijn gehele zeer bekwame bestuur (staf) samen. Niet alle commandanten kennen dat verschil en zij besturen ook het schip in hun eentje, dus ook beslissingen over allerlei routinezaken die op een lager niveau liggen.

Deze commandant had geheel zelfstandig een schaakcompetitie opgezet, omdat hij zelf graag schaakte en dit nuttig vond voor de onderlinge samenhang van de bemanning en burgerwetenschappers aan boord. Zijn eerste wedstrijd werd gespeeld in de ruimte waar de matrozen aten, woonden en recreëerden. De tegenstander was een zeer jonge dienstplichtige kok, die, blijkbaar, toevallig ook heel goed kon schaken. De commandant verloor dan ook deze schaakwedstrijd, en dat ook nog in een zeer korte tijd. Hij voelde dat als een vernedering en ondermijning van zijn gezag. Later op de avond kreeg ik de schuld dat ik hem niet had gewaarschuwd voor deze schaakspelende kok. Ik zat nog geen 24 uur aan boord en kende nog geeneens de naam van deze kok. Om te voorkomen dat dit gedrag zou escaleren gedurende de rest van de reis heb ik hem toch maar even mijn mening gegeven over dit voorval. Achteraf zij hij dat hij sinds lang niet meer zo was toegesproken, het verder resultaat was dat ik mijn werk als eerste officier verder ongestoord kon uitvoeren.

Een ander voorval was het feit dat alle officieren in opstand kwamen tegen het merkwaardige gedrag van deze commandant. Ze wilden niet meer met hem werken en sommige waren zelfs openlijk opstandig tegen hem. Dat is nooit goed op een oorlogsschip en ik probeerde dat dan

ook uit te roeien. We hoeven geen vrienden van elkaar te zijn, maar moeten wel professioneel samenwerken. We moesten het beste uit het schip en bemanning halen.

Omdat de commandant aan het eind van de reis in Den Helder zou afmonsteren, was bepaald dat we op de laatste avond op zee de commandant zouden ‘uiteten’, met alle officieren. Altijd een zeer mooie gelegenheid om gezamenlijk en gezellig een uitgebreid diner te nuttigen, waarbij de humoristische speeches zeker niet van de lucht waren. Kortom, een mooie avond met veel rituelen, tradities en ceremonies.

Maar, alle officieren weigerden om deel te nemen aan dit diner. Het hele officiële diner laten vervallen zou aan boord veel vragen oproepen, zeker omdat de logistieke dienst al dagen bezig was om alles voor te bereiden. Het was mijn taak om alles in goede banen te leiden. Toen, in 1986, meende ik dat het diner door moest gaan om bij de bemanning te laten zien dat alles gewoon doorging en dat er geen moeilijke verhouding waren. Nu, anno 2025, zou ik dit heel anders hebben aangepakt.

Ik zou het hele diner met alle officieren gecancelled hebben en dit aan de gehele bemanning hebben bekend gemaakt met redenen. Een commandant heeft *qualitate qua* geen recht op respect, dat moet hij verdienen.

Ten slotte heb ik toen bepaald dat het diner doorging in afgeslankte vorm. Geen speeches enzovoort. De bar was om 6 uur open, het diner begon om 6.30 uur en zou snel worden uitgeserveerd. Aan het einde was er nog tijd en gelegenheid om gezamenlijk koffie te drinken. De uitvoering werd nog pijnlijker dan ik dacht. Hoewel ik uiteraard de commandant had ingelicht was hij nog steeds van mening dat het allemaal wel meeviel. Om 6.30 uur stipt kwamen de officieren de eetzaal binnen, dus geen drankje vooraf.

Een prima diner in een ijzige stilte. Alleen de commandant wilde het woord voeren, maar omdat ik als eerste officier de leiding had over het diner stond ik dat niet toe uit angst voor escalatie. Ik heb nog ooit zo’n stil diner meegemaakt en ook de snelheid van eten en opdienen versloegen alle records. De gezamenlijke koffie na het diner heb ik samen met de commandant gedaan.

Hij vond zijn officieren allemaal onbeleefde aanstellers, dit heb ik toen maar weer eens weerlegd. In ieder geval een bijzonder diner, dat me na al die jaren nog steeds bijstaat.

Afronding

Hr. Ms. Tydeman was een geweldig schip om op te mogen dienen, heel wat anders dan een ander marineschip. Dat we een wat excentrieke en afwijkende commandant hadden vond ik wel vermakelijk, maar ik kon zijn gedrag redelijk sturen. Omdat hij het verschil niet goed kende tussen een schip commanderen in bijzondere omstandigheden of het schep besturen tijdens routine werkzaamheden kon ik wel invloed op hem uitoefenen. Het schip ging in de herfst van 1983 in onderhoud bij de Rijkswerf in Den Helder.

Eind oktober werd ik commandant van Hr. Ms. Tydeman omdat de toenmalige commandant werd overgeplaatst. Helaas liep ik een hernia op en kon ik deze functie niet meer uitvoeren. Dus een snel afscheid na een korte en heftige vaarperiode.

Hoofdstuk 26

Hr. Ms. Schiedam

Oudste officier
MBSCHOST

9 september 1987 – 6 maart 1988
28 september 1987 – 15 oktober 1987

Inleiding

Op 2 augustus 1987 werd ik ‘vrijgegeven’ door SMD en mocht ik weer gaan proberen om aan het arbeidsritme te gaan werken. Daartoe was een heel traject opgezet dat eindigde in een vaste plaatsing op Hr. Ms. Schiedam in de functie van oudste officier.

Op 3 augustus moest ik mij melden aan boord van Hr. Ms. Thetis, de duik- en demonteerschool van de Koninklijke Marine. Hier verrichte ik allerlei hand- en spandiensten, maar het belangrijkste was dat ik elke dag op en neer kon fietsen tussen Den Oever en Schagen, ruim 30 kilometer. Dat was goed voor het herstel van de hernia en ook voor de algemene conditie. De duikkeuring inclusief testen voor de conditie haalde ik dan ook zonder problemen. Daarna moest ik melden bij de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM) in Amsterdam voor de opleiding voor officieren die gingen varen op een nieuwe mijnenjager. Een nuttige cursus. Daarna mocht ik mij eindelijk melden op een mijnenjager om weer operationeel te mogen varen, het was inmiddels 9 september 1987. Maar, na enkele weken moest ik weer een cursus volgen over mijnenjagen in Oostende. Weer veel geleerd.

Varen?

De eerste reis van Hr. Ms. Schiedam ging helemaal naar ...Schiedam, om de jaarlijkse Branderfeesten op te vrolijken. Via Hoek van Holland en de Waterweg meerden we al op donderdag af middenin Schiedam. We kregen een excursie naar meerdere jeneverstokerijen, terwijl we onze eigen fles van 5 liter mochten vullen met een jenever naar eigen smaak; dit bleek een al oude traditie. Op zondag was de burgemeester met echtgenote uitgenodigd om van de rijsttafel te genieten. De burgemeester liet daarentegen zijn echtgenote thuis en nam een klein kind mee, omdat hij dat weekend erop moest passen o.i.d. Maar gelukkig lieten wij ons ook niet van onze beste kant zien, omdat de commandant niet aan boord was. Hij zei heel simpel dat het weekend voor hem was en niet voor de baas. Tijdens de maaltijd bleek ook nog dat het kind van de burgemeester geen rijst lustte. Dat was snel opgelost, het kind werd bij de matrozen geplaatst en kreeg zoveel snoep, marsen en nutsen als het wilde. We kregen nog keurig een bedankbriefje van de burgemeester, zijn kind had slecht een keer gespuugd toen het thuis kwam.

Maar toen begon de ellende weer. We wisten al geruime tijd dat de hoofdmotor een beetje scheef stond. Als we een beetje vaart zetten begon de hoofdmotor te trillen en dit moest eerst verholpen worden. Het hele circus werd weer opgetuigd op de Rijkswerf, zonder enige planning. Weken achter elkaar kregen we te horen dat a.s. vrijdag alles klaar zou zijn en dat we konden gaan proefvaren. Wekenlang kon dus niemand van de bemanning plannen maken voor het weekend. Als het dan vrijdag werd bleek alles weer te zijn uitgesteld tot het volgende weekend. Hier werd de bemanning saggerijng van, zeker omdat de planning zo slecht bleek. Toen heb ik bepaald dat de planning werd omgegooid. Beslissingen zouden verder op maandag worden genomen, dus na het weekend. Dan kon iedereen zijn weekend normaal plannen.

De proefvaart zou niet eerder dan op een dinsdag beginnen. Ook dat heeft weer weken geduurd, maar de bemanning had gelukkig meer zekerheid gekregen.

In deze tijd had ik in ieder geval alle noodzakelijke cursussen kunnen volgen. Theoretisch was ik er dus helemaal klaar voor, maar praktisch was ik er helemaal klaar mee. Geen enkele keer een mijnenjachtoefening gedaan aan boord.

Afronding

Mijn term op Hr. Ms. Schiedam zat er alweer op voordat die begonnen was. Ik had wel een hele leuke en geïnteresseerde bemanning getroffen, maar we waren een van die afgemeerde mijnjagers die volledig bemand was, terwijl andere mijnenjagers op zee onderbemand rondvoeren.

Mijn volgende plaatsing werd Commandant van Hr. Ms. Thetis, de duik- en demonteerschool van de Koninklijke Marine. Weer een nieuw era.

Hoofdstuk 27 Hr. Ms. Thetis

Commandant	7 maart 1988 – 17 mei 1990
Mijnendienst	18 mei 1990 – 5 november 1990
Commandant	5 november 1990 – 1 december 1991

Inleiding



Figuur 36. Hr. Ms. Thetis in Den Oever

Commandant van Hr. Ms. Thetis was de droom van elke duikofficier. Hoewel mijn militaire rang te laag was voor deze functie mocht ik het toch worden, ondanks beter gekwalificeerde collegae. Mijn te lage militaire rang werd nu eindelijk professioneel aangepakt. Ik werd op 25 maart 1988 bevorderd, dat was dus eerder dan ik regulier zou worden bevorderd. Mijn militaire rang werd: tijdelijk LtZSD 1 met alle bijbehorende emolumenten en salaris.

Op 16 september 1988 ging het ‘tijdelijke’ eraf en was ik effectief LtZSD 1. Op 1 augustus 1992 werd de aanduiding Speciale Diensten (SD) verwijderd, waardoor de rang werd: LtZ 1. Na 20 jaar had ik dus geen extra afkortingen en aanduidingen meer achter mijn militaire rang staan, alleen de rang bleef over, dus vervielen alle visueel discriminerende uitingen van bepaalde militaire rangen. Nu nog de merkwaardige reacties op dit fenomeen.

1^e periode 3/1988-5/1990

Na drie jaar de West en een jaarlang genezen van een klassieke hernia werd het toch wel tijd om weer serieus mee te werken aan het opstoten van de Duik- en Demonteerschool Hr. Ms. Thetis in de vaart der volkeren. Ik was heel blij dat ik deze functie mocht vervullen. Uiteraard was mijn rang weer niet hoog genoeg om als commandant te kunnen worden aangesteld. Eindelijk, na jarenlang ‘boven mijn rang’ te hebben gewerkt, werd mijn rang nu aangepast aan

de functie die ik ging vervullen. Op 16 september 1988 werd ik regulier bevorderd tot LTZSD 1.

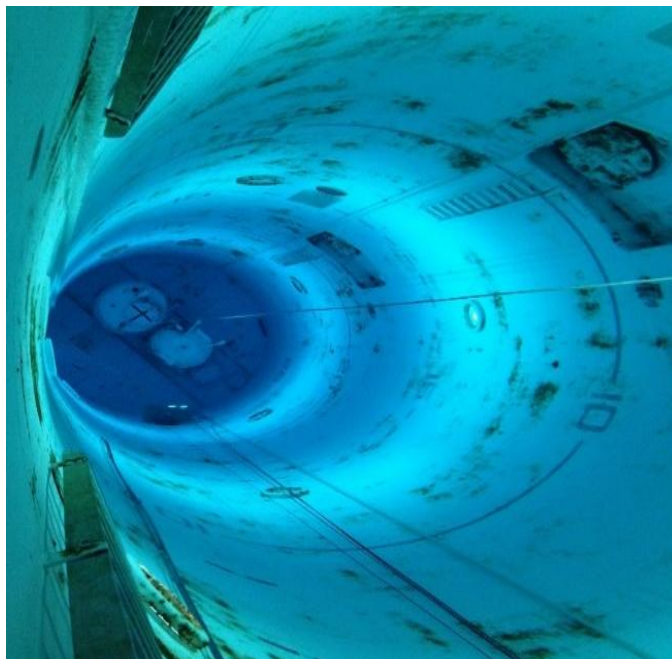
Afsluitdijkloop

Sinds jaar en dag werd door enkele leden van de Amfibische Sectie de Afsluitdijkloop georganiseerd. Een hardloopwedstrijd van 28,4 kilometer voor iedereen die mee wilde doen. Veel georganiseer voor vergunningen, afzettingen etc. Maar ook Rijkswaterstaat hielp goed mee. Op 1 juni 1988 had ik hard en veel getraind om mee te doen. Nog niet veel commandanten waren mij voorgegaan. Het interessante is dat de commandant altijd het startschot geeft en daarna aan boord van Hr. Ms. Thetis de prijzen uitreikt. Dus toen de commandant opgaf dat hij meedeed moest er eerst wat geregeld worden. Ik kon prima in uniform en pet op het startschot geven, vervolgens mij razendsnel omkleden in sporttenuue dat ik al deels aanhad en vervolgens hard achter de laatste aanhollen om in een groep te kunnen lopen. Zeker als er veel wind stond was het heerlijk om de voordelen van een groep op te zoeken.



Figuur 37. **Einde Afsluitdijkloop bij de Stevin Sluizen in De Oever**

Enkele sportinstructeurs van de organisatie hadden een kaart met routebeschrijving gemaakt van de hele Afsluitdijk. Sommige personen waren die ook serieus aan het bestuderen en stelden vragen of je de weg ook kwijt kon raken? Nou, dat is heel moeilijk op de Afsluitdijk. Op een bepaald moment werd deze grap als zeer serieus beschouwd door meerdere deelnemers. Omdat het niet veel kwaad kon, hebben we dat maar zo gelaten. Nadat ik in een redelijk goede tijd was aangekomen, moest ik met snel douchen en omkleden in uniform, om de prijsuitreiking te kunnen doen. Wel weer een hele ervaring en perfect georganiseerd door de heren van het Korps en andere bemanningsleden van Hr. Ms. Thetis.

Engeland (20 februari 1989 - 10 maart 1989)

Figuur 38. Buiten- en binnenkant SET-Toren in Gosport (VK)

Om mij onduidelijke redenen moest ik als commandant Hr. Ms. Thetis naar Engeland voor een speciale opleiding. Ik werd in Gosport (Engeland) bij de *Royal Navy* opgeleid tot instructeur in een duiktoren ofwel *Submarine Escape Training (Instructor)*. Een erg mooie opleiding waar grote fysieke inspanningen van je werden verwacht door bijvoorbeeld 30 meter naar de bodem van de toren te duiken zonder duiklucht bij je, daar drie rondjes te zwemmen over de bodem en vervolgens gecontroleerd weer opkomen naar de oppervlakte. Maar ook het begeleiden van leerlingen bij oefeningen waarbij het ontsnappen uit een onderzeeboot onder water centraal staat. Veel leerlingen hebben daar angst voor, dus moest je die op hun gemak stellen. Duikers deden veel oefeningen waarbij ze zonder duikset gecontroleerd moesten opstijgen en dan goed blijven uitademen, want anders springen of klappen je longen uit elkaar.

Ik was dus na de opleiding ineens specialist in het onderwater uit een onderzeeboot ontsnappen in geval van nood, maar ook in het in- en uitstappen van een onderzeeboot die een paar meter onder water lag, de zogenaamde 'exit & re-entry'. Dus met al je bagage, wapens en eventueel explosieven uit een varende onderzeeboot stappen, dit was zeker geen sinecure, maar voor bepaalde operaties wel nodig. Maar om daarna terug te keren in die onderzeeboot na een actie was ook een bijzondere opgave. Later heb ik dat veel mogen oefenen en soms zelfs voor het echie mogen uitvoeren.

Deze twee jaar als commandant waren omgevlogen, de stemming was heel goed aan boord en iedereen stond achter allerlei maatregelen om de bekende frisse wind binnen te laten. Ik had geluk dat ik een bonte verzameling officieren had die ook vooruit wilden, ieder op hun eigen manier. Onderofficieren wilden weer geplaatst worden bij de Duik- en Demonteerschool in Den Oever. Alle opleidingen werden tegen het licht gehouden en aangepast aan de tijd. Het werden opleidingen i.p.v. selectie instrumenten.

In die tijd moest ik ook een uitgebreide opleiding volgen over onderwijskunde. Dit was zeer nuttig, zeker omdat we bezig waren met alle opleidingen op een nieuwe leest te schoeien, en zoveel mogelijk instructeurs volgens nieuwe methoden en inzichten op te leiden. We kregen veel medewerking van de Mijndienst, maar ook veel nationale en internationale bezoeken, omdat bij Hr. Ms. Thetis alles mogelijk was. Ik herinner me alle bezoeken nog luid en duidelijk, zoals de IGK, CZMNED en de gezamenlijke buitenlandse militaire attaches in Nederland die ons bezochten.



Figuur 39. Boven op de torpedo's voorbereiden op de exit/re-entry oefening.



Figuur 40. Werkbezoek van CZMNED

Op Hr. Ms. Thetis kon alles, ook het onmogelijke. Elke dinsdag en donderdag werden we bezocht door een duikclub, school of wat voor vereniging dan ook. Dan draaide we ons vaste programma, ik mocht het openen in het klaslokaal en vervolgens gingen ze kijken naar allerlei demonstraties en voorstellingen van de duikers en demonteurs. Was altijd prettig om zo contact te houden met de Nederlandse maatschappij.

Periode HPD Mijndienst

Mijn periode als commandant Hr. Ms. Thetis werd na 2 jaar ruw onderbroken omdat men vond dat ik Hoofd van de Personeel Dienst (HPD Mijndienst) moest worden. Mijn commando werd tijdelijk ingevuld door niemand. Ik verliet mijn schip op de laatste vrijdagmiddag na een grote en bijzondere commando-overdracht om mij de volgende maandag te melden op de Mijndienstkazerne. Voor het eerst en voor het laatst dat ik bij een commando-overdracht een groot applaus hoorde van de bemanning. Dat deed me heel veel goed, maar de overplaatsing deed veel pijn.

De volgende maandag fietste ik naar Den Helder, maar bij de afslag naar Den Oever kreeg ik het idee dat mijn fiets weigerde en zelfstandig naar Den Oever wilde, in ieder geval niet naar Den Helder. Ik had hetzelfde idee.

Uiteraard moest ik uiteraard deze functie professioneel invullen. Het ging over personeelsbeheer en over personeelszorg van ongeveer 1500 personen. Beide poten moesten verzorgd worden. Bijkomende zorgen waren dat er veel door echtgenotes of externe maatschappelijke werkers naar de kazerne werd gebeld om te pleiten voor een bevordering, want dan werd mogelijk ook hun financiële schuldenprobleem mogelijk opgelost. Deze gesprekken hebben we eerst maar wat verlegd naar de geëigende instanties binnen de Koninklijke Marine.

Wat ik nog meer aantrof was de attitude om maar alles normaal te vinden, i.p.v. kritisch de eigen processen te evalueren, zoals het fenomeen dat het mogelijk was dat een operationeel schip minder bemand was dan een schip in onderhoud langs de kade. Om dit te veranderen heb ik er wel heel veel energie moet inpompen.

Maar het lukte steeds beter, in de Golfoorlog vlogen we een hele bemanning in om een operationeel schip daar in zijn geheel aftelossen. Dit bleek geen onoverkomelijke problemen op te leveren. Wel amusant om te zien dat commandanten zich soms verloren in de schijnbaar nietige details, zoals bij kleine verschillen van kasgeld aan boord. Dit werd helemaal uitgezocht, met getuigenverklaringen en processen-verbaal. Dit was vele malen duurder dan de enkele tientjes die er te kort waren.

Je kon ook de angst ruiken van een enkele commandant die naar de Golf moest, zoals ziekmeldingen, thuisfront-excuses, mogelijke scheidingen etc. Prima papiertijgers maar niet als er levende mijnen moesten worden vernietigd in een vijandelijke omgeving. Andersom was het ook goed om te zien dat bepaalde commandanten in vreedstijd alle randjes overal van afliepen, maar in oorlogstijd op de brug stonden alsof ze Michiel de Ruyter zelf waren, en met enorm veel rust en tact alles uit hun bemanning en schip haalden.

Na ongeveer een half jaar personeelsbelevissen in Den Helder mocht ik weer terug naar Den Oever. Ik meende dat mijn fiets lichter ging rijden en dat ik meer wind meekreeg op weg naar Hr. Ms. Thetis in Den Oever.

2^e periode 11/1990-12/1991

Weer terug aan boord Hr. Ms. Thetis was prettig, de aanwezige personen hadden het goede werk voortgezet en zelfs nog meer verbeterd. De stemming was nog goed en veel mensen hadden er veel arbeidsplezier. We gingen verder waarmee we gestart waren. Opvallend veel

jonge mensen wilden worden opgeleid tot duiker of duikofficier. Jarenlang klassen met 3-5 nieuwe duikofficieren, die als nieuwigheid aan het eind van hun opleiding een evaluatie moesten schrijven en presenteren, maar ook een onderzoek(je) doen en presenteren naar een actueel onderwerp binnen het domein van duiken of demonteren. Mooie werkstukken passeerden de revue. Dit was de lichte duikofficieren die later hun stempel drukten op de verbeteringen van het duikbedrijf en de bijbehorende opleidingen. Zij zagen kans om het duikbedrijf nog veel verder te moderniseren en professionaliseren, maar ook om het uit te breiden door veel taken te delen in subtaken, dus gespecialiseerde duikers i.p.v. duikers die alles konden. Of die laatste opdracht volledig is geslaagd zou ik nog weleens willen bespreken met deze mensen.

Een onderwerp dat toen telkens terugkwam was het excessieve drankgebruik aan boord van Hr. Ms. Thetis. Langzamerhand werd dit een strijd van de ‘goede’ tegen de ‘kwade’. Het ‘hoofd van de opleidingen mariniers’ deed hiertoe zo goed zijn best, dat ik hem als beloning een beoordeling gaf met meerdere ‘tienen’, het hoogste cijfer dat mogelijk was. Gelukkig bemoeide de Mijndienst zich ook hiermee, door te stellen dat het cijfer 10 niet kon worden gegeven omdat je dan niet meer kon verbeteren. Ook deze strijd wonnen we, maar het duurde wel weer lang.

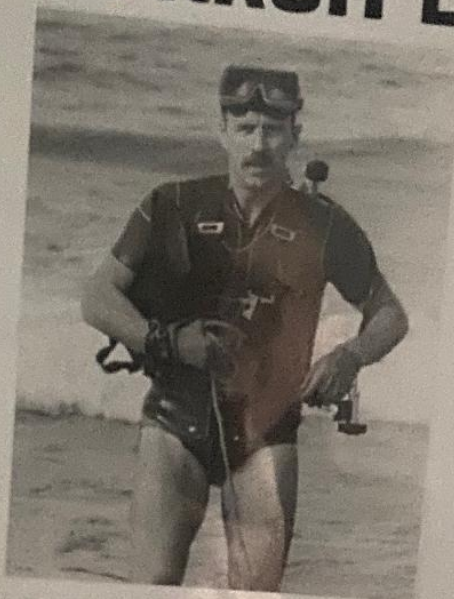
Afronding

Commandant van alle duik- en demonteero opleidingen van de Koninklijke Marine is een van de mooiste banen binnen Defensie. Zeker omdat je met het beste personeel van de KM mag werken en leidinggeven. De variaties aan belevenissen aan boord zijn zeer groot en afwisselend.

Als dank voor alle bewezen diensten aan de duik- en demonteero opleidingen is er in 2010 een klaslokaal naar mij vernoemd op de nieuwgebouwde Duik- en Demonteerschool in Den Helder. Iets om zeer trots op te zijn.

Zie volgende pagina.

VAN DER KRUIT LOKAAL



KLTZ Dr. Mr. Drs. P.J.J. van der Kruit

In 1973, na zijn opleiding tot officier bij de Koninklijke Marine kwam Peter van der Kruit aan boord van Hr.Ms. Soemba. Hier volgde hij in 1974-1975 de opleiding tot Duik- en Demonteerofficier. Na zijn duikopleiding diende hij als duikofficier aan boord van de varende vloot, met name aan boord van de toenmalige mijnenjagers. In de periode van 1978 tot en met 1981 was hij eerst Hoofd Duikopleidingen en vervolgens Hoofd Demonteeroopleidingen aan boord van Hr.Ms. Soemba. Daarna volgde een plaatsing als commandant van het duikvaartuig Hr.Ms. Roermond, gevolgd door een langdurige plaatsing als duikofficier op de Nederlandse Antillen. Gedurende deze plaatsingen voerde hij vele en bijzondere duik- en demonteeropdrachten uit. Na een plaatsing aan boord van het oceanografische onderzoeksschip Hr.Ms. Tydeman, o.a. als duikofficier en commandant, werd Peter van der Kruit van maart 1988 tot december 1991 commandant van de Duik- en Demonteerschool aan boord van Hr.Ms. Thetis. Hierna voerde hij het commando over Hr. Ms. Hellevoetsluis. Na zijn actieve duikloopbaan is Peter van der Kruit overgestapt naar de academische wereld. Hij studeerde af in het Nederlands Recht en in de Bestuurskunde. Later promoveerde hij bij de Universiteit Utrecht op een onderwerp uit het Recht van de Zee. Hij schreef meerdere boeken over Militair Recht en maritieme rechtshandhaving. Hij vervulde veel functies in buitenland, zoals de VS, Suriname en Barbados. Zijn laatste functie bij de Koninklijke Marine vervulde hij in 2003-2004 als juridisch adviseur bij de vredesmissie SFIR 2 in Irak. Daarna ging hij als militair met leeftijdsontslag en vervolgde zijn wetenschappelijke carrière als Universitair Hoofddocent bij de Nederlandse Defensie Academie en de Universiteit Utrecht. Peter van der Kruit is in dienst bij het ministerie van Defensie als Senior Onderzoeker en verricht verder juridisch advieswerk in binnen- en buitenland.

Den Helder, 25 november 2010

Hoofdstuk 28 Hr. Ms. Hellevoetsluis

Commandant Hr. Ms. Dordrecht

2 december 1991 – 6 februari 1992

Commandant Hr. Ms. Hellevoetsluis

7 februari 1992 – 20 september 1992

Inleiding

Ik was voorbestemd om commandant van Hr. Ms. Hellevoetsluis te worden. Maar door allerlei perikelen en vertragingen in werkprocessen moest ik eerst nog Hr. Ms. Dordrecht overnemen van een goede collega.

Hr. Ms. Dordrecht

Deze mijnenjager was op 16 november 1983 in dienst gesteld. Ik ben maar enkele maanden commandant van dit schip geweest. Het was weer een komen en gaan, maar voornamelijk het opvullen van gaten om het schip te kunnen laten varen. Wettelijke minimum bemanning was niet voorgeschreven, anders hadden er niet veel mijnenjagers permanent gevaren.

Toch bijzonder dat er in vredestijd geen minimum bemanning was voorgeschreven omdat te weinig mensen aan boord een veiligheidsrisico was en is. Ook werd de beslissing om wel of niet te varen met een incomplete bemanning neergelegd bij de commandant, die weer te weinig medewerking kreeg van de staf van de Mijndienst. Mensen overplaatsen van schepen die in onderhoud lagen was geen gewoonte, hooguit op incidentele basis. Zo kon het voorkomen dat een schip in onderhoud langs de kade meer mensen aan boord had dan een operationele mijnenjager die naar buiten werd gestuurd om een opdracht uit te voeren. Sommige commandanten belden elkaar dan onderhands op en vroegen of ze nog wat mensen konden lenen van elkaar.



Figuur 41. Hr. Ms. Dordrecht

Hr. Ms. Hellevoetsluis

Deze mijnenjager werd op 20 februari 1987 nieuw in dienst gesteld. Begin februari 1992 werd Hr. Ms. Hellevoetsluis weer in dienst gesteld na een langdurige onderhoudsperiode op de Rijkswerf in Den Helder.

Op vrijdag nam ik afscheid van mijn voorganger die zich ontzettend had ingespannen om het schip in goede conditie over te geven. Maar, zoals zo vaak, waren er nog veel ‘restpunten’, ook enkele substantiële zaken, die moesten worden opgelost voordat het schip kon varen en mijnenjagen.

Op vrijdagmiddag had de vorige commandant nog een ‘bericht’ gestuurd aan de Directeur Rijkswerf over alle punten die nog gerepareerd moesten worden. Blijkbaar was dit bericht verkeerd bij deze mijnheer gevallen, want op maandagmorgen 09.00 uur stond hij al op de valreep te roepen en te tieren. Ik heb hem keurig te woord gestaan en hem verteld dat hij te laat was met het opleveren van een vaargereed schip.

Hij vertelde nog dat hij dit allemaal kon verklaren, maar wilde niet aan de realiteit dat zijn organisatie had gefaald door de onderhoudsperiode van een oorlogsschip ongemotiveerd te verlengen, zelfs met een open eind.

Hij verliet het schip zonder zijn koffie op te drinken en op een redelijk onbeschofte manier. Inderdaad, een kwartier later mocht ik mijn opwachting maken bij de Commandant Mijnen dienst, wiens staf blijkbaar ook niet had op zitten letten. Het verhaal van de vorige commandant en van mij dat officiële afspraken tussen de Rijkswerf en de Mijnen dienst/Commandant na moesten worden gekomen werd al snel weggezet onder de bekende dooddoener, ‘zo is het nu eenmaal’ of ‘dan verlengen we toch gewoon het onderhoud’ etc.

Resultaat van een maandagmorgen een beetje ruzie maken en niet om de ‘verbinder’ te spelen had wel tot resultaat dat de uitstaande reparaties etc. heel snel werden aangepakt en binnen een week waren we gereed om te proefvaren.

Zeker doordat we een meer dan heel goede bemanning hadden is de proefvaart geslaagd en konden we het schip en bemanning gaan trainen voor hun oorlogstaken.



Figuur 42. Ceremoniële overhandiging van de scheepsbel van Hr. Ms. Hellevoetssluis aan de commandant door de burgemeester tijdens de indienststelling.



Figuur 43. Hr. Ms. Hellevoetssluis

Bemanning

Over de bemanning is altijd veel te zeggen. Kan je die vormen of substantieel beïnvloeden? Ik denk tot een bepaalde mate wel, maar een beetje geluk hielp ook. Op Hr. Ms. Hellevoet-sluis hadden we erg veel vrouwen aan boord. Dat was niet echt bijzonder, omdat de matrozen in een hut sliepen van acht personen. Dus als je een vrouwelijke matroos aan boord kreeg, dan moesten er automatisch meer vrouwelijke matrozen aan boord komen om de 8-persoon-hut vol te maken. Dit gold ook voor de hutten van officieren. We voeren toen dus met relatief veel vrouwen aan boord. Achteraf vond ik dat een verademing om mee te mogen maken. Het had een eigen dynamiek, ritme en tempo.

Wat misschien scheelde was dat een vrouwelijke hofmeester een paar fouten maakte en daarvoor gecorrigeerd werd. Ze maakte een hoop stampij en het hele schip moest het horen. Door een zeer groot toeval werd ze diezelfde middag overgeplaatst naar een andere functie aan de wal. Het hele schip dacht dat ik dat had geregeld, wat overigens niet het geval was. Achteraf bleek dat een kwade genius geweest te zijn aan boord, waar we dus snel van af waren en wat veel mensen ook nog prettig vonden.

Op een sportdag georganiseerd door de Mijndienst schreven we met drie teams in van 12 personen. Dat was bij elkaar haast de hele bemanning, maar iemand had geregeld dat een paar matrozen van een ander schip ook op ons schip zouden letten.

We wonnen met onze teams de eerste, tweede en derde prijs tijdens deze sportdag, dus ook nog een eervolle vermelding van Commandant Mijndienst, die heel terecht wees op het feit dat we dit met zoveel vrouwelijke bemanningsleden hadden gedaan. Hoewel, het verhaal gaat dat onze onderofficieren zich buitengewoon hebben ingespannen om de jury, speleiders, puntentellers enz. te beïnvloeden, maar dat geloof ik niet. Onze onderofficieren zouden nooit zoiets doen. 😊

Verder was er een eigen scheepskrant, die frequent uitkwam met telkens voldoende kopij. Jaargangen werden gebundeld. Het meeste werk werd verricht in de radiohut. Ook was er een eigen journaal op de tv's via het scheepsnet. De communicatie liep dus goed aan boord, maar ook het verhaal van andere mensen aanhoren en de 'marine-humor' waren pilaren van een goed schip en een goede bemanning. Ik denk overigens dat de toen, 1992, gebruikelijke humor niet meer zou voldoen in de 'woke-tijden'. Al deze bezigheden werden niet van bovenaf gestuurd, maar kwamen veelal bij de matrozen en korporaals vandaan.

Alles wat gedaan werd om het scheepsleven te activeren kost tijd, dus ging van de slaaptijden af. Aan boord moeten alle mensen veel en hard werken, zeker als we het schip en de bemanning moesten oefenen. Werkdagen van 20 uur waren zeker geen uitzondering. Eerst je eigen wacht twee keer per dag, daarna nog schoonmaken, eten en drinken, en daarna nog eens je inzetten voor het betere scheepsleven.



Figuur 44. Rijstmaaltijd tijdens de varende ouderdag.

Vrouwen aan boord

In de beginperiode dat we met vrouwen voeren waren er altijd veel sterke verhalen die rondgingen. Ik zal drie typische verhalen vertellen over vrouwen aan boord en het onverwachte.

Het bleek dat de vrouwen mooie roze toiletten hadden en dat de herentoiletten uit eenvoudige witte potten bestonden. Alert als we waren lieten we dat gelijk uitzoeken. Wat bleek, bij het inbouwen van de nieuwe vrouwentoiletten bleek dat de inkoper de meest goedkope toiletten had gekocht. Dat die roze waren was puur toeval.

Een mijnenjager had weinig zoet water aan boord, dus mocht er niet te lang worden gedoucht. Het gerucht ging aan boord dat de dames veel te lang douchten. Ook dit weer tot de

bodem uitgezocht. Het bleek dat alle heren langer douchten dan de dames, soms wel tweemaal per dag. Mogelijk om een goede indruk te maken op de dames?

Op een vroege avond kwam de ‘oudste matroos’ een praatje maken op de brug waar ik bezig was met een oefening. De oudste matroos is zo’n beetje de natuurlijke chef van alle matrozen. Hij zei “Commandant, veel van de jongens willen weer eens een pornofilm kijken, maar met die vrouwen aan boord lijkt mij dat niet erg handig”. We besloten dat hij eerst een papiertje zou ophangen met de mededeling dat er een bepaalde pornofilm zou worden vertoond op de filmavond. Tegen middernacht kwam hij weer op de brug om even verslag uit te brengen. Ik vroeg hem hoe e.e.a. zich ontwikkeld had. “Commandant”, zei hij, “de dames zaten een kwartier voor aanvang als eerste allemaal op de voorste rij en hebben de hele avond genoten van de mooie film”.

Veel vooroordelen moesten we allemaal laten vallen en ons gewoon gedragen zoals goede mensen met elkaar omgaan. Vrouwen of mannen problemen zijn aan boord van Hr. Ms. Helvoetsluis vrijwel geen onderwerp van gesprek meer geweest. We hadden gewoon een heel goede bemanning en daardoor een zeer operationeel schip. Een voorbeeld voor de gehele vloot.

Varen

Een van de eerste reizen ging van Den Helder naar Amsterdam. Daar was een viering of herdenking van het een of ander. Met meer Nederlandse en buitenlandse oorlogsschepen vormden we daar een prachtig decor. We lagen afgemeerd achter het Centraal Station van Amsterdam en deden mee met allerlei vaar- en duikdemonstraties etc. Op zaterdag kregen we te maken met protestbetogingen tegen onze militaire aanwezigheid. Dit konden we redelijk makkelijk oplossen met de vele brandslangen die we aan boord hadden. We spoten met vuil en zeer koud water uit het IJ terwijl het nog winter was. Op zondag voer een schip van een reddingsmaatschappij tijdens een vaardemonstratie tegen ons aan. Gelukkig geen gewonden, maar wel weer veel schrijfwerk etc. Aangezien de Koninklijke Marechaussee ook aanwezig waren konden die dit verder afhandelen.

Op maandagmorgen verlieten we Amsterdam weer om op zee verder te gaan met onze oefeningen om het schip zo snel als mogelijk operationeel gereed te maken.

We gingen een groep mariniers afzetten op een olieplatform in de Noordzee. Die gingen daar oefenen om aan boord van zo'n platform te klimmen, dit allemaal in het kader van terroristenbestrijding. Daarna terug naar Den Helder om allerlei precisie navigatieoefeningen te doen op de rede, gevolgd door 'man over boord' oefeningen voor de kust van Petten. Om al onze oefeningen objectief te volgen en evalueren waren er altijd experts van de OPSCHOOL aanwezig, of mensen van de Mijndienst/ Flottielje bureau. Het was erg prettig om met deze mensen te mogen sparren, alleen vreemd dat ze vaak opmerkte dat het allemaal niet zo snel hoefde omdat we anders voor op het schema kwamen. Verder kwamen we de nacht door met uren achterelkaar mistnavigatie te oefenen. De leercurve van iedereen steeg onrustbarend snel en hoog. Iedereen die vrij was probeerde iets van de algemene oefeningen mee te nemen. Sommige matrozen en korporaals hielden zelfs meerdere brandblus oefening in en rond hun eigen werkplaats. Op een late avond zag ik enkele korporaals met enkele jonge en nieuwe matrozen de weg te laten vinden in het schip met een fles perslucht op hun rug en een geblinddeerd ademmasker. Dus de weg vinden op een vreemd schip, met weinig lucht tot je beschikking en geen zicht. Deze matrozen moesten ook nog trappen op en af, en door kleine luiken hun weg vinden. Ook anderen probeerden door steeds maar te oefenen hun zwakke punten te vinden en die met behulp van anderen te verhelpen. Een veel gehoorde kreet was aan boord dan ook 'laat mij maar even' of 'ik help je wel even'.

Soms ging het aan boord zo overdreven goed, dat een oefenbrand al was geblust voordat die was aangestoken. Hier hoefde je als commandant niet veel aan te doen, anders dan je goed om de veiligheid en het welzijn van je bemanning te bekommeren en in de gaten te houden of je schip steeds meer operationeel gereed werd.

Voor de zo broodnodige 'rust & recreatie' meerden we in het weekend vaak af in een Engelse of Deense haven. Franse havens waren niet altijd populair bij de bemanning omdat je altijd met de taal zit. Ik had bedongen dat ik zelf de havens mocht uitkiezen, uiteraard samen met de bemanning. Achteraf bleek dat dit zeer gewaardeerd werd, je eigen haven uitzoeken. In Ipswich gingen we met een deel van de bemanning naar een voetbalwedstrijd van Ipswich Town, waar toen veel Nederlanders in speelden. De lokale burgemeester had voor kaartjes gezorgd en ook voor de nodige versnaperingen tijdens de wedstrijd.

Zondags gingen we met enkele andere mensen een stuk fietsen op racefietsen die we altijd bij ons hadden. Begin mei lagen we nog een weekend in Esbjerg in Denemarken, later ook nog in Stavanger, Noorwegen.

Na een grote hoeveelheid oefeningen bleek ons schip vaargereed te zijn. Maar dat is pas de helft van het spel. Het schip moet ook gereed zijn om haar oorlogstaken te kunnen verrichten. Dus gingen we over tot het oefenen van mijnenjagen. Ook dat ging weer gepaard met veel nabootsingen van werkelijke oorlogssituaties. Bijvoorbeeld, een brandblus oefening tijdens het mijnjagen in een nauwe aanloop van een belangrijke haven. Een kwestie van prioriteiten stellen en een goede risicoanalyse, maar ook veel kennis en kunde op basis van ervaringen. Dit gebeurde allemaal in en rond Oostende. Wat bleek nou, toe we helemaal waren geoefend en officieel getest had de feestcommissie van Hr. Ms. Hellevoetsluis een café afgehuurd in Oostende en de scheepsband van ons schip trad daar op. Een geweldige feestavond, zonder excessief drankgebruik en bijbehorende taferelen. Ook hier was veel zelfcorrectie van de bemanning onderling. Veel hadden hun partner uitgenodigd. Anneke en ik hebben zelfs gedanst in dit etablissement. Een mooie afsluiting van een intensieve periode van oefenen van schip en bemanning, ruim binnen de daarvoor gestelde tijdspanne.

Een goed schip met een hele goede bemanning was gereed om mee te doen aan het internationale *Standing Naval Force Channel* (STANAFORCHAN), tegenwoordig bekend onder de naam *Standing NATO Mine Countermeasures Group 1* (SNMCMG1). Ik weet zeker dat we het beste schip ter wereld waren om onze speciale taken uit te voeren. Van een mooi schip in de haven, hadden een heel mooi oorlogsschip gemaakt dat helemaal gereed was om haar defensieve taken op volle zee te vervullen. De belastingbetaler kreeg veel waar voor zijn geld, dankzij de inzet van de gehele bemanning. We kregen zelfs aanvragen van mensen of ze naar ons overgeplaatst konden worden.

Afronding

Na enkele maanden varen met Hr. Ms. Dordrecht gingen we over op Hr. Ms. Hellevoetsluis. Met horten en stoten werd dit schip ‘opgewerkt’ van een schip in de haven tot een zeer goede operationele mijnjager op volle zee. We, en zeker ik, hebben met veel plezier gevaren op dit goede schip. Een goede bemanning maakt een goed schip.

Hoofdstuk 29 Duikminutenincident

MARSTAF 28 september 1992 – 14 januari 1993
Defensie Staf 15 januari 1993 – 14 april 1993

Inleiding

Medio september 1992, ik was toen commandant van Hr. Ms. Hellvoetsluis, kreeg ik een telefoontje dat ik me moest melden bij de Koninklijke Marechaussee (KMAR). Ik dacht dat het ging om een van de bemanningsleden, maar het bleek om mijzelf te gaan. Toen ik mij melde bij de ingang van het gebouw van de KMAR werd ik onmiddellijk in een verhoorkamer gebracht om te worden verhoord door twee opsporingsambtenaren. Ik begreep niets van zij zeiden, zij spraken over een handtekening die ik had gezet onder een lijst met duikminuten waar ik ook zelf op stond. Het bleek dat de toenmalige Commandant Mijnendienst, ingefluisterd door het Hoofd Duik- en Demonteerzaken, aangifte had gedaan bij de KMAR. Geen van beide kon de moed opbrengen om mij in te lichten of om een weerwoord te vragen. Ik bracht meerdere uren door in een cel en werd telkens opgehaald om te worden verhoord. Omdat ik bleef ontkennen werd er ook gedreigd met nog meer opsluitingen en verhoren. Omdat ik de aanklacht niet goed begreep kon ik ook moeilijk bekennen.

Dit incident bleek later te worden onderzocht op twee manieren. Ten eerste door het strafrecht, dus met opsporingsambtenaren, officier van justitie en de militaire kamer van de rechtbank Arnhem. Tegelijkertijd werd ook gekozen voor een bestuursrechtelijk traject, dat is een commissie van onderzoek van de Koninklijke Marine die advies geeft aan de bevoegde autoriteit over het eventuele vervolg van mijn militaire carrière. In het slechtste geval zou dat ontslag kunnen betekenen zonder enige vorm van financiële uitkering. Omdat ik alle papieren en officiële documenten van deze zaak niet meer ter beschikking heb, is de reconstructie geheel vanuit mijn 'blote hoofd' gedaan.

MARSTAF

Ik werd eerst met verlof gestuurd en daarna moest ik mijn melden in Den Haag, waar ik werd ingedeeld bij de Marinestaf (MARSTAF) om allerlei klusjes in de operationele sfeer te doen. Eigenlijk best leuk om te doen, omdat toen ook de UNCTAD-missie liep. Het Korps Mariniers had toen als opdracht het begeleiden van de eerste vrije democratische verkiezingen in Cambodja. Binnen een paar maanden begreep ik hoe de lijntjes daar liepen en voelde ik me goed thuis. Het bestuurlijke/operationele werk was erg interessant, vooral de onderlinge animositeit tussen het beleid makende ministerie en de uitvoerende staven van de Koninklijke

Marine in Den Haag en in Den Helder. Dus een groot netwerk actief houden om te zorgen dat de operaties gesmeerd liepen. Dus niet alles vertellen aan iedereen, ofwel informatie was ‘handel’. Alleen jammer dat de hoogste marine baas in Den Haag me telkens adresseerde als ‘crimineel’ en bij briefings mij vaak ‘onderuit wilde schoffelen’ (zijn eigen woorden). Nou was ik ook niet helemaal dociel en volgzaam, dus meerdere botsingen tijdens de briefings waren het gevolg, totdat iemand besloot dat ik niet meer behoefde te briefen.

Op 15 januari 1993 werd ik overgeplaatst naar de Defensiestaf, dus van de staf van de uitvoerende Koninklijke Marine naar de staf van het ministerie van Defensie dat ook zijn eigen positie aan het verdedigen was. Weer een verruiming in mijn kennis, denken en ervaring.

Defensie Staf



Op 15 januari 1993 meldde ik mij op de Defensie Staf. Dat was de staf van de CDS (Chef Defensie Staf), een viersterren generaal of admiraal. Dit klinkt allemaal als een ingewikkelde constructie, dat was het ook. Het hoogste militaire orgaan was de CDS, die had vrijwel geen taak anders dan de minister correct en op tijd inlichten. Dan was er een marine organisatie in Den Haag onder leiding van een drie sterren admiraal. Die had ook weinig anders te doen dan wat administratieve en toezichtstaken. In Den Helder huisde dan nog de Commandant der Zeemacht Nederland (CZMNED) die de leiding had over de vloot en andere eenheden. Allemaal hadden ze ook een eigen operatiecentrum met een eigen grote staf, zoals MARSTAF en Defensie Staf.

Deze wat overcomplete organisatie werd in de tijd van het innen van vredesdividend gereorganiseerd en teruggebracht naar normale proporties en verhoudingen. Gedurende dit proces melde ik mij in Den Haag op het Plein bij de Defensiestaf, meer precies bij het Defensiecrisisbeheersingscentrum, afgekort DCBC. Dit was namens de CDS belast met de beleidsaansturing en -evaluatie van crisisbeheersingsoperaties. Het DCBC kwam bijeen in een bunker onder het ministerie van Defensie. Deze bunker werd tot begin jaren negentig nauwelijks bezocht. Dat veranderde door de opkomst van het verschijnsel crisisbeheersings- en vredesoperaties. Planning, coördinatie en operationele leiding konden het beste vanuit één punt geschieden. Daarvoor leende zich het meest de CDS, die daarbij gesteund werd door het DCBC. Ik kwam in een gezellige en ongeorganiseerde mêlée van krijgsmacht officieren die allemaal voor hun eigen krijgsmachtdeel opkwamen. Samenwerking was vrijwel uitgesloten en begon

al in de top. Dat er een viersterren generaal functieloos rondliep omdat hij zich niet kon verenigen met een bepaald beleid, maakte alles niet geloofwaardiger. Er waren ook geen functiebeschrijvingen etc. Iedereen deed iets en soms weleens samen. De vredesmissies vroegen toch om strakke leiding en toezicht. Erg leuk om daar te werken, jammer dat de resultaten van veel en hard werken vaak verdwenen in het gebrek aan samenwerking.

Een bijzondere eigenschap van veel hoge stafofficieren was het feit dat ze telkens vroegen om hun als eerste te informeren indien er belangrijk nieuws was over de missies. Dan zouden zij de rest wel informeren. Wat erg snel opviel waren de verschillen tussen de krijgsmachtsdelen. Ik was heel blij dat ik bij de Koninklijke Marine mocht dienen. Omdat de CDS op dat moment een generaal van het Korps Mariniers was, zorgde ik dat hij alle belangrijke informatie of andere gegevens als eerste kon inzien, in ieder geval hoorde hij het niet van iemand anders of helemaal niet.

Het ontzag voor de mensen die voor minister speelden groeide ook niet elke dag. Vaak wilde de minister zich vereenzelvigen met de gewone soldaat of matroos, maar die had daar totaal geen belangstelling voor. Zielig om te zien was een minister die bij mij om raad kwam vragen hoe hij het beste goed contact kreeg met de soldaten en matrozen, hij sprak zelfs over beleidsvoornemens. Een minister in een militair uniform, zoals een camouflage pak, is geen gezicht. De vraag welke rangonderscheidingstekens hij zou dragen was wel een heel pathetisch onderwerp; hij had namelijk geen militaire rang. Al met al een mooie plaatsing om te leren hoe en wie de beslissingen nam. Iedereen in Den Haag dacht dat al hun beslissingen ook werden uitgevoerd aan boord van een schip of in het veld. Laten we eufemistisch zeggen dat de bestuurskundige theorie over het semi-autonome bestuursveld of - sociale veld niet bij iedereen bekend was.

Bestuursrechtelijk traject

Het bestuursrechtelijk traject over vermeende fouten in de duikminutenadministratie werd vrij vlot gestart na het incident. Er werd een commissie van onderzoek samengesteld uit marineofficieren om te onderzoeken of er redenen waren om mij te ontslaan of een advies te geven hoe mijn marine carrière een verder verloop zou krijgen en in welke vorm.

De voorzitter van de commissie was een uiterst bekwame en integere vlagofficier van administratie, terwijl de secretaris ook een hoge officier van administratie was en tevens jurist.

Twee leden van de commissie waren zeeofficieren die afkomstig waren uit de Mijndienst.

Beiden had ik meegemaakt als commandant op een mijnenjager. Redelijk bekwame zeelui die beiden meer dronken dan mijn norm. Verder was er nog een jonge officier toegevoegd voor de hand- en spandiensten. Deze zou later uitgroeien tot een zeer verdienstelijk officier van justitie. Er was een week uitgetrokken om allemaal zittingen te houden en getuigen te horen. Als eerste was ikzelf aan de beurt. Verder kwamen er getuigen die ik zelf had mogen kiezen. Die verklaarden allemaal in mijn voordeel, ook over de technische en processuele gang van zaken van de duikminutenlijsten. Ook de Commandant Mijndienst (CMD) was opgeroepen. Deze man wilde alleen getuigen als hij dat anoniem mocht doen en als er geen verslag werd gemaakt van zijn ontboezemingen. De voorzitter van de commissie maakte korte metten met deze wat merkwaardige vragen. De voorzitter begon met een kruisverhoor en maakt al gauw duidelijk dat de CMD niet helemaal het verschil wist tussen verdachte en dader, laat staan bewijsvoering. Ook bleek dat hij er persoonlijke en niet gegronde redenen op na te houden om mij te betichten van allerlei onheuse zaken. Gelukkig maakte de voorzitter snel een eind aan al dat geneuzel en verdachtmakingen. Ik heb nooit begrepen waar de CMD deze pertinente leugens vandaan haalde. Ook het toenmalige Hoofd Duik- en Demonteerkazenen werd op de pijnbank gelegd door de commissie en kon ook zijn beweringen niet onderbouwen. Dat deze twee functionarissen samen hadden gespannen werd de commissie wel snel duidelijk, niet waarom dat werd gedaan.

Enkele dagen later, vlak voor de Kerst 1992, kreeg ik informeel het verslag te lezen van deze commissie, officieel heb ik het nooit gekregen overigens. Ik kreeg de verzekering mee dat ik een rustige Kerst kon gaan vieren. Dat bleek ook later toen de beslissingen over mij werden genomen. Ik kon en mocht gewoon verder gaan met mijn loopbaan bij de Koninklijke Marine en ik moest rekenen op iets meer belangstelling als er belangrijke stappen in mijn marine carrière gezet moesten worden. Ook kreeg ik de belofte dat ik de gelegenheid zou krijgen om mij via uitdagende functies weer 'in de kijker' te werken.

Strafrechtelijk traject

Na de verhoren door de KMAR werd ik onmiddellijk ontheven van het bevel van Hr. Ms. Hellevoetsluis, op basis van een vage verdenking. Dit vond ik erg, zeker omdat we met een goed schip, dus goede bemanning, een mooie reis met een internationaal vlootverband zouden gaan maken. Ik kreeg zelfs niet de kans om afscheid te nemen van mijn bemanning, wel kreeg ik een prachtige brief van de gehele bemanning met allerlei bedankjes; heel erg

steunend. Het verschil tussen verdachte en dader was blijkbaar nog steeds niet doorgedrongen bij de toenmalige Commandant Mijndienst. Hij handelde alsof ik al was veroordeeld voor een halsmisdrijf. Hij sprak ook niet met mij, wat overigens redelijk overkoombaar was.

Na verloop van tijd kwam mijn zaak voor bij de Militaire Kamer van de Rechtbank in Arnhem. Die bestaat uit drie personen, waarvan twee burgerrechters en een militair lid. Via, via wist ik uit de wandelgangen in Den Haag dat dit militaire lid was ingefluisterd door de toenmalige Bevelhebber der Zeestrijdkrachten. Deze laatste had zich ook al meerdere malen in mijn bijzijn zich laatdunkend over mij uitgelaten tegenover andere collega's. Ook hij wist niet het verschil tussen verdachte en dader.

Het militaire lid hamerde op het feit dat ik twee formulieren had ondertekend waarop ikzelf stond vermeld en waar ik financieel voordeel van zou krijgen. Dit was waar, maar dit was toentertijd de normaalste zaak van de wereld binnen de gehele KM. Elke commandant tekende lijsten waar hij zelf ook opstond en financieel voordeel van had. Bijvoorbeeld, opgave-lijsten over inverdiende verlofdagen of een bepaalde vaartoeslag.

Het eerste formulier was genaamd de 'duikminutenlijst'. Deze lijst werd routinematig opge maakt door de duikleider, gecontroleerd door twee andere duikautoriteiten en als laatste door mij getekend als zijnde 'gezien'. Zo stond het ook in het hokje waar ik mijn handtekening plaatste. Er stond toentertijd op het formulier 'Gezien de Commandant Hr. Ms. Thetis'.

Ik tekende dus alleen voor het feit dat ik het gehele proces had bekeken, dus de handtekening van de duikleider die het formulier invulde en de twee seniore duikleiders die tekenden voor controle.

Daarna ging deze duikminutenlijst naar de Afdeling Duik- en Demonteerzaken bij de Mijndienst, waar ook nog een controle plaatsvond. Dan werd je soms gebeld als commandant dat de duiklijst niet klopte en of je even langs wilde komen om e.e.a. te bespreken. Een goede collegiale manier van toezicht en handhaving.

Mijn verdediging bij de Militaire Kamer van de Rechtbank was dus dat ik alleen het proces had gecontroleerd en dus niet verantwoordelijk was voor de opgave van alle duikminuten voor alle duikers, inclusief de mijne. Het ging, elke maand, ook over soms meer dan honderd duikers. De Militaire Kamer kon zich vereenzelvigen met deze verdediging.

Het tweede formulier was genaamd ‘Duikboekje’. Dat was toen (nog) geen officieel document omdat het nog in de experimentele fase verkeerde. Het doel van het ‘Duikboekje’ zou worden het verzamelen van alle door een duiker gemaakte duikminuten, dus je persoonlijke duikervaring. Dit ‘Duikboekje’ stond op je eigen naam en kon je later in de burgermaatschappij laten zien hoeveel duikervaring je had. Bijvoorbeeld bij sollicitaties naar een baan als duiker of duikleider buiten de KM, daar kon je dit document prima voor gebruiken. Dus een individueel document met de persoonlijke duikhistorie van een duiker, naast de algemene en collectieve duiklijst voor alle marine duikers

Dit duikboekje gaf geen enkel recht op een financiële tegemoetkoming. Het was toentertijd alleen een experiment om op de persoon vast te leggen hoeveel duikervaring iemand had. Het bleek dat ik op een vrijdagmiddag aan boord van Hr. Ms. Thetis, heel gehaast meer dan 100 van deze duikboekjes had ondertekend, waaronder die van mijzelf. Ik ondertekende als Commandant en procesbewaker. De haast werd mede veroorzaakt door het afscheid van de zeer gewaardeerde collega Ben van der Mark, mijn eigen instructeur bij het leren demonteren van bommen en mijnen. Een duikcoryfee nam afscheid en het hele schip zette zijn beste beentje voor om dit feest te laten slagen.

Ik kan de Militaire Kamer volgen dat ik daar een foute beslissing maakte door al deze niet-officiële duikboekjes gehaast en ‘in de blind’ te tekenen, waar overigens geen financiële gevolgen aanzaten. Het bleek dat de invuller van al deze duikboekjes, mijn plaatsvervanger, aan alle duikers meer/minder duikminuten had toebedeeld dan dat er gemaakt werden; hij had voor deze opgave ook persoonlijk getekend. Dit werd, in het algemeen, overigens al jaren gedaan door duikleiders, omdat het op de minuut bijhouden van de duikbewegingen tijdens oefeningen in een duiktoren een onmogelijk zaak was. Er werd al jaren gewerkt op basis van schattingen en ruime afrondingen, ook omdat er zeer veel duikers afwisselend onder water waren. Veiligheid had hier meer prioriteit dan het tellen van het aantal minuten dat onderwater werd doorgebracht. Dit ging overigens slechts over een foutmarge van enkele minuten, maar wel enkele malen per dag.

Het resultaat was dat de Militaire Kamer van de Rechtbank mij een minieme voorwaardelijke straf oplegde met een proeftijd van twee jaar voor het plegen van valsheid in geschrifte. De reden was dat ik had getekend voor (waarschijnlijk/mogelijk) een paar duikminuten meer of minder dan de duikers daadwerkelijk hadden gemaakt tijdens speciale duik oefeningen in een

duiktoren in Noorwegen. Ik had ook mijn eigen ‘onofficiële’ duikboekje getekend, maar ook zonder financieel gewin omdat het duikboekje geen functie had in het toekennen van financiën. Er was ook niemand anders gemachtigd om deze duikboekjes te tekenen. Dat is later rechtgetrokken.

Afronding

Dit incident was zeker een ‘livechanger’ voor mij. Het zette mijn hele leven op zijn kop, ook omdat meerdere hogere officieren hun ongefundeerde mening overal verkondigden, waarop veel andere mensen gingen twijfelen. Ik verloor in die tijd veel vrienden, maar die overbleven waren en zijn wel mijn echte vrienden. Ook ons gezin bleef gelukkig goed intact en werd ook alleen maar sterker.

Enkele maanden na het duikminutenincident ben ik begonnen met de studie Rechtsgeleerdheid. Na ruim drie jaar was ik afgestudeerd en kwam ik ook in aanmerking voor functies waar ik mijn uitgebreide praktijkervaring kon combineren met mijn ontluikende carrière als jurist bij Defensie. Naast de al jaren sluimerende gedachten om eens ‘rechten’ te gaan studeren, kwam er toch ook een prikkel van het strafproces over het duikminuten incident. Hier hadden meerdere personen wel enkele juridische steekjes laten vallen, met name de invloed die van hogerhand kwam was toen aantoonbaar.

Na het duikminutenincident kreeg ik gelukkig enkele mooie functies toebedeeld. Ik had het geluk dat de mensen die betrokken waren bij de verdeling van deze functies, goed geïnformeerd waren over mijn verleden. Ik werd vervolgens, op mijn verzoek, uitgezonden naar Suriname, de V.S. en Barbados. Allemaal prachtige plaatsingen waar ik veel van mijn skills kwijt kon. Hoofd van de afdeling Rechtswetenschappen op het KIM en later de Nederlandse Defensie Academie was ik niet geworden op alleen maar mijn kunstje als duikofficier.

Het ‘duikminutenincident’ was een zeer vervelende zaak, vooral omdat veel mensen het verschil tussen dader en verdachte niet kenden en omdat de leiding van de Koninklijke Marine zich actief en negatief bemoeide met de rechtsgang. Een gebrek aan juridische kennis mijnerzijds bleek achteraf ook niet gunstig te werken. We hadden een officier-raadsman als verdediger. Geen bekwame of ervaren jurist, maar wel toegewijd. Achteraf bleek dat die uit de periferie van de marineleiding kwam.

Kortom, onverwachte en niet-te-beïnvloeden wendingen in je leven kunnen je ook sterker en beter maken, en zelfs verder laten komen. Het bezitten van een beetje psychische weerstand helpt overigens wel.

Hoofdstuk 30 Bedrijfsveiligheid/SNBCD

CZMNED/Bedrijfsveiligheidsadviseur 14 juni 1993 – 11 september 1994
SNBCD/Hoofd Afdeling Ondersteuning 12 september 1994 – 30 april 1995

Inleiding

In juni 1993 werd ik overgeplaatst naar Den Helder en wel op een functie die ik helemaal niet ambieerde en zeker nooit zou hebben aangevraagd. Maar wel elke avond thuis en de gelegenheid om deze functie goed te onderzoeken en er iets van te maken. Uiteraard had ik geen enkel verstand van bedrijfsveiligheid, anders dan deze mensen je altijd vertelde waarom iets niet kan en nooit vertelde waarom het wel kan. Kortom, een uitdagende functie waarvan ik zelfs de functie-eisen niet kende.

CZMNED/Bedrijfsveiligheidsadviseur

De toenmalige organisatie van Commandant Zeemacht Nederland (CZMNED) resideerde in Den Helder. Onder de chef-staf hing het Bureau Bedrijfsveiligheid dat bestond uit enkele officieren, onderofficieren en een burgermedewerker. Allemaal hadden ze meerdere opleidingen en cursussen voltooid op het gebied van bedrijfsveiligheid ofwel ARBO c.q. *Safety*.

Bedrijfsveiligheid gaat over de veiligheid van mensen en materieel, door middel van veilige middelen, een veilige werk- en leefomgeving en de juiste procedures. Ook vaak genoemd de ‘*safetyculture*’ Een bedrijfsveiligheidsadviseur zet zich in voor het minimaliseren en beheersen van veiligheidsrisico’s, als milieudeskundige of bij arbeidsomstandigheden. Je adviseert gevraagd en ongevraagd over veiligheid zoals vaarveiligheid, Arbo, Milieu en Vervoer Gevaarlijke stoffen.

Ik kreeg enkele opleidingen op het gebied van bedrijfsveiligheid en werd zelfs officieel ‘Milieu Management Functionaris 2’. Het Bureau Bedrijfsveiligheid liep voor geen meter, niet omdat deze mensen niet wilde werken aan veiligheid, maar omdat de ontvanger op de vloot dit allemaal veel te lastig vonden. Commandanten en de officieren aan boord van de schepen vonden dit alles maar een hinderlijke onderbreking van hun oefenen met het schip.

Hierbij kon worden aangetekend dat de Arbowetgeving niet van toepassing was op oorlogsschepen. Ik trok veel op met de burgermedewerker die de afdeling Milieu van dit bureau leidde. Samen gingen we de haven door en naar enkele buitenposten om te kijken of we de mensen konden helpen met het milieubeheer op hun kazerne. Hij had een goede attitude door

telkens te vragen aan de leiding van een kazerne of hij nog van dienst kon zijn bij milieuvraagstukken. Dit werkte goed en iedereen gaf hem het vertrouwen, waardoor het milieubeheer binnen enkele jaren goed vorm kreeg bij de KM. De Afdeling Bedrijfsveiligheid had jammer genoeg een andere houding, waardoor er alleen ongevraagde adviezen konden worden geven aan de werkvloer. Gelukkig kreeg ik na een jaar een andere functie, wel in hetzelfde domein.

SNBCD/Hoof Afdeling Ondersteuning

Op 12 september 1994 moest ik mij melden bij de School voor Nucleaire, Biologische- en Chemische bescherming en Damage Control (SNBCD). Mijn functie bij deze school was Hoofd Ondersteuning (HOND), ofwel baas van de inwendige dienst. Voordat ik kwam was deze functie al een jaar niet bezet geweest. En mogelijk ook niet gemist? Kortom, een volledige nieuwe wereld ging er open. Omdat ik ook met mijn studie Rechten bezig was meende ik wel wat verloren uurtjes te kunnen vinden op deze brandblusschool.

Afronding

Via enkele iets minder leuke plaatsingen kwam ik toch weer op een werkterrein dat me ook goed lag. Achteraf bleek alles dus toch met een sisser te zijn afgelopen. Ook kwam ik te weten wat ik wel leuk en niet leuk vond binnen de krijgsmacht.

Hoofdstuk 31 Den Haag

**Beleidsmedewerker Opleidingen Algemeen
MARSTAF/POKS**

1 mei 1995 – 4 december 1995

4 december 1995 – 2 juni 1996

**Beleidsmedewerker Opleidingen Algemeen
Berlijn (*Innere Führung*)**

3 juni 1996 – 2 november 1997

27 januari 1997 – 31 januari 1997

Inleiding

Na een redelijk onbezorgde periode op de NBCD-school in Den Helder werd ik weer overgeplaatst naar de Haag en wel op de Afdeling Onderwijs. Ik werd hier het aanspreekpunt en accountmanager van vrijwel alle marine-scholen in Nederland. Deze functie in Den Haag had ook tot doel om te kijken of ik weer alle banen binnen Defensie aankon en of mijn motivatie nog voldoende was.

Afdeling Onderwijs

De meest merkwaardige problemen werden op die afdeling rond geschoven, zonder enig jaarplan, doelen of strategie werd er maar wat gereageerd op wat de omgeving vroeg. Dat kon zijn vragen over onderwijs bij de KM door de politiek of door een school die simulatoren wilde aanschaffen. Deze afdeling bestond ook maar uit enkele personen te weten een Hoofd Onderwijs (HOND), een Plv. Hoofd Onderwijs (PHOND) en twee beleidsmedewerkers, waar ik er een van was. Verder nog een secretaresse die ook niet omkwam in het werk, maar ze wist wel veel van die slangenkuil.

Op een dag kreeg ik via via een vraag uit politiek Den Haag over de verhoudingen tussen de examenresultaten van de vrouwelijke en mannelijke leerlingen. Ik toog opgewekt naar de afdeling Onderwijs in Den Helder, om daar in de archieven te zoeken naar deze statistische getallen. Wat bleek, de cijfers en slagingspercentages werden wel bijgehouden maar niet gesplitst in vrouwen/mannen. Dit was ook nooit gedaan en niemand zag de reden ervan in om het wel te doen. Ik meldde dit opgewekt via de geëigende kanalen aan de politiek in Den Haag, die onmiddellijk reageerde met: ‘dan toch maar’.

Goede raad was duur en uiteraard was er niemand met een goed advies. Uiteindelijk heb ik toch een hele brei van cijfers opgehoest, met als basisargumentatie dat er ongeveer 10% vrouwen en 90% mannen bij de Koninklijke Marine werkzaam waren. Dat was, volgens mij, dan ook terug te vinden in alle opleidingen en in de resultaten van deze opleidingen. Dus ik heb voor alle opleidingen bij de Koninklijke Marine deze cijfers beredeneerd en ingevuld in eindeloze tabellen. Iedereen tevreden en het beleid hoefde niet veranderd te worden. Hierbij

moet nog wel worden vermeld dat er altijd ongeveer 20% van de militairen in opleiding zaten, dus dat is een zeer substantieel percentage, ook wel genoemd het ‘niet-beschikbaarheidspercentage-onderwijs’. Elk jaar kwamen er afspraken dat dit percentage omlaag moest en elk jaar gebeurde dat niet. Er kwamen telkens meer opleidingen, zoals voor veiligheid, milieu, e-mails versturen en andere belangrijke digitale onderwerpen.

POKS



Zoals zo vaak werd ik weer gered door de bel. Op een mooie dag zat ik in de trein van Den Haag naar Schagen en reisde samen met een van de belangrijke mensen van de Afdeling Officieren in Den Haag. Hij vroeg of ik niet naar Suriname wilde om te helpen een Kustwacht op te zetten. Verdere details had hij ook niet en dit verzoek kwam rechtstreeks van de minister van Defensie af, die had dat blijkbaar beloofd aan zijn Surinaamse evenknie.

Mijn functie werd Project Officier Kustwacht Suriname (POKS). Ik werd naar Suriname gestuurd met de meest vage opdracht en voorbereiding die ik ooit heb gehad. Iets in de trant van “ga eens kijken of je iets kan doen voor een nieuwe kustwacht in Suriname” en “loop even langs de inlichtingendienst dan kan die je brieven op veiligheidsgebied”, maar ook de woorden “hou je ogen en oren open” waren niet een blijk van veel voorbereiding of doelstellingen, laat staan dat ik fondsen had voor enige plannen. Een lichtpuntje was een landmachtofficier die al jarenlang op en neer vloog naar Suriname om allerlei projectjes te doen. Ook de militair attache in Paramaribo was een goede hulp om lokaal iets op te steken en om verbindingen te maken.

Het oprichten van een kustwacht voor Suriname was zeker een goed idee, maar ik begreep niet waarom dit zo amateuristisch werd gestart. Waarschijnlijk waren er andere agenda's op politiek niveau, maar duidelijk was het zeker niet. Toch was het prachtig pionieren in Suriname. Ik deed zaken met vertegenwoordigers van de regering, maar ook met mijnheer Bouterse en zijn medewerkers. Iedereen wilde dolgraag een kustwacht om de lange kusten van Suriname te bewaken tegen illegale bevissing, drugssmokkel etc. De uitslag van de verkiezingen in mei 1996 waren voor Nederland aanleiding om te stoppen met dit vage project. Ik vond het jammer om dit land met zijn aardige mensen te moeten verlaten.

Waar in de wereld vraagt je chauffeur waarom Nederland wel sneeuw had en Suriname niet? Deze manier van denken was niet ongewoon en zette je wel aan om allerlei denkpatronen te verwachten in je werk. Het was voor velen in Suriname zo logisch dat Nederland de nieuwe kustwacht zou oprichten en betalen. Ik ben nog op reis geweest met vier parlementsleden uit Suriname naar Curaçao, waar op 1 februari 1996 de Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch Gebied werd opgericht. De Surinaamse parlementsleden waren zeer onder de indruk, ook over de financiering van de Antilliaanse Kustwacht. Toch jammer dat het project in Suriname moest stoppen i.v.m. politiek redenen. Het duurde tot 1 september 2013 voordat de Surinaamse Kustwacht daadwerkelijk werd opgericht.

Afdeling Onderwijs

Na mijn avonturen in Suriname werd ik weer teruggeplaatst bij de Afdeling Onderwijs van de Afdeling Personeel in Den Haag. Gedurende mijn tijd in Suriname had niemand mijn oude functie bij de Afdeling Onderwijs ingevuld. Ik kwam zo weer terecht achter mijn eigen bureau. Een keertje afstoffen en het was of er niets was gebeurd. Dat was ook zo. Ik kan mij herinneren dat ik toen veel aandacht aan mijn studie Rechtswetenschappen kon besteden omdat het onderwijs binnen de KM niet mijn onverdeelde aandacht nodig had. Of erin die tijd nog iets bijzonders is gebeurd, kan ik mij niet meer herinneren. Ik betwijfel het ook. Bij een van de vele bezuinigingen werd de Afdeling Onderwijs in Den Haag volledig weggeorganiseerd. Ze werden verder ook niet gemist.

Innere Führung

Iets wat ik u toch niet wil onthouden is een cursus waar ik heen moest. De naam van deze cursus was *Innere Führung*, en duurde van 27 januari – 31 januari 1997 in Berlijn. Ongeveer 8 Nederlandse officieren moesten zich melden in Berlijn bij een onderwijsinstituut van de Duitse krijgsmacht. Niemand had een idee wat de bedoeling was van deze cursus. Het bleek een uitwisseling van gedachten te zijn met voormalige officieren uit het Oost-Duitse leger, met o.a. als doel dat deze officieren kennis konden maken met de vijand uit de koude oorlog en v.v.

Het concept van *Innere Führung* harmoniseert de principes van vrijheid die een democratische rechtsstaat hanteert en het principe van orde en functie dat strijdkrachten moeten naleven om de missie te volbrengen die hen is toegewezen onder de grondwet. Dit was in Oost-

Duitsland anders en in Nederland kennen we deze principes wel, maar die worden niet als zodanig separaat benoemd en bediscussieerd. De principes en fundamenteën van *Innere Führung* combineren de eisen van de militaire missie en plicht met de waardigheid en rechten van de burger. Ze zijn ontworpen om de spanningen die voortvloeien uit de militaire verplichtingen van een lid van de strijdkrachten en de rechten en vrijheden van een burger in evenwicht te brengen. *Innere Führung* is een integraal onderdeel van elke leiderschapsactiviteit in alle domeinen en op alle niveaus. Het vormt het fundamentele principe van leiderschap en gedrag en doordringt als zodanig elk aspect van de dienstroutine. *Innere Führung* drukt zijn stempel op zowel de geest als de houding die heerst in het Duitse leger. *Innere Führung* wordt beoefend door middel van training, leiderschap, zorg en welzijn, politieke educatie, militair recht en militaire discipline. Het is ook een beetje een reactie op de eerste en tweede wereldoorlog, toen *Innere Führung* geen onderdeel uitmaakte van het Duitse leger. Kortom, een zeer verwarrende week voor velen, maar wel mooie excursies in Berlijn gemaakt binnen deze context.

Afronding

Na ruim 2,5 jaar in Den Haag gediend te hebben met de nodige onderbrekingen, vond ik het ook wel genoeg. Ook omdat je vrijwel nooit thuis was, maar in pension zat bij, meestal, een oudere weduwe. Op vrijdag ging je in de late namiddag naar huis en zondagavond ging je alweer naar je pension. Dat was zeker geen aantrekkelijk aspect van een plaatsing in den Haag. Ik heb in minsten drie of vier pensionadressen gelogeed door de week. Bij geen van deze logeeradressen zou ik nog een keer terug willen keren.

Het werk in Den Haag is zeker leuk en veelal afwisselend, maar het sociale aspect van de werknemer werd volledig verwaarloosd.

Hoofdstuk 32 OPSCHOOL

EO Opschool **3 november 1997 – 28 mei 1998**
Unified Endeavour **8 december 1997 -7 februari 1998**
Strong Resolve **7 februari 1998 – 22 maart 1998**

Inleiding

Medio september 1997 werd ik gevraagd om contact op te nemen met Afdeling Personeel/Bureau Officieren in den Haag. Daar hadden ze verheugend nieuws voor mij. Ik werd voorgedragen voor de functie van Eerste Officier van de Operationele School in Den Helder onder gelijktijdige bevordering tot de naast hoge militaire rang van ‘Kapitein-Luitenant ter Zee’. Op 14 november 1997 kwam dit alles tot uitvoering. Ik had 9 jaar de rang van LtZ 1 bekleed en werd na een normale periode bevorderd tot de naast hogere rang. Het duikminutenincident heeft in mijn bevordering of anderszins geen enkele rol gespeeld, eerder het tegenovergestelde. De door iedereen gewenste mooie plaatsingen op Barbados en in de VS mocht ik bekleden.

EO



De functie van Eerste Officier Operationele School (EO OPSCHOOL) was een gecompliceerde functie. De school was voortgekomen uit verschillende kleine bedrijfsscholen binnen de Koninklijke Marine, zoals onderzeebootbestrijding, verbindingen, de school voor scheepsonderofficieren en de artillerieschool. Dit was goed te merken in de verschillende culturen die men probeerde te handhaven. Onderlinge samenwerking was toen geen vanzelfsprekendheid. Het was ook een grote school met veel personeel. Eén van de meest delicate onderwerpen was het feit dat het een Nederlands-Belgische School was; sommigen draaiden dat zelfs om. Er was strijd waar de beide nationale vlaggen moesten hangen, even groot en gelijkwaardig. Daarbij kwam dat onze Belgische collega's in twee talen moesten lesgeven, zelfs al er geen Franstalige studenten waren moest er een klaslokaal en instructeur aanwezig zijn, zeker op papier. Later bleek dat enkele pragmatische oplossingen het beste was, waarbij Nederland zich niet de kaas van het brood liet eten, mede gezien het feit dat de Belgische marine graag wilde/moest samenwerken met de Nederlandse marine. Ook getalsmatig waren onze Belgische collega's ver in de minderheid. Ik vond het een leuke en uitdagende functie, waar ik wel iets van kon maken. Maar, de horizon verbrede zich weer eens en ik werd gevraagd om voor enkele maanden naar Norfolk in de VS te vertrekken.

Oefening Unified Endeavour



Eind 1997 reisde ik naar Norfolk en Suffolk in de VS en wel naar het hoofdkwartier van *U.S. Second Fleet* met als thuisbasis Norfolk, Virginia. Enorm veel schepen zoals vliegdekschepen, kruisers maar ook kleinere schepen. *U.S. Second Fleet* had ook een eigen hoofdkwartierschip de USS ‘Mount Whitney’, bijgenaamd het ‘*fighting flagship*’.

Ik moest me melden bij de juridische staf van de commandant van *U.S. Second Fleet*, een Amerikaanse admiraal. Ik werd opgevangen door enkele van zijn officieren. Toen bleek dat ik de jurist uit Nederland was, brak onmiddellijk al het ijs. Ik was ingedeeld als plaatsvervangend hoofd van de juridische afdeling. Dat bleek toch anders te zijn dan in Nederland waar we toen slechts enkele maritieme juristen hadden binnen de gehele Koninklijke Marine. Ik kreeg de beschikking over 14 juristen en 35 semi-juristen (*para-legals*), die ik de hele dag aan het werk moest houden. Zelfs met zoveel hulpkrachten had je het nog druk, ook omdat deze mensen allemaal om werk kwamen vragen om te laten zien hoe hard ze werkten. Er moesten 24/7 juristen aanwezig zijn om juridische vragen te beantwoorden en om de admiraal met zijn staf 4x per dag te brieven. De duizenden mensen van *U.S. Second Fleet* waren bezig met het voorbereiden van een grote oefening op zee, genaamd *Strong Resolve*. De voorbereidingsoefening had de naam *Unified Endeavour* en was verdeeld in fasen. Dit was een plaats waar je veel kon leren als ondersteunend maritiem jurist. Als ze je vertrouwden bleven ze vragen stelen. Allemaal vragen over toepassing van geweld, krijgsgevangen, oorlogsmisdaden, welke doelen mogen worden aangevallen, Rules of Engagement etc. Het voorbereiden met behulp van een *wargame* op een hele grote oefening had ik als jurist nog nooit meegeemaakt, maar het was heel verhelderend. Om een kudde juristen en assistenten bezig te houden die graag wilde presteren en dat laten zien was iets wat ik in Nederland ook nog nooit had gedaan. Maar na een paar dagen lukte dat ook steeds beter. Tijdens deze oefening sliepen we in een hotel en hadden we de beschikking over een huurauto. Als ik vrij had gingen we vaak naar mijn collega Buzz Waltmann, die woonde vlakbij. Hij was het hoofd van de juridische afdeling van *U.S. Second Fleet* en heeft erg veel voor ons gedaan. Ook logeerden we enkele weken in het huis van een Nederlandse collega die in zijn vakantie heel de VS toeristisch ging doorkruisen met de auto. Wij pasten ook keurig op hun hond.

Oefening Strong Resolve



Vlak voor de oefening *Strong Resolve* begon moest ik naar Lissabon vliegen en embarqueren op het stafschip USS *Mount Whitney*. Daar sliep ik in een tweepersoonshut samen met een Portugese officier. Prima verzorgd allemaal en heel bijzonder om het scheepsleven aan boord van een Amerikaans oorlogsschip te mogen meemaken tijdens acties. Wat me erg opviel is dat er zoveel opvarenden waren voor zo'n schip van haast 200 meter lang:

1000 man en dan nog ruimte voor eventuele opstappers. Een schip dat nooit sliep.

We deden de hele oefening en waren diep onder de indruk van de organisatie. Vier keer per dag de Commandant briefen en als je daar een fout maakt werd je daarna netjes bedankt en kon je met de helikopter naar de wal en huis. Een van mijn bijbaantjes was de Commandant vergezellen tijdens allerlei vergaderingen. Ik zat dan niet aan de vergadertafel maar op een eenvoudige stoel langs de muur en achter de Commandant. Hij riep je dan bij je dan moest je snel en correct zijn juridische vragen beantwoorden, dus niet van: die zoeken we op. Mijn bezwaren tegen zijn principe '*make it legal*', kon hij goed waarderen, maar alleen op basis van argumenten. Toentertijd rouleerde in de VS het memorandum uit Washington genaamd: '*Making torture legal*'.

De Commandant commandeerde zijn schepen met harde en vaste hand. Hij stuurde zelfs een Franse generaal weg van de vergadertafel en gaf hem de functie van 'receptie-generaal'. Ik heb die arme man ook niet meer terug gezien. Wat ook niet in voordeel van deze Fransman was dat hij weigerde Engels te spreken.

Verder was het aan boord veel werken, maar na een poosje komt ook daar de routine in en weet je wat er van je verwacht wordt. Na enkele weken op zee meerden we af in Rota, Spanje. Hier was een Amerikaanse basis van de *US Navy*. Een grote haven en een groot Amerikaans kamp met alle bekende Amerikaanse 'vreetschuren'. Je kon er zelfs met dollars betalen. Na enkele dagen vloog ik via Rammstein, Duitsland naar Brussel waar ik mijn auto had staan. Weer een prachtige reis en mooie belevenissen.

Afronding

Zo kreeg is dus op tijd mijn volgende militaire rang met als functie Eerste Officier op de OPSCHOOL. Een mooie en nuttige functie, maar blijkbaar lag mijn toekomst elders, omdat ik in de VS mee mocht doen met twee levensgrote internationale oefeningen in de staf van een Amerikaanse admiraal. Twee hele nuttige oefeningen waar ik veel geleerd heb en de vriendschap met Buzz Waltman kon verdiepen. We zouden elkaar nog tegenkomen. Voorlopig had de Koninklijke Marine bedacht dat ik voor drie jaar op Barbados zou worden gestationeerd. Ik had daar geen bezwaar tegen.

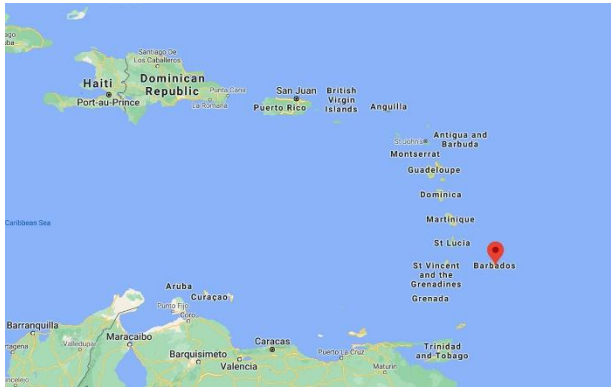
Hoofdstuk 33

Barbados

PMO

8 juni 1998 – 16 augustus 2000

Inleiding



Op een bepaald moment werd ik gevraagd of ik naar Barbados wilde. Ik deed net of ik wist waar dat eiland lag. Ik verwarde het met Bermuda in de Atlantische Oceaan, terwijl Barbados in de Caribische zee ligt. Een prachtig klein eiland met een mooie natuur. Na overleg met Anneke en Vincent, die inmiddels op het KIM was aangetreden voor

de opleiding tot zeeofficier bij de Koninklijke Marine. Iedereen had er zin in dus werd de verhuiswagen gebeld, de spullen ingepakt en vlogen we met z'n tweeën naar Barbados. Vincent bleef achter op het KIM en woonde verder in ons huis aan de Korenmolen. Een prima oplossing.

Voordat we verhuisden naar Barbados mocht ik van de Koninklijke Marine een verkenningsreis maken samen met Anneke. Dat was een mooie, nuttige en aangename kennismakingreis met het eiland. We gingen een bureau opstarten om de lokale regeringen bij te staan met raad en daad op het gebied van maritieme drugsbestrijding. We is in dit geval een Engelsman, Barbadiaan, Fransman, Spanjaard en mijn persoon. Er was nog niets geregeld, we moesten nog een kantoor huren, bureaus en stoelen kopen etc. Daarnaast moesten Anneke en ik ook nog een huis huren voor een paar jaar en dat helemaal woonklaar maken.

PMO



Dat samenwerken om alle regeringen in het Caribisch Gebied te assisteren met maritieme drugsbestrijding zou starten vanuit een 'Project Management Office' ofwel het PMO. Dit is opgericht op 01 januari 1998 en had een levensduur van drie jaar. Hierna wordt in het kort elk project beschreven. In oktober 1998 werd het PMO Werkplan samengesteld. Hierin stonden zeven projecten beschreven, waarvan het oprichten van de nationale gezamenlijke hoofdkwartieren in twaalf (12) geselecteerde landen veruit het belangrijkste was.

Het PMO Werkplan was door alle belanghebbende instanties van commentaar voorzien en goedgekeurd. In grote lijnen kwam het erop neer dat in het jaar 1999 alle gezamenlijke nationale hoofdkwartieren zouden zijn opgericht of in een ver gevorderd stadium van oprichting zouden verkeren. Het laatste jaar van de PMO, het jaar 2000, zou worden gebruikt om op regionaal gebied internationale hoofdkwartieren op te richten. Dus een gezamenlijke internationale strijd tegen de drugsmokkel die in het Caribisch Gebied welig tierde.

Hieronder een kort overzicht van de projecten:

1. Nationaal Gezamenlijk Hoofdkwartier

Dit project behelsde de oprichting van een nationaal gezamenlijk hoofdkwartier in 12 Caribische landen. Dus 12 deelprojecten. Elk Caribisch land zou nationaal meer samenwerking voorschrijven voor zijn eigen rechtshandhavers, zoals die van de nationale politie, Defensie, Kustwacht, Douane, Immigratie etc. Als voorbeeld werd wel de Kustwacht Caribisch Gebied genoemd gevestigd op het terrein van de Koninklijke Marine op Curacao. Deze Kustwacht heeft al sinds jaar en dag zo'n gezamenlijk hoofdkwartier, zelfs met internationale deelname.

De bedoeling was dat al deze landen zelf, met behulp van de PMO, gezamenlijke hoofdkwartieren zouden oprichten. De landen zorgen voor accommodatie en personeel, terwijl de PMO zorgdroeg voor o.a. MOU's tussen de verschillende nationale drugsbestrijders, het juridische kader, standaard werkprocedures, functiebeschrijvingen en de fondsen voor de benodigde apparatuur. Ook de keuze en de daadwerkelijke aanschaf van de apparatuur was in handen van de PMO, en ook de opleiding van het personeel.

Het pilotproject op St. Kitts & Nevis gaf goede hoop. Eind 1999 zou het mogelijk operationeel als een gezamenlijk communicatiecentrum. Er waren fondsen beschikbaar gesteld door het (Nederlandse) Ministerie van Defensie voor de aanschaf van communicatieapparatuur. De andere, elf (11), landen bleven achter, veelal door passiviteit van de machthebbers.

2. Nationale databank voor schepen (Scheepsregistratie)

Dit bleef in de permanente fase van inventariseren. Wel was er toestemming gevraagd om een bepaald registratiesysteem te mogen gebruiken.

3. Inventaris van alle drugsbestrijdingsinstanties in de regio (Telefoonboekje)

Inventaris van alle drugsbestrijdingsmiddelen zoals schepen en vliegtuigen in de regio (Caribisch vlootplan). Samen met een groot communicatieplan voor onderling contact

tussen de hoofdkwartieren op alle eilanden. Sommige hoofdkwartieren hadden geeneens een internationale telefoonverbinding.

4. Adviseren over wetgeving voor maritieme samenwerking

Voor alle bezochte landen is een inventaris opgemaakt van alle benodigde wetgeving op het gebied van maritieme samenwerking en het oprichten van de hoofdkwartieren. Daar waar nodig heeft de PMO-modelwetgeving verzorgd en adviezen verstrekt. Dit allemaal op basis van het door Nederland gestarte initiatief van een nieuw verdrag in dit gebied, genaamd Verdrag over samenwerking bij de bestrijding van sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen over zee en door de lucht in het Caribisch gebied, ofwel het San José Verdrag van 2003.

5. Opleidingen en training voor personeel van de hoofdkwartieren

Geen aanvang. Permanent op zoek naar financiering. Dit project dient niet te worden verward met het (grote) Training-Project, dat ook onder de auspiciën van de PMO plaats vindt. Dat grote Training-Project is een gezamenlijk project van UK en EC. Hier was dus sprake van elkaar concurrerende instanties die beide met zeer goede bedoelingen hun gratis diensten aanboden.

6. Jaarlijkse Conferentie

De PMO wilde elk jaar een voortgangsconferentie houden, maar had besloten om dit voorlopig niet te doen omdat er nog te weinig voortgang was met alle projecten.

In 1999 was er een (1) hoofdkwartier operationeel, terwijl met die voortgang het zeer te betwijfelen is of er in het jaar 2000, het laatste jaar van de PMO, nog enkele gezamenlijke nationale hoofdkwartieren operationeel zouden worden. De oprichting van regionale hoofdkwartieren was in het gedrang gekomen. De resterende projecten toonden ook niet veel progressie. De oorzaken van de vertragingen konden worden verdeeld in twee categorieën: externe en interne.

1. De externe oorzaken van de opgelopen vertraging waren een tegenvallende beginsituatie bij de oprichting van de nationale gezamenlijke hoofdkwartieren, te laat en te weinig beschikbaar komend personeel en een probleem met de cash-flow. De externe oorzaken hebben een nauwe relatie met de interne oorzaken. Enkele leden van de PMO vonden dat zij niet uitgezonden waren om lid te zijn van een politieke pressiegroep. Sommige leden waren van mening dat het vaak bezoeken van landen contraproductief zou werken. Een

minder gunstige invloed op de voortgang van de PMO was dat er geen structuur bestond en dat duidelijke leiding ontbreekt. Dit wreekt zich bij hiërarchisch opgevoede officieren. Niet iedereen nam zijn volle verantwoording. Ieder deed wat hem goeddunkte en dat was niet altijd ten gunste van de voortgang.

2. Om tot beslissingen te komen binnen de PMO werd er gebruik gemaakt van het consensus- en harmoniemodel. Dit leidde ook tot een zekere passiviteit. De kwaliteit en motivatie van de leden van de PMO waren niet allemaal even goed, terwijl een gebrek aan enthousiasme leidde tot “stroperigheid”. Uitstellen en zo de eindstreep halen was voor meerdere leden de manier om te overleven.

Ik had heel goed contact met het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken en dat van Defensie. Ik rapporteerde maandelijks aan de opdrachtgevers en had tussendoor ook veel contact. Men zag wel in dat dit niet zou veranderen en begon een met een tactische terugtrekking. Voor het leven op het eiland Barbados had ik nog wel even willen blijven, maar vooral het werk met saboterende collegae was zeer frustrerend, met name om bepaalde zaken eens anders te proberen te benaderen of op te zetten. Voor mijn werk moest ik om de week een staat/eiland bezoeken om te kijken hoe de eventuele progressie van hun projecten was. Meestal was die niet ver, maar ik leerde elke keer weer nieuwe excuses en verhalen waarom alles niet kon. Het reizen en ministers en ambtenaren van andere landen te mogen ontmoeten was altijd leuk, zeker de positieve verhalen over de negatieve voortgang maakt altijd weer indruk.

LEEFTIJD 50-75 jaar (2000-2025) Privé

Hoofdstuk 34

Schagen

Nes 48

2 juli 2003–5 mei 2025

Inleiding

Hoofdstuk 14 eindigde dat we medio 2003 een nieuw huis hadden gekocht aan de Nes in Schagen. Dus weer eens verhuizen, maar nu naar een heel mooi plekje in het buitengebied. We waren blij dat we hier mochten wonen. Verder vertel ik enkele relevante zaken die zich voordeden gedurende de periode dat we in dit huis woonden. Ze gaan niet puur over werkzaamheden, maar over taken en functies die iemand kan uitvoeren voor de maatschappij.

Verhuizing

De verhuizing was weer op de minuut geregeld. We deden alles zelf, uiteraard met behulp van enkele vrienden. Alle keren dat we naar de Nes reden om schoon te maken etc. namen we iets mee dat toch verhuisd moest worden. Op een zaterdag hebben we alle grote meubelstukken en bedden verhuisd met behulp van enkele aanhangwagens. Alles liep gesmeerd en 's avonds konden we op de Nes slapen.

Uiteraard was het huis nog niet helemaal gereed, maar dat kwam in de loop van de tijd wel. Anneke schilderde, zoals gebruikelijk, alsof haar leven ervan afhing. Weer prachtige kleuren en de verf zit nu nog steeds er goed op. Het huis was nog niet helemaal afgebouwd, we misten bijvoorbeeld twee garages, badkamer en de openhaard. Maar dat ging geleidelijk en haast vanzelf.

In begin november 1983 ging ik naar Irak voor 6 maanden. Even daarvoor was de aannemer al begonnen met de bouw van twee garages naast het huis. Heel voorzichtig vroegen ze, heel terecht, als ik nu niet terugkwam uit het oorlogsgebied, wie betaalde dan deze garages. Ik heb ze gerustgesteld door te zeggen dat het geld klaarlag als de garages gereed waren. Zo hadden we dit afgesproken, en zo geschiedde.

Verder kregen we door toeval kennis aan en zeer jonge stukadoor die net voor zichzelf was begonnen. Hij wilde zijn hele zomervakantie opofferen om ons huis van binnen te stukadoren etc. Dat heeft hij prima gedaan, we waren zeer tevreden met hem. Van zijn verdiende geld kocht hij gelijk een prachtige rode BMW uit de 5-klasse.



Figuur 45. Nes 48 te Schagen

Stichting Meesterlijk Schagen



In 2004 werd in het voormalige notaris pand aan de Landbouwstraat te Schagen, de expositie **Meesterlijk Schagen** gehouden. Door middel van schilderijen, tekeningen en kaarten werd de stad Schagen door de eeuwen heen in beeld gebracht. Het succes van de tentoonstelling inspireerde de initiatiefnemers om een bijdrage te blijven leveren aan het culturele leven in Schagen. Inmiddels heeft de stichting Meesterlijk Schagen een indrukwekkend aantal succesvolle culturele activiteiten op haar naam staan. De samenwerking met andere instellingen of personen heeft daar zeker aan bijgedragen. Ik was blij dat ik vanaf de beginjaren mee mocht werken aan deze succesvolle onderneming. De volgende projecten werden succesvol uitgevoerd door Meesterlijk Schagen:

1. Een grote expositie van schilderijen tekening en beelden;
2. Een boek over de beroemde schilder Cornelis Bok;
3. 10 jaar achterelkaar een Slotgrachtconcert;
4. De beroemde Cornelis Bok wandel- en fietsroutes;
5. De film 'Een wandeling door 600 jaar stadsgeschiedenis';
6. Website over de geschiedenis van Schagen (www.geheugenvanschagen.nl);
7. 10 jaar lang een Nieuwjaarsmiddagconcert in het Scagontheater;
8. Kunstenaarsmarkt Montmartre;

9. Waterpomp op de Markt;
10. Cultuurfonds.

Kortom, veel werk verzetten om met alle projecten geld in te zamelen voor de cultuur in en om Schagen. Cultuur wordt hier ruim uitgelegd. Al deze projecten leverden geld op dat vrijwel onmiddellijk in het Cultuurfonds verdween om culturele projecten, ook van anderen, te bekostigen. Een hele goede manier om zonder veel regeltjes de cultuur in Schagen te ondersteunen met raad, daad en financiën. Naast het maatschappelijke effect was het vergaderen met de Stichting Meesterlijk Schagen een sociale lust. Veelal vergaderen bij Peetoom op de Markt, zo rond 16.00 uur en een keer per jaar met de partners eten, ook bij Peetoom. Uiteraard allemaal op eigen kosten, hoe hoog het saldo van het Cultuurfonds ook was.

Nationaal Duikcentrum (NDC)



Gedurende de periode 2011-2012 was ik voorzitter van het Nationaal Duikcentrum (NDC). Dit was een soort samenwerkingsverband tussen meerdere belanghebbenden

op duik(medisch) gebied, zoals de overheid, Defensie, duikindustrie, werkgevers en duikers. Het was eigenlijk meer een niet-hiërarchisch netwerkverband dan een samenwerkingsverband. De overheid wilde zich terugtrekken, vooral op toezicht en handhaving, terwijl andere belanghebbenden dit niet konden en wilden overnemen. Dus kwam er een poging om conventanten te sluiten en arbocatalogi in het leven te roepen, met als doel meer veiligheid en door iedereen geaccordeerde regelingen, dus een soort privaatrechtelijk toezicht en handhaving. In de Arbocatalogi werden zoveel mogelijk risico's benoemd die konden voorkomen bij duiken. Voor al deze risico's wordt aangegeven welke minimale beheersmaatregelen een werkgever en werknemer moeten nemen om de genoemde risico's te beheersen.

Er werden echter door de jaren heen steeds meer onbegrepen regels gemaakt over allerlei zaken, waardoor er een warboel van regels was ontstaan die nauwelijks te volgen was. Om maar niet te spreken over de enorm uitgedijde NDC-organisatie van stichtingen en bureautjes. Het invoeren van een certificatiestelsel en daarna weer een registratiestelsel hielp ook niet om dit onderwerp eenvoudig te begrijpen. Een van de redenen was de amateuristisch benadering en uitvoering door allerlei gepensioneerde vrijwilligers, vaak zonder duikachtergrond of die al jaren stil stonden in hun eigen ontwikkeling. Een andere reden was dat er gestreefd werd

om via consensus te besturen, dat was een zekere weg naar onduidelijkheid. Ik was deze bestuurlijke wanorde helemaal zat na twee jaar, dus heb ik mijn contract niet verlengd. Op de achtergrond heb ik gelukkig nog wel enkele serieuze en bekwame bestuurders goed kunnen helpen met het opzetten van een beter en eenvoudiger systeem van regels over duiken.

Volgens mij is hier een nieuwe Duikwet op zijn plaats, om internationaal en nationaal de belangrijkste wet- en regelgeving op het gebied van duiken in Nederland en op Nederlandse schepen vast te leggen, waarbij toezicht en handhaving niet bij commerciële partijen moet liggen maar bij de overheid.

Rekenkamercommissies

2003-2011 Den Helder



Iemand zei ergens in 2002 of ik niet wilde solliciteren als lid van de Rekenkamercommissie Den Helder. Daar had ik nog nooit aan gedacht, maar ja ‘waarom niet’? Ik werd uitgenodigd voor een sollicitatiegesprek waarbij ik blijkbaar meerdere personen kon overtuigen

dat ik in de Rekenkamercommissie Den Helder plaats moest nemen.

Het werd wel een grote commissie van drie leden uit de gemeenteraad (interne) en vier leden van buiten de politiek (externen). Dit had het voordeel dat je een goede communicatie had met de raad, maar de politiek doet wel zijn intrede in het onderzoek. Dat laatste bleek ook al snel bewaarheid te worden, maar nooit onoverkomelijk. Ik, ook nog gekozen tot vicevoorzitter, vond dat we goed onze best deden, erg serieus waren in onze contacten met ambtenaren en raadsleden, kortom een bijna voorbeeldige Rekenkamercommissie. Als we een onderzoek wilde presenteren aan de raad, dan werd daar serieus mee omgegaan. De raad wilde bij grote voorkeur een presentatie gedurende een officiële raadsvergadering, gevolgd door een vragenronde. Het onderzoeksrapport werd onder embargo een week van tevoren opgestuurd naar alle raadsleden en naar de lokale pers. Iedereen hield zich in die dagen aan het embargo en kon zich goed voorbereiden op het onderwerp.

Een van de eerste onderzoeken ging over de vraag wat het doel, inrichting en resultaten van het volkshuisvestingbeleid was in Den Helder. Twintig jaar later zou dit onderzoek nog steeds actueel geweest zijn.

Conclusies waren toentertijd in 2004:

1. Doelen en uitgangspunten niet SMART geformuleerd;
2. Planningen, realiteit, prioriteit en controlesystemen ontbreken;

- a. Vertragingen laat geconstateerd;
 - b. Oorzaken van vertragingen niet inzichtelijk;
 - c. Bijsturing van plannen en uitvoering niet mogelijk;
 - d. Raad kan controlerende rol niet invullen.
3. Sterke vertraging in realisatie plannen
- a. Te weinig woningen toegevoegd;
 - b. Veel aanvullende onderzoeken;
 - c. Ontbreken monitoring voortgang.
4. Niet altijd een betrouwbare partner
- a. Geen bevordering samenwerking met externe partners;
 - b. Structureel overschrijden termijnen RO-procedures;
 - c. Wijzigen van de kaders;
 - d. Niet structureel opvolging geven aan prioriteiten.
5. Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden onvoldoende vastgelegd;
- a. In de bestuursopdracht worden de taken omschreven, maar zijn verantwoordelijkheden niet duidelijk omschreven en heel flexibel in te vullen.
6. Gemeenteraad heeft kaderstellende en controlerende rol onvoldoende vervuld
- a. Gebrekkige informatievoorziening;
 - b. Onvoldoende kritische vragen.

Zowel het College van B&W als de Raad onderschreven deze toch wel harde conclusies en beloofde beterschap. Na acht jaren liepen mijn laatste termijn af en werd ik keurig door de Raad bedankt met de nodige cadeaus en mooie woorden. Ik denk dat ik mijn steentje heb mogen bijdragen aan de controlerende taak van de Raad van Den Helder, mede omdat deze raad de Rekenkamercommissie zeer serieus nam.

2014-2024 Schagen



Op 16 december 2014 werd de Rekenkamercommissie Schagen (opnieuw) ingesteld door de gemeenteraad van Schagen. Jaren daarvoor was er ook al een

Rekenkamercommissie maar die was de laatste jaren niet erg actief gebleken. De raad vond dat blijkbaar niet erg. Toen er in 2014 een nieuwe Rekenkamercommissie werd ingesteld op

instigatie van ‘Den Haag’ was het meer een wettelijke verplichting dan dat deze raad dit zo graag wilde. Dit bleek o.a. uit het feit dat er vrijwel geen ambtelijke ondersteuning was, evenmin als geld of de gelegenheid om de onderzoeksrapporten te kunnen presenteren aan de raad. Het college probeerde vanaf het begin veel invloed te krijgen op de onderzoeksonderwerpen en de uitwerking van de onderzoeken, terwijl de Rekenkamercommissie expliciet voor de raad werkt. Vaak een beschamende vertoning waarbij de raad lijdzaam volgde. Die had toentertijd geen idee wat voor goed instrument ze bezat om te controleren of het college zich wel hield aan de door de raad gestelde beleidskaders.

Veel contact met de raad was nodig om ze te overtuigen dat het college niet altijd uitvoerde wat de raad wilde. Deze wantrouwende of nauwelijks geïnteresseerde attitude van de raad was waarneembaar gedurende de 10 jaren dat ik voorzitter mocht zijn van deze Rekenkamercommissie. De burgemeester probeerde dit soms wel te verbeteren door met de hele raad en Rekenkamercommissie ‘chinees’ te eten en zo de verhoudingen te optimaliseren. Ook de individuele gesprekken die ik voerde met fractievoorzitters hielpen niet of niet lang. Met name de grootse ofwel de ‘eeuwige coalitiepartij’ had om mij onbekende redenen geen affiniteit met de Rekenkamercommissie. Een reden zou kunnen zijn dat de onderzoeken van deze Rekenkamercommissie goed tot zeer goed waren met duidelijke conclusies en aanbevelingen. Dat betekende dat het college vaak haar beleid moest veranderen of aanpassen en dat de raad meer taakstellend en controlerend moest optreden. Eufemistisch zou gesteld kunnen worden dat het ‘dualisme’ nog niet in de Raad van Schagen was doorgedrongen. Dit is een politicologisch en staatkundig begrip waarmee men de taakverdeling tussen het College B&W als bestuur en de gemeenteraad als volksvertegenwoordigers wil aanduiden. Het College B&W is er om te besturen, maar de raad geeft de kaders en taken aan waarbinnen kan worden bestuurd. De raad controleert het bestuur achteraf op deze kaders en taken. Dit kan heel goed met onderzoeken van de Rekenkamercommissie.

De Rekenkamercommissie Schagen bestond uit drie externe leden. Ik vond dat een goede samenstelling, zonder politieke inbreng van raadsleden. Alleen maar professionele inbreng van geroutineerde onderzoekers. In de loop der jaren zijn er veel pogingen geweest om meerdere Rekenkamers in de buurt van Schagen te combineren. Ik vond dat voor Schagen niet goed, omdat je dan een verwaterd beleid krijgt in je onderzoeksonderwerpen. Onderzoeken doe je heel gericht binnen een gemeente voor een specifieke raad, met hun beleid. Soms zijn onderzoeken voor meerdere gemeenten zeer goed mogelijk, maar dan moet het wel over een

gezamenlijk onderwerp gaan. Die bestaan er niet veel, omdat elke gemeente zijn eigen specifieke beleid maakt en uitvoert. Wij hebben meerdere onderzoeken uitgevoerd met andere Rekenkamers in de kop van Noord-Holland. Die bevestigden telkens mijn mening over gezamenlijk rekenkamers. Vlak voor mijn laatste termijn erop zat, probeerde de burgemeester toch nog een keer om enkele lokale rekenkamers samen te voegen. De correspondentie hierover tierde al welig rond totdat ik een bericht kreeg van een collega voorzitter waarom ik hem niet had benaderd. Dat was heel eenvoudig, ik wist van niets, evenmin als de raad van Schagen. Toen hebben we als Rekenkamercommissie Schagen een brief geschreven aan de burgemeester om onze gal te spugen over dit onderwerp. We spraken af dat alle leden drie zwaar negatieve woorden zouden gebruiken om onze positie duidelijk te maken. Die brief kwam zeker aan, want binnen een paar dagen had ik de burgemeester op de stoep staan met de boodschap dat het allemaal niet zo bedoeld was en dat er een ‘communicatieprobleem’ was geweest. Ik heb maar duidelijk geantwoord dat deze redenering pertinent onjuist was en dat dit geen vertrouwen wekte om alsnog door te gaan op deze basis. Uiteraard is alles weer gesust, maar ons standpunt was duidelijk en er kwam geen gezamenlijke rekenkamer, omdat ook andere rekenkamers vonden dat je dat het beste lokaal onderzoeken kan uitvoeren, tenzij er een specifiek en gezamenlijk belang is.

Ik vond het niet echt jammer dat mijn (verlengde) termijnen erop zaten en dat ik kon vertrekken. Ik was uiteraard wel zeer dankbaar voor het ‘Compliment van Schagen’ dat ik mocht ontvangen uit handen van de burgemeester voor mijn goede en langdurige werk als voorzitter van de Rekenkamercommissie Schagen.

NVKK



De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) kwam in 2011 in beeld. Ik had een brief gestuurd aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en aan de NVKK. In die brief bood ik mijn diensten aan op het gebied van maritiem recht. De KVNR was zelfs niet zo beleefd om een antwoord te sturen, terwijl de NVKK onmiddellijk de telefoon oppakte en vroeg hoe ik dat voor ogen had. Het begin van een goede en vruchtbare relatie. Ik werd aangesteld als juridisch adviseur en zat ook al snel in het bestuur van deze vereniging. Ik voelde mij ook heel snel thuis in deze organisatie. Alles was gericht op de leden en de vergaderingen hadden

en hebben duidelijke grenzen. Vrijwel nooit een onvertogen woord en ik kon en mocht mijn juridische woord altijd ventileren. Het resultaat was veel juridische vragen van leden die ik vrijwel altijd kon beantwoorden via de periodieke uitgaven van de vereniging genaamd '*Notices to Master Mariners*'.

Veel evenementen meegemaakt en heel veel tijd gestoken in het bijpraten van het parlement over de bestrijding van piraten die Nederlandse schepen aanvielen. Eigenlijk was het veel lobbyen voor de nieuwe Wet Bescherming Koopvaardij. We schreven de tekst voor deze wet die maar al te graag werd overgenomen door twee Kamerleden die deze initiatiefwet hadden ingediend. Niet dat die zelf schreven aan de wet, maar wel hun positie gebruikte om deze wet verder te geleiden door de beide Kamers. Een politieke assistent die daadwerkelijk meeschreef aan deze wet was een van mijn vroegere studenten op het KIM. Hij bedankte mij nog hartelijk voor alle juridische lessen.

Een belangrijke bepaling uit de Wet Bescherming Koopvaardij was dat de kapitein van het schip niet de leiding had over een eventueel gevecht tussen piraten en de beveiligers van het schip, militair of privaat. De teamleider van de beveiligers was door de wet aangewezen als de leider bij een gevecht, omdat hij daarvoor was opgeleid. Dit was zeer bijzondere bepaling, die direct afkomstig was van de NVKK. Veel landen waren achteraf jaloers dat zij dit niet in hun wetgeving hadden opgenomen.

Dat deze wet, pas na meer dan 10 jaar, werd aangenomen door het Parlement was een groot succes voor iedereen die deze wet een warm hart toedroeg. Voordat de wet in werking trad had ik al een Anti-Piraterij Handleiding Kapitein geschreven, welke door de NVKK en het ministerie van Justitie en Veiligheid werd uitgebracht, ook in het Engels.

Raden van Toezicht

2007-2015 Stichting Surplus



Een klant van Annekes schoonheidssalon had gehoord dat ik wat tijd over had en die vroeg mij, via Anneke, te solliciteren als lid van het Bestuur van de Stichting Surplus die een kleine 40 basisscholen exploiteerde in de kop van Noord-Holland. Uit klinkklare nieuwsgierigheid besloot ik te solliciteren.

Ik werd na een kort gesprek met de bestuursvoorzitter aangenomen en zo begon een loopbaan als bestuurder en toezichthouder binnen het (speciale) basisonderwijs. Het bestuur bestond uit drie schoolhoofden en mijzelf. Iedereen probeerde goed zijn best te doen, maar enige subjectiviteit was hier wel aanwezig, mede gezien het feit dat twee bestuursleden ook nog getrouwd waren met een directeur van een school. De bestuursvergaderingen kenschetste zich ook door veel ruzie en machtsstrijden, zonder een bepaald strategie voor ogen te hebben. Deze vergaderingen werden elke keer op een andere basisschool gehouden, zo leerde ik ook snel alle scholen kennen. Er was binnen de organisatie wel een goede financiële controller aanwezig, daar hoefden we ons dus niet meer druk over te maken.

Mede door verpeste onderlinge verhoudingen werden er twee bestuursleden ontslagen door de rest van het bestuur, een grote opluchting en een stap verder naar professionalisering. Later werd het idee geboren om het huidige bestuur over te laten gaan in een Raad van Toezicht en om de twee huidige directeur de functie van bestuurder/directeur te geven. Deze bestuurde de Stichting Surplus, terwijl de Raad van Toezicht daar toezicht op hield. Dit gebeurde op 1 januari 2014. Meerdere dachten dat het goed was om alle leden uit het oude bestuur te vervangen omdat deze er al te lang in zaten en niet meewilden met het instrument van Raad van Toezicht. Aan mij werd niet gevraagd of ik ontslag wilde nemen, in tegendeel, ik mocht de nieuwe Raad van Toezicht gaan organiseren. Daartoe schreef ik eerst de nieuwe statuten en vervolgens werden daar de juiste mensen bij gezocht. Verder allemaal sollicitaties van allerlei personen. Om altijd de juiste personen te kiezen is en blijft erg moeilijk. Het duurde ongeveer een jaar voordat we een goede samenstelling hadden van de Raad van Toezicht. Er was zelfs een voormalige burgemeester uit de buurt die wilde wel lid blijven van de Raad van Toezicht, maar geen extra werk naar huis mee nemen, dus zo weinig mogelijk inspanningen verrichten voor de toegekende toelage. Die heb ik tijdens de vergadering gevraagd of zij haar positie in de Raad van Toezicht wilde opgeven en onmiddellijk te vertrekken. Deze botte aanpak werkte gelukkig, want de andere leden van de raad van Toezicht wilden ook graag dat ze wegging. Een roerige tijd met veel schuring maar weinig glans tussen bestuur en Raad van Toezicht.

Later bleek dat de scholen voor speciaal onderwijs niet meer in dezelfde stichting mochten zijn ondergebracht als scholen voor het basisonderwijs. Er kwam dus een aparte stichting,

genaamd VierTaal die vooral het speciaal onderwijs in Noord-Holland ging organiseren. Alle scholen van Surplus die speciaal onderwijs verzorgden werden overgeheveld naar de nieuwe Stichting VierTaal. Omdat ik goed bekend was met de voor- en nadelen van deze scholen zou ik in de Raad van Toezicht komen van VierTaal, mede om de eerste vier jaar ook de belangen van het speciaal onderwijs in de Kop van Noord-Holland te verdedigen.

De overgang van een gedeelte van Surplus naar VierTaal liep zeer geolied, alleen jammer dat we als toekomstige RvT, te weinig invloed hadden op het beleid van de nieuwe stichting VierTaal, zoals op de financiële en personele aspecten. Dat was allemaal al vastgesteld bij de oprichting van deze stichting

2015-2023 Stichting VierTaal



VierTaal had een eenmansbestuur onder de Raad van Toezicht. Dit alles startte op 1 augustus 2015. De Raad van Toezicht was professioneel opgezet, met enkele commissies etc. Helaas was de keuze van de bestuurder achteraf gezien niet zo'n goede.

Veel lacunes in zijn kennis van besturen, dus coachtrajecten werden 'vrijwillig' ingezet, maar nooit afgemaakt. Kortom, ontslag na enkele jaren. Daarna kregen we een andere bestuurder, die helaas door een ongeluk met haar fiets gedurende enkele maanden niet kon werken. Dus weer interims ingehuurd, weer langere genezingsprocessen helaas.

Kortom, het ging de eerste jaren van de Stichting VierTaal niet allemaal van een 'leien dakje'. De leden van de Raad van Toezicht konden het wonderwel goed met elkaar vinden. Een jaarlijkse zelfevaluatie hielp hier goed bij.

Ik denk dat de Raad van Toezicht de eerste jaren VierTaal overeind heeft gehouden, mede door zich met bestuurlijke werkzaamheden bezig te houden.

Een van de leden van de Raad van Toezicht heeft zelfs nog een tijd de alle taken van de bestuurder van de Stichting op zich genomen. Dat werkte goed voor de leerlingen, dus was het goed.

2021-? Koninklijk College Zeemanshoop



Medio 2021 kreeg ik een berichtje van de voorzitter van het Koninklijke College Zeemanshoop (KCZ), met de vraag of ik zitting wilde nemen in een op te richten Raad van Toezicht van het KCZ. Ik vond dat een hele eer om me voor het Koninklijk College van 200 jaar oud in te mogen inspannen. Maar of de duivel ermee speelde weer allemaal besognes. Er werd veel en luidruchtig oppositie gevoerd door enkele leden van de vereniging, waardoor het KCZ vrijwel onbestuurbaar werd. Het bestuur bestond uit personen die al lang hun termijnen hadden overschreden en zelfs uit een persoon die niet gekozen was en zichzelf de functie van vicevoorzitter had toegeëigend. Dit samen met een bestuurslid dat alle macht had gegrepen en die zo goed als mogelijk gebruikte om het KCZ door te laten werken. Er werd een Raad van Toezicht voorgesteld aan de Algemene Leden Vergadering, dit op voorspraak van het zittende en ruziënde bestuur.

Het KCZ is een maatschappelijk betrokken organisatie in het maritieme speelveld, zowel op financieel als op bestuurlijk vlak. Zoals het bijdragen aan projecten die gericht zijn op het welzijn van zeevarenden, en aan projecten voor verbetering van het imago van de maritieme sector en het beter voor het voetlicht brengen van de immense bijdrage die zeevarenden hebben geleverd aan de geallieerde overwinning in WOII. Opkomen voor de belangen van de zeescheepvaart in samenwerking met andere partijen is al 200 jaar een speerpunt, met de nadruk op voornamelijk sociaal-maritieme onderwerpen. Bestuurlijke aandacht gaat ook uit naar versterking van de positie van het maritiem onderwijs. Samenwerking betekent in deze met andere partijen inhoud geven aan gemeenschappelijke doelen.

NCOI



Begin 2012 hoorde ik dat je docent kon worden bij het NCOI, een commercieel opleidingsinstituut voor o.a. HBO Bachelor/Master onderwijs. Ik kreeg al redelijk snel de vraag of ik een testles wilde verzorgen in Utrecht. Omdat ik zowel Rechtswetenschappen als Bestuurskunde wilde doceren had ik een korte les voorbereid over het ‘convenant’, omdat dit zowel juridische als bestuurskundige eigenschappen had. De les verliep prima en ik kon enkele weken later al beginnen met de Module Privaatrecht in Amsterdam. Die verliep

niet geheel vlekkeloos, mede door het grote aantal leerlingen die eigenlijk niet wisten wat ze kwamen doen. De volgende lessen verliepen gelukkig beter.

Het interessante aan lesgeven bij het NCOI is dat de studenten na de eerste en de laatste les de docent evalueren en hem meerdere cijfers geven. Mocht je als docent gemiddeld niet boven een 8 uitkomen dan kreeg je die module de volgende keer niet weer. Ik heb gelukkig 12 jaar lang duidelijk meer dan een 8 gescoord.

In de loop van de jaren breidde mijn werkzaamheden voor NCOI zich uit met het maken van examens, opzetten of verbeteren van hele modules, maar ook het voorbereiden van accreditaties om de kwaliteit van het officiële Bachelor/Master onderwijs te waarborgen. Ook het begeleiden van studenten met hun scriptie was erg leuk om te doen. Al met al ben ik in 2024 gaan minderen met het verrichten van werkzaamheden voor NTI, NCOI, Bestuursacademie, LOI etc. Dat werd een soort automatisch proces, omdat je een opdracht krijgt aangeboden, accepteer je die niet dan gaat die aan je voorbij. Dit systeem werkt prima. Ik heb met veel plezier voor het NCOI en haar satellieten mogen werken.

Afronding

Op dit moment (maart 2025) ben ik nog vicevoorzitter van de Rekenkamer Hardinxveld-Giessendam en van de Rekenkamer Zoeterwoude. Dit samen met een professioneel onderzoeksbureau. Hiervoor verrichten we een onderzoek per jaar.

Tijdens en na mijn diensttijd heb ik vele baantjes mogen vervullen. De belangrijkste heb ik hierboven beschreven. Ik heb er ontzettend veel van geleerd en veel ervaring opgedaan, die telkens weer kon worden gebruikt bij de volgende baantjes.

Ik vraag me wel af hoe het toch mogelijk was dat ik telkens in bestuurscrises terecht kwam en dat die na en paar jaar wel telkens in een rustig vaarwater kwamen. Wat veel hielp is om het doel te visualiseren en daarop te sturen. Bekend werd mijn uitspraak: ‘Is het goed voor de kinderen die het onderwijs volgen?’ ‘Dan is het voor de rest ook goed’. Houd het simpel. Kortom, besturen en toezichhouden hierop is een heel nuttige bezigheid voor de maatschappij.

Hoofdstuk 35

JNAB B.V.

2000

Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V.

Inleiding

Eind 2000 vroeg een collega uit de duikwereld of ik hem kon helpen met een juridische zaak. Hij had een zeiljacht gehuurd en daar schade meegemaakt. Er was een financieel verschil over sleeploon en schade veroorzaakt door een slechte stuurinrichting. Deze zaak wonnen we door kennis van algemeen juridische zaken, specifieke zaken over varen, maar ook door gebrek aan kennis bij de tegenpartij. Ik schermde toen al met een juridisch adviesbureau genaamd JNAB B.V. In diezelfde tijd hielp ik ook mijn beste vriend met een arbeidsconflict. Op een doordeweekse avond hebben we op mijn studeerkamertje samen een pleidooi opgesteld, inclusief een claim voor allerlei onkosten en gederfde inkomsten. De kantonrechter in Groningen vond dat toch wel een beetje veel en reduceerde het totaalbedrag met 10%. Al met al toch nog een zeer substantieel bedrag en verder ook nog gelijk gekregen op andere arbeidsrechtelijke verschillen

.

Zo deed ik steeds meer zaken over kleine juridische geschillen waar mensen erg veel pijn en verdriet van hadden. Dit bracht bij mij het idee naar boven om een juridisch adviesbureau op te richten en verder via dit vehikel alle juridische bijstand in te richten en te stroomlijnen. Ervaring leert dat het zakendoen met een officieel juridisch adviesbureau beter werkt dan als privépersoon juridische adviezen aan te bieden. Ook kleinigheden zoals visitekaartjes en eigen briefpapier maakt indruk en schept vertrouwen, soms net voldoende om de balans naar jou te laten doorslaan.

Oprichting JNAB B.V.

Zogezegd en zo gedaan. Op een mooie dag in 2011 ging ik naar een bevriende notaris om het adviesbureau op te richten. Dat lukte zonder moeite, dus een halfuur later liep ik het notaris-pand uit met de acte van een net opgerichte zaak in mijn zak. De naam was Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V. Alle inschrijvingen werden gedaan, dus kreeg ik een btw-nummer en moest me gaan buigen over vennootschapsbelasting, dividend etc. Om maar niet te spreken over het bijhouden van een boekhouding. Maar ik was wel Directeur-Grootaandeelhouder (DGA) van een Besloten Vennootschap (B.V.) Gelukkig was mijn zoon, die veel financiële kennis had en heeft, bereid om dit allemaal in goede banen te leiden. Een zucht van

verlichting. Een BV is een rechtsvorm waarbij het vermogen is verdeeld in aandelen. Het is een rechtspersoon, hetgeen betekent dat de B.V. zelfstandig is en dat de aandeelhouders privé niet aansprakelijk zijn voor de schulden van de B.V. Om een B.V. op te richten, heb je een notaris nodig die de akte en de statuten van de B.V. opstelt. Het grootste voordeel van de B.V. is dat je niet persoonlijk aansprakelijk bent voor eventuele schulden of faillissement. Op je huis, auto of spaarrekeningen kan dan geen beslag worden gelegd.

Voortgang

JNAB B.V. ontwikkelde zich tot een bekende onderneming op het gebied van maritiem recht. Zeer veel opdrachten werden aan het bureau gegund, maar ook altijd naar tevredenheid uitgevoerd.

De opdrachten kwamen van overheidsorganen, commerciële bedrijven en alles wat ertussen zit. In al die jaren is er geen wanklank gevallen over zaken of iets anders.

Slechts een klant heeft een rekening niet betaald, maar belooft elk half jaar plechtig dat die dat wel gaat doen. Uiteraard moet ik ook weleens vragen om een factuur te voldoen, maar dat is toch redelijk zeldzaam, en vaak nog dezelfde klant. Ook voor zaken in het buitenland voldoet de Nederlandse rechtsvorm B.V. uitstekend.

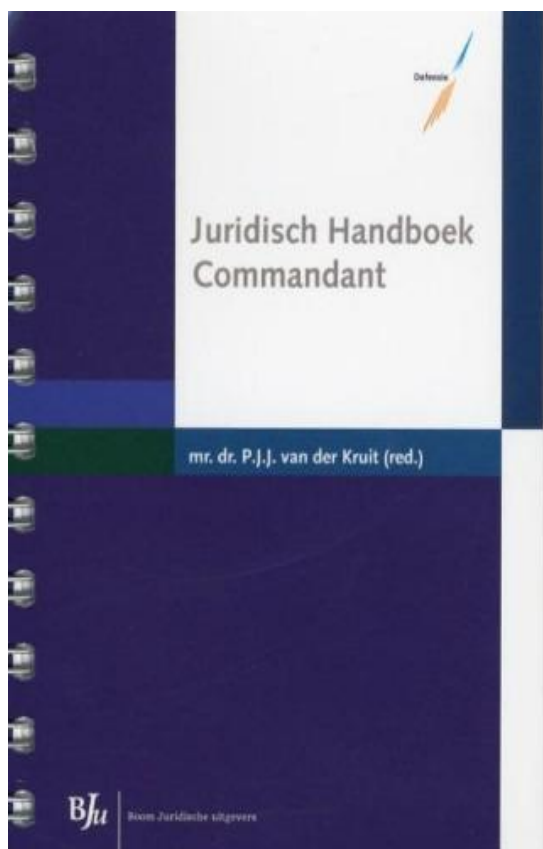


LOGO JNAB B.V.

Dit fraaie logo is speciaal ontworpen door de kunstenaar Rutger-Jan Bredewold. Een prachtig ontwerp met afbeeldingen van een anker, een weegschaal en twee gekruiste zwaarden erboven. Alle drie met een prachtige symbolische betekenis voor het juridische gevecht binnen het maritiem recht.

Figuur 46. Logo Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V.

Juridische handboeken



Een aantal jaren geleden (2011) kwam ik op het idee om een Juridisch Handboek voor de Kapitein te gaan schrijven. Ik had dat al een keer gedaan (2008) voor de militaire commandanten, dit boek heette ‘Juridisch Handboek Commandant’ en werd indertijd aan alle operationele commandanten van de krijgsmacht uitgedeeld.

Het ‘Juridisch Handboek Commandant’ werd goed ontvangen, ook omdat er een begeleidingscommissie was die bestond uit operationele commandanten en een enkele hoge commandant. De toenmalige Commandant der Strijdkrachten, Generaal van Uhm, heeft via het voorwoord laten weten dat hij volledig achter dit boek stond en heeft het officieel aangeboden aan zijn commandanten. Dat was een goede entree.

Overigens kon iedereen dit Handboek bestellen binnen de krijgsmacht, omdat het gewoon een nummer en kenmerken had die het makkelijk toegankelijk maakte voor de mensen van logistieke distributie. Een formuliertje invullen en je kreeg het toegestuurd via de militaire distributiekanaal. Ik vind dit nog steeds een van de beste keuzes die indertijd gemaakt zijn. Jammer dat er geen doorzettingsvermogen meer is om het boek up-to-date te houden, want het heeft zeker een functie als vraagbaken of handboek.

Juridisch Handboek Kapitein

In 2013 kwam het eerste juridische handboek uit voor de kapitein, genaamd *Legal Handbook Shipmaster*. Het had 153 bladzijden en was bedoeld als een praktische handleiding voor de kapitein en andere geïnteresseerden. Het was in de Engelse taal geschreven, omdat we toen dachten dat dit geen probleem zou zijn en omdat we op Nederlandse schepen veel buitenlandse kapitein hadden, maar ook omdat het dan ook bruikbaar zou zijn voor niet-Nederlandse geïnteresseerden varende op buitenlandse schepen. We moesten het alleen nog laten drukken en verkopen. Een bezoek aan enkele maritieme fondsen samen met de toenmalige voorzitter van de NVKK leverde een groot succes op.



Een fonds sponsorde de druk van alle boeken en zou bovendien aan elk Nederlands gevlagd schip drie exemplaren verstrekken. We hoefden ons voorlopig geen zorgen te maken. Later toen ik op een lange cruise was met m.s. Rotterdam vroeg ik tussen neus en lippen aan de kapitein of hij ons juridische handboek kende. Jazeker, zei hij en vermeldde en passant dat hij zo'n boek al jaren mistte aan boord, en dat hij drie

exemplaren aan boord had gekregen, waarvan hij een exemplaar als privébezit beschouwde. Pas daarna vertelde ik hem dat ik de auteur was, toen was mijn kostje gekocht gedurende de rest van de cruise. Nog veel goede discussies gehad over allerlei maritieme en juridische onderwerpen.

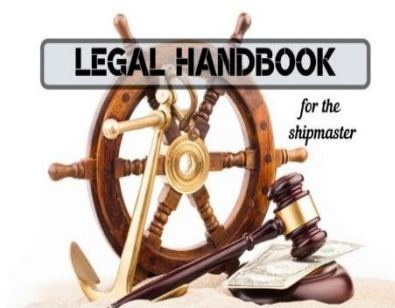
In 2015 verscheen op veler verzoek ook een Nederlandse versie. Velen vonden juridische onderwerpen in hun eigen taal prettiger en beter begrijpbaar. Een neveneffect was dat vrijwel alle maritieme opleidingen gebruik gingen maken van dit juridisch handboek.

Ik had inmiddels via mijn zoon Vincent contact met een drukker in Tsjechië die dit boek wel wilde drukken voor een redelijke prijs. Dus vanaf toen deden we zelf de redactie, de opmaak en lay-out voor dit boek. Daarna veel correspondentie op en neer naar de drukker in Tsjechië, proefdrukken en dan levering via een Pools vrachtbedrijf. Altijd spannend als er weer enkele pallets met boeken in mijn garage stonden. Want dan begon de distributie in Nederland, vooral naar studenten en leerlingen van maritieme opleidingen. Dit ging allemaal via Bol.com, vele honderden pakjes hebben we door de jaren heen naar het logistieke distributiepunt van Post.nl gebracht om te worden verstuurd. We werden steeds handiger met het maken van adresstickers en het verdere logistieke proces. De betaling werd door Bol.com geregeld. Elk boek werd keurig betaald, slechts een enkele keer was er een retourzending omdat het boek niet goed was. Mijn bedrijf liep een groot risico omdat de drukker in Tsjechië vooruitbetaald moest worden, zeker de eerste keren. Daarna moest via de losse verkoop dit worden goedgeemaakt. Het is maar goed dat ik er niet van hoefde te leven. Het bedrag dat ik per uur eraan verdiende was minder dan de helft van het huidige minimumloon. Maar, ik had deze exercitie voor geen goud willen missen, een prachtig avontuur.

Inhoud

Inmiddels zijn er meerdere drukken verschenen. Omdat het op papier drukken steeds duurder werd is gekozen voor alleen een digitale uitgave. Dan kan er ook iets meer in het boek

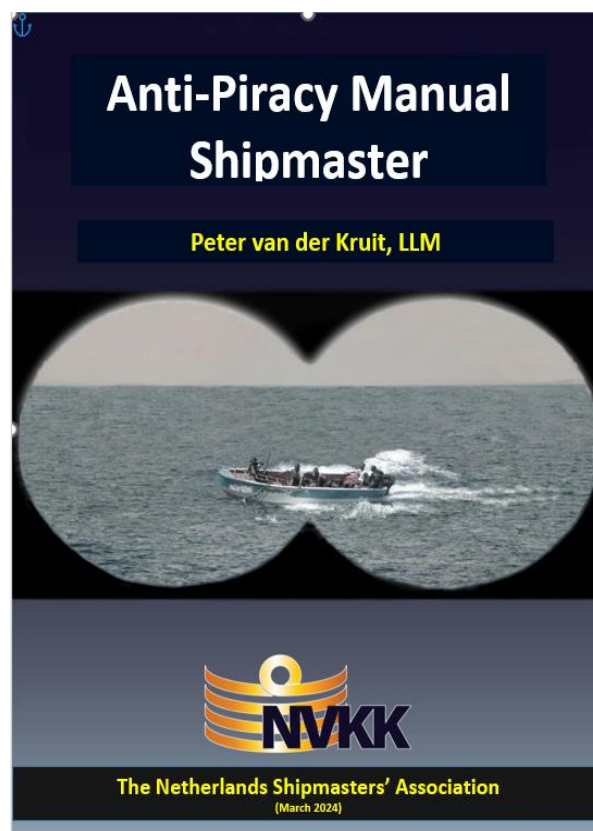
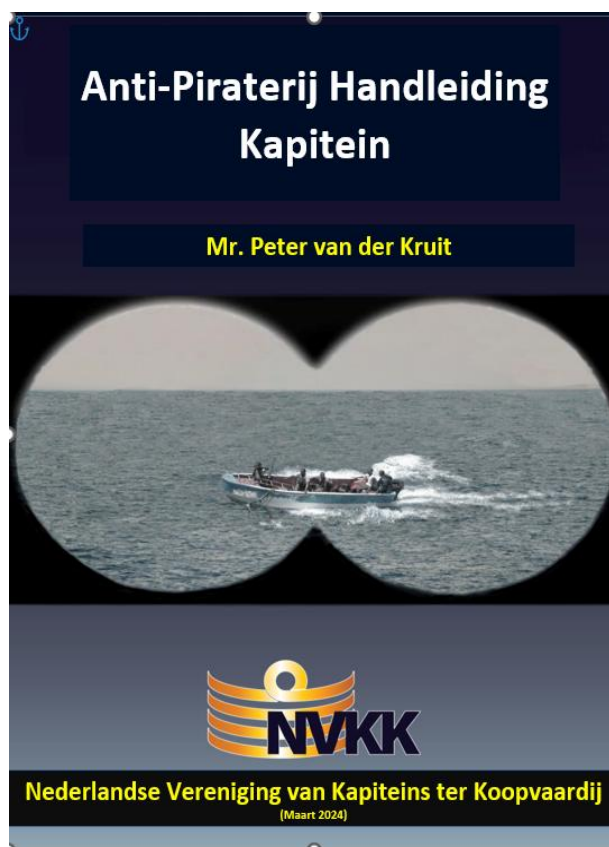
geschreven worden. De laatste digitale uitgave is van maart 2025. Het boek heeft inmiddels ruim 500 pagina's en is een echt naslagwerk voor de kapitein geworden. Er bestaan nu twee digitale uitgaven, een Nederlandstalige en een Engelstalige uitgave. Beide boeken zijn gratis verkrijgbaar via de website van de NVKK. De inhoud van het boek is misschien wel het best beschreven in het voorwoord van de laatste digitale editie, die is hierbij woordelijk overgenomen.



De kapitein heeft te maken met internationale, Europese en nationale wet- en regelgeving. Deze is van toepassing op vrijwel alle zeeschepen ter wereld omdat bijna alle nationale maritieme wetgevingen zijn gebaseerd op dezelfde internationale overeenkomsten en voorschriften. Bij bepaalde wet- en regelgeving heeft de kapitein zelf een handhavingsplicht, als hij dit niet doet loopt hij zelfs de kans om een strafbaar feit te plegen. Om enige ordening te scheppen in al deze regels en om ze enigszins te vereenvoudigen is het Handboek geschreven. De rode draad van het Handboek is het aspect van de kapitein, vanuit zijn beleving is dit boek geschreven. Waar moet de kapitein op bedacht zijn als hij, waar ook ter wereld, met het recht in aanraking komt. Het Handboek is geschreven als een juridisch naslagwerk en heeft tot doel om juridische problemen snel toegankelijk te maken voor de kapitein. De tekst is compact, geeft een puntsgewijze beschrijving en is voorzien van tabellen, schema's en flowcharts om de toegankelijkheid te vergroten. De hoofdregels van het recht zijn vastgelegd, terwijl de uitzonderingen en de interpretaties van verschillende leerstukken van het maritiem recht bewust niet behandeld worden. Het Handboek is uitgebreid t.o.v. eerdere uitgaven, terwijl elk hoofdstuk een eigen 'Samenvatting kapitein' heeft gekregen. Bepaalde stukken tekst zijn afkomstig van verschillende websites, al dan niet aangepast. Voor een uitgebreide beschrijving van onderwerpen binnen het maritiem recht wordt verwezen naar de relevante wet- en regelgeving en de bijbehorende leerboeken. Vanwege de beknoptheid kan het Handboek niet compleet zijn, alleen de meest relevante maritiem juridische zaken zijn in het Handboek opgenomen, met de kapitein als middelpunt. De opmaak is aangepast om zo goed als mogelijk leesbaar te zijn op een beeldscherm. Via zoekmachines kan de lezer de digitale tekst doorzoeken op onderwerpen, of hij kan dit doen via de uitgebreide inhoudsopgave, interne verwijzingen of het trefwoordenregister. De digitale uitgaven zullen regelmatig bijgewerkt worden en zijn gratis te downloaden van de website <https://www.nvkk.nl/>.

Anti-Piraterij Handleiding Kapitein

Na de inwerkingtreding van de Wet ter Bescherming Koopvaardij werd het mogelijk dat private beveiligers mochten worden aangesteld aan boord van Nederlandse schepen. Deze mochten ook vuurwapens gebruiken om het schip te verdedigen tegen piraten. Niet de kapitein, maar de teamleider van de beveiligers had de leiding tijdens het gevecht en was dus ook verantwoordelijk daarvoor, dus niet de kapitein. Dit en nog meer juridische valkuilen voor de kapitein gaven aanleiding om dit uitteleggen in een naslagwerk, dat is de Anti-Piraterij Handleiding Kapitein. Zowel beschikbaar in het Nederlands als in de Engelse taal.

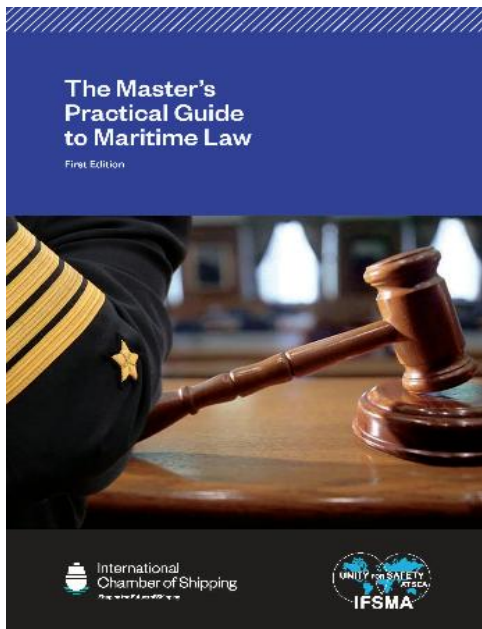


Inhoud

Wanneer er private beveiligers aan boord zijn is het voor de kapitein van groot belang om goed voorbereid te zijn. Deze praktische Handleiding, met een groot aantal uniek genummerde checklijsten, is bestemd voor de kapitein van een Nederlands gevlagd schip, die op zijn reis te maken kan krijgen met piraterij. Vanaf de voorbereiding van de reis tot en met de laatste verplichte reisrapportages wordt de kapitein hierin begeleid. Voorts wordt op enkele belangrijke onderwerpen een toelichting gegeven, zoals bij geweldgebruik, meldingen en rapportages, boetes enz. De focus van deze Handleiding ligt op de kapitein, maar het is ook

geschikt voor andere zeevarenden en belangstellenden, zoals scheepsbeheerders, vakbonden, opleidingsinstituten en overheid. De Handleiding geldt alleen voor de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika. De veiligheid van het schip, de bemanning en lading staan hier altijd centraal. Deze digitale uitgave zullen frequent bijgewerkt worden en zijn gratis te downloaden van de website <https://www.nvkk.nl/>.

The Master's Practical Guide to Maritime Law



De *International Chamber of Shipping* (ICS) en de *International Federation of Shipmasters' Associations* (IFSMA) verstuurden in 2022 een open uitnodiging om te solliciteren naar de functie van 'technical writer' om een nieuw boek te schrijven over de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de kapitein op een koopvaardijship onder internationaal recht. Ik werd gevraagd om ook te solliciteren, waarna ik een mondeling sollicitatiegesprek mocht voeren met enkele vertegenwoordigers van beide instanties.

Ik hoorde al gauw dat de keuze op mij gevallen was omdat ik het 'Legal Handbook Shipmaster' en de 'Anti-Piracy Manual Shipmaster' had geschreven. Na enig onderhandelen over de inhoud en andere zaken konden we een goede overeenkomst sluiten. Een 'steering committee' van ongeveer tien experts zouden mij begeleiden door telkens deelteksten te commentariëren. Dit bleek goed te gaan, ik kreeg voldoende vrijheid om mijn eigen stempel te drukken op de inhoud en de begeleiders konden hun commentaar goed kwijt. Alle tien leden van deze begeleidingscommissie waren expert op hun eigen gebied, maar sommigen meenden dat ze ook expert waren op alle andere deelgebieden. Dat wrong nogal eens maar werd ook telkens weer professioneel opgelost.

Dus onderling in de begeleidingscommissie was veel discussie over allerlei technische juridische zaken. Ik kon toen gelukkig de afspraak maken dat de begeleidingscommissie met een mond en via de voorzitter zou communiceren met mij, i.p.v. mij bestoken met meerdere onderling elkaar tegensprekende commentaren. Dat bleek een goede oplossing te zijn en het verbeterde zeker het niveau van het boek. Een andere goede zet van de uitgever was om een

vaste redacteur toe te wijzen, die op allerlei schijnbaar nietige details veel nadruk legde waardoor het product zeker beter werd en het proces sneller verliep. Het was heel prettig om dit boek te mogen schrijven en ik vind het product erg goed gelukt. Het werd in de internationale maritieme gemeenschap met veel lof ontvangen.

Afronding

De oprichting van het Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V. bleek een goede zet te zijn. Alle juridische opdrachten en adviezen gingen via dit bureau, wat het goed overzichtelijk maakte. De administratie doorkijkend van al die jaren kan men goed zien wat een enorme hoeveelheid opdrachten etc. er zijn uitgewerkt. Ik denk dat dit een goede keuze was.

Het schrijven van meerdere juridische handboeken voor de kapitein bleek ook een goede greep om die via JNAB. B.V. uit te geven. Naast de hiervoor genoemde boeken kwamen er door de tijd ook boeken uit zoals het Handboek Maritieme Rechtshandhaving, speciaal bedoeld voor de Kustwacht in Nederland, met als tegenhanger de twee Handboeken Maritieme Rechtshandhaving in het Caribisch gebied. Hier werd wel nagedacht over actualiseren van een boek dat door de praktijkmensen wordt gebruikt. Het boek '*The Master's Practical Guide to Maritime Law*' is misschien wel een parel in de kroon van het internationale maritieme recht. Dit boek wordt echt wereldwijd gelezen door kapiteins en andere geïnteresseerden. Dat ik daaraan mocht meewerken namens de NVKK als '*principal technical writer*' is toch wel een mooi ijkpunt, maar nog belangrijker is dat veel kapiteins er snel hun juridische probleem kunnen opzoeken. Ook vermeldenswaardig is het aantal juridische onderwerpen gezien vanuit het oogpunt van de kapitein dat in dit boek wordt beschreven.

Leeftijd 50-75 jaar (2000-2025) Werk

Hoofdstuk 36

CMMHelder

Chef-Staf

21 augustus 2000 – 17 februari 2002

Inleiding

Na onze heerlijke avonturen op Barbados mocht ik me weer melden bij de Koninklijke Marine te Den Helder. Mijn functie werd Chef-Staf van de Commandant Maritieme Middelen Den Helder (CMMHELDER). Dus de tweede man onder de commandant over alle militaire faciliteiten in Den Helder en veel andere plaatsen in Nederland. Ik trof een goede staf met officieren en onderofficieren aan en merkte dat ik werd getrokken naar het alleen maar op de winkel passen en routinematig alles te benaderen. Dat paste in de toen heersende sfeer.

Werkzaamheden

Een van mijn eerste ‘problemen’ was mogelijk fraude bij het grote marine restaurant. De chef van dit etablissement beklagde zich bij mij toen ik een voorstellingsronde maakte op de ‘werkvloer’. Dit restaurant voedde ongeveer alle personen van de hele haven inclusief alle schepen, dus honderden/duizenden maaltijden per dag. Alles was goed georganiseerd en het eten smaakte voortreffelijk. Bepaalde regels bepaalden dat iedereen een kleine bijdrage moest geven voor de genoten maaltijd, per item was dit een paar centen. Voor de beroemde rijstmaaltijd op woensdag kon dit wel oplopen tot een euro. Blijkbaar was dit voor enkele personen een reden om hun *rempah* bal (klein gekruid Indische gehaktballetje) te verstoppert onder de rijst, zodat de kassajuffrouw deze ballen niet zou opmerken en de fraudeur minder hoefde te betalen. De prijs voor dit balletje was 9 centen. Mijn gekscherende advies was om via een steekproef met een saté prikker elke rijsthoop te doorzoeken en de dader te melden bij de Koninklijke Marechaussee. Deze raad wel opgevolgd, een fraudeur werd ontdekt, maar de Marechaussee wilde toch niet overgaan tot strafrechtelijke acties en sancties. Maar gelukkig werkte het wel preventief, want ik heb er nooit meer iets over geoord.

Wat mij wel opviel bij dat werkbezoek was de grote hoeveelheid kassières die we daar hadden en hoe langzaam alles doorliep. De reden was dat alle kassières alle kleine items moesten aanslaan en verrekenen met elke bezoeker. Het lijkt wel een supermarkt op zaterdagmiddag. Zoveel mensen aan het werk met zo weinig opbrengst was niet erg efficiënt. Een klein onderzoek leverde op de het volledig gratis verstrekken van elke maaltijd en daardoor geen kassières meer, blijkbaar goedkoper was. Ik vond het jammer dat niemand daar eerder opgekomen was.

Routine

Hoe langer ik rondliep bij CMMHELDER hoe meer ik doorkreeg dat vrijwel alles op routine liep en dat er vrijwel niemand was die kritisch naar zijn of haar eigen organisatie of processen keek. Evaluaties waren er ook nog nooit geweest. Een voorbeeld was de postkamer op de haven in Den Helder.

Een redelijk grote organisatie die de post verzorgde voor alle mensen op de haven in den Helder. Er was zelfs 's nachts een ambtenaar aanwezig om te kunnen optreden. Toen we vroegen naar zijn laatste nachtelijke interventie moest hij een antwoord schuldig blijven. Zijn chef voelde al aan dat het gesprek niet de goede kant opging en bracht het financiële voordeel van onregelmatige en nachtelijke diensten als argument in. Maar dat leek mij geen zuiver argument. In die tijd werd er al minder fysieke post bezorgd i.v.m. de opkomst van email en andere digitale communicatiemogelijkheden. Dat zou worden uitgezocht en ik zou ideeën krijgen om die later en in combinatie met andere maatregelen uit te werken.

Zo was er ook benzinepomp op het terrein, en, u raadt het al, pompbediendes die 24/7 de pomp bediende, nou ja de sleutel kwamen brengen als je er ruim van tevoren om vroeg. Niemand gebruikte buiten werktijden deze benzinepomp, omdat er vlak bij een automatisch pompstation aanwezig was van Shell, dus gewoon met je betaalkaart betalen en altijd open. Zo bleek dat bij bijna alle onderdelen op de haven alles goed liep, maar dat er ook een enorme hoeveel personeel aanwezig was en dat men graag 24/7 iedereen van dienst wilde zijn, maar waarbij de bijbehorende financiële onregelmatigheidstoeslag ook van belang was. Kortom, tijd voor een reorganisatie en personeelsreductie. Een mooi project leek me dat.

Reorganisatie

Dus een voorgestelde reorganisatie/personeelsreductie van binnenuit een bedrijf uit eigen vrije wil, dus bottom-up, daar had men bij Defensie nog niet vaak van gehoord. Toch zag ik daar wel iets in. Ik had gelukkig twee meeliggers in hogere regionen, de toenmalige commandant van de Koninklijke Marine in Den Helder en zijn chef-staf.

Ik zal enkele onderdelen beschrijven die wel een reorganisatie konden gebruiken, vaak diepgewortelde persoonlijke instituties van een paar werknemers die al jaren geen verantwoording hadden afgelegd of laat staan aan het kleed waren gekomen, zoals de sleepdienst, de 'waterboer' en het hotelcomplex.

Sleepdienst

De sleepdienst bestond uit ongeveer 5 sleepboten en was bedoeld om marineschepen te assisteren bij het af- en ontmeren in de haven van Den Helder. Ook hier was dag en nacht een sleepboot met volledige bemanning paraat om eventueel te assisteren in de haven. Daarnaast lag er ook nog een sleepboot gereed op een termijn van ongeveer een uur. Alle bemanningsleden van een sleepboot die buiten werktijd paraat waren kregen een substantieel extra stuk salaris op hun rekening gestort. Ook was er veel te doen over het feit dat de bemanning van deze havensleepboten uit 5 personen bestond, terwijl dit in grote havens zoals Rotterdam en Amsterdam slechts uit 2 á 3 personen bestond.

Kortom, er was genoeg aanleiding om hier te schrappen in het personeel, maar ook in het feit dat er geen 24 uur per dag een sleepboot nodig was, dus zeker geen twee. Bij slecht weer en veel wind, dan zou het misschien uit veiligheidsoogpunt nodig zijn, maar zeker niet permanent. Het aantal personen op zijn kleine havensleepboot kon ook gereduceerd worden. Niet iedereen was het met alles eens, zeker toe ook nog eens een eind gemaakt werd aan het illegaal roken van paling door en bij de sleepboten die dan weer illegaal werd verkocht aan marienepersoneel, waarbij de revenuen ten goede kwamen aan het personeel van de sleepdienst. Hierbij werd een scala van wetten en regels overtreden. ‘Moet kunnen’, zeiden velen, ook hoger in de hiërarchie, of ‘deden we vroeger ook’.

Hotelcomplex

Bij CMMHELDER kon men sinds jaar en dag een bed reserveren. Dit werd honderden keren per week gedaan, door mensen die doordeweeks niet naar huis konden, maar ook door mensen die tijdelijk tewerk werden gesteld in den Helder of door bemanningen van schepen die in onderhoud lagen. Hier bleken in het hele proces zeer veel mensen te werken, maar dan alleen overdag, als er geen gasten waren. 's Nachts was er alleen wachtpersoneel dat de veiligheid in de gaten hield en geen diensten kon verlenen. Een zeer ongelukkige organisatie, zeker als men gericht was op dienstbaarheid. Ook het inschrijfsysteem voor de gasten die er wilden slapen was nog een kruising tussen grote lappen papier en een stukje software dat nog door een kok in elkaar was gezet, kortom totaal onwaardig om een moderne hotelfunctie uit te kunnen voeren. Iedereen constateerde elke week dat er meer klachten kwamen, maar de fout werd altijd bij de gasten gezocht. Een verandering van denken was daar zeker op zijn plaats. De toenmalige schipper en chef d' équipage was het helemaal met mij eens. Ik vermoedde

ook omdat hij een toekomstige baan na zijn pensionering in dit nieuwe hotelwezen wel zag zitten. Kortom, er werd een goed getest stuk hotelsoftware aangekocht en aangepast. Het personeel overdag werd gehalveerd en dat van 's nachts verdubbeld. Dit was een enorme financiële besparing, met als andere hoofdreden dat de service voor de nachtelijke gasten veel beter verzorgd kon worden, de hotelaccommodatie werd gedurende de hele nacht opengesteld.

Waterboer

Een erg archaïsch instituutje was het imperium van twee personen die een eigen koninkrijkje hadden gesticht op de haven. Zij beheerden de drinkwatervoorziening op de steigers, alwaar de oorlogsschepen hun drinkwater konden innemen. Deze twee 'waterboeren' maakten de verbinding tussen de oorlogsschepen en de waterleidingen die in de steigers zaten. Niets bijzonders, dit bestaat in de gehele wereld en iedereen kon die verbinding maken, net als op de camping. Toch hadden de waterboeren hun eigen imperium wel zo goed beschermd en gemonopoliseerd dat er moeilijk aan te komen was. Ze hadden zelfs een eigen dienstauto en i.v.m. de belangrijkheid van hun werkzaamheden, hadden ze toestemming gekregen om de dienstauto ook privé te gebruiken. Ik zou haast de eigen, speciaal gebouwde garages voor hun dienstauto's vergeten. Ik begon met alle zaken terug te draaien en alle voorrechten te ontnemen, omdat dit niet officieel was toegekend door daartoe bevoegde autoriteiten. Daarna dit alles wel gemeld aan de juiste autoriteiten, waardoor de weerstand van de 'waterboeren' snel afnam.

Afronding

Mijn plaatsing bij CMMHELDER heb ik als uiterst prettig ervaren, zeker omdat ik daar medewerking kreeg van iedereen en dat we in korte tijd veel voor elkaar konden krijgen. Ik herinner me nog enkele ziekenbezoeken met de marine-dienstauto bij enkele personen die zich 'ziek thuis' hadden gemeld, maar wel in hun tuin konden werken, maar dit dan weer niet konden uitleggen. Ook dit werkte verder preventief en bracht het percentage ziekteverzuim weer terug naar normale proporties.

Hogere krachten vonden dat ik meer moest doen met mijn praktische en juridische kennis, door bij het KIM de functie te gaan vervullen van Docent Rechtswetenschappen. Ik vond dat ook een mooi einde aan mijn militaire loopbaan bij de KM. Ik moest toen nog twee jaar dienen als militair, voordat ik met pensioen moest.

Hoofdstuk 37 KIM/NLDA

KIM Docent Rechtswetenschappen **18 februari 2002 – 1 juni 2004**
NLDA Universitair Hoofddocent **1 juni 2004 – 1 juni 2015**
Rechtswetenschappen/ senior onderzoeker

Inleiding

Hoewel ik het reuze naar mijn zin had bij CMMHELDER werd ik toch benaderd met de vraag of ik nog enkele jaren op het KIM wilde werken als docent Rechtswetenschappen. De vraag werd steeds verleidelijker, dus in overleg werd bepaald dat ik mijn laatste jaren op het KIM zou slijten met lesgeven in het recht. Voor mijn functie bij CMMHELDER waren meerdere gegadigden, terwijl iemand met veel vaar- en uitzendingsservaring, en met juridische kennis een uitzondering was. Ik denk dat dit voor beide partijen een goede keus was. Punt van aandacht was dat Vincent ook nog op het KIM vertoefde, maar die was inmiddels naar Delft vertrokken om daar verder te studeren.

KIM

Het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) is het opleidingsinstituut voor toekomstige officieren van de Nederlandse Koninklijke Marine (vloot en mariniers) te Den Helder. De wapenspreuk van het KIM luidt "sumus et fore speramus", Latijn voor "wij zijn en hopen te worden". Het adagium is "Kennis is macht, karakter is meer" (de eerste letters van de woorden vormen samen tweemaal het woord KIM). Na de vorming van het Koninkrijk der Nederlanden werd op 10 januari 1816 een Marine-Instituut voor de opleiding tot officier opgericht in Delft. Na twaalf jaar werd het KIM naar Medemblik verplaatst. Vanaf 1854 is het KIM gevestigd in Den Helder. Het KIM was al die tijd een hogere bedrijfsopleiding voor officieren die bij de Koninklijke Marine dienden. Soms werd het wel de Universiteit van de Marine genoemd, maar dat was officieel zeker niet zo. Ik kwam op het KIM in een gespreid bedje terecht. Mijn voorganger had alle vakken helemaal herschreven en aangepast aan de moderne tijd. Ook de tentamens en examens ware allemaal herzien. Er werd veel lesgegeven in Rechtswetenschappen. Veel adelsborsten, zoals die van de Zeedienst, Administratie en Mariniers kregen les in vrijwel alle rechtsgebieden, zoals Internationaal Humanitair Recht, Internationaal Recht, Zeerecht, Bestuursrecht, Militair Tucht recht en Strafrecht.

De helft van alle officieren van administratie werd opgeleid tot militair jurist. Dit traject begon op het KIM en werd afgemaakt op een civiele universiteit. Verder kregen alle (aspirant)-

officieren les in inleiding en in verdieping van bepaalde rechtsgebieden. Verder werden veel rechtsvakken ook nog extern gegeven, zoals aan commandanten van bovenwaterschepen, onderzeeboten en mariniers. Kortom, er was een grote vraag naar onderwijs op meerdere niveaus op het gebied van Rechtswetenschappen. We verzorgden dit onderwijs met 5 á 6 juristen, dat was goed te doen. Onderzoek vond toen niet plaats. Ook de persoonlijke ontwikkelingen werden goed in de gaten gehouden. Ik moest mijn Didactisch Getuigschrift halen. Dat was zeker een nuttige opfrissing over het ontwikkelen van lessen en het verwerven van allerlei didactische inzichten. Deze opleiding duurde ongeveer een jaar en werd op het KIM gegeven. De positionering van de afdeling Militair Recht binnen de opleidingspoot op het KIM was op zijn minst interessant ofwel niet-bestaand. Wij als afdeling Militair Recht deden zaken met iedereen zoals het uitkwam en gaven lessen en colleges volgens allerlei opleidingsplannen en weekroosters. Deze afdeling had geen gestructureerde vergaderingen of afstemmingsbijeenkomsten en vielen onder twee verschillende vakgroepen c.q. hoogleraren, die ook niet echt geïnteresseerd waren in de gang van zaken. Omdat er al sprake was van de oprichting en reorganisatie van een Nederlandse Defensie Academie (NLDA) hebben we besloten om samen met onze collegae van de Koninklijke Militaire Academie (KMA) in Breda hierop te wachten en te anticiperen. Ik had in het begin niet veel te maken met de juristen op de Koninklijke Militaire Academie in Breda. Ik was er wel wezen kennismaken en trof twee goede en enthousiaste militaire juristen aan van de Koninklijke Landmacht. Met z'n tweeën verzorgde ze het juridische onderwijs voor alle cadetten, aspirant officieren etc. van de Koninklijke Landmacht, Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marechaussee. Daarbij vervulden ze ook nog de taak van adviseur van de Commandant (Gouverneur) van het KMA. Wat wij in Den Helder op het KIM met 5 á 6 juristen deden voor onze populatie studenten, deden zij met twee juristen voor een 3x maal zo grote populatie.

Concluderend kan gesteld worden dat studenten in Breda veel minder juridisch onderwijs kregen dan hun collegae van de Koninklijke Marine op het KIM in Den Helder. Dit wordt ondersteund door het feit dat de Koninklijke Marine vrijwel altijd zonder militair jurist op pad ging. Dat kon ook, want de commandant van een schip kon vertrouwen op zijn eigen juridische opleiding en kon altijd terugvallen op zijn eigen juridisch adviseur aan boord, de Officier van Administratie. De Koninklijke Landmacht greep veel eerder naar het instrument van

een militair jurist ter plaatse. Bij de oprichting van de NLDA kwamen deze verschillen goed aan het licht en werden toen ook aangestipt.

Einde militaire carrière

Gedurende mijn tijd op het KIM werd ik ook aangewezen als seniorjurist voor het Nederlandse bataljon dat eind 2003 naar Irak vertrok. Dit duurde tot en met maart 2004. Toen ik terug was in Nederland kon ik gelijk vertrekken naar het *Naval War College* in Newport, in de staat Rhode Island in de Verenigde Staten. Hier zou ik als ‘*visiting professor*’ worden ingezet bij de hogere krijgskundige vorming van veelal Amerikaanse officieren van alle onderdelen van hun krijgsmacht en zelfs daarbuiten.

Toen ik in Irak zat had ik een verzoek van het KIM gekregen om na te denken over een positie als docent Rechtswetenschappen, maar dan als burgerlijk ambtenaar. Daar had ik veel zin in, dus de emolumenten waren snel geregeld. Ik had eerst gevraagd aan ‘De Haag’ om mijn diensttijd als militair te verlengen, maar dat was uitgesloten, omdat Defensie nog steeds bezig was met allerlei personele bezuinigingen. Met ingang van 1 juni 2004 kreeg ik eervol ontslag als militair onder betuiging van Onze dank voor de zeer goede diensten door mij aan den Lande bewezen. Dit klopt ook wel, want ik had in mijn diensttijd handenvol tevredenheidsgratificaties, functiewaarderingen, medailles etc. gekregen. Mijn militaire pensioen ging ook in op die datum. Bovendien tekende ik gelijk een tijdelijk contract als burger bij Defensie/KIM. Voor mij het einde van een militair era.

Jammer dat niemand eraan dacht dat een officieel afscheid na ruim 31 jaar militaire dienst bij de Koninklijke Marine misschien wel op zijn plaats was geweest. Zelfs op mijn vragen hoe dit geregeld was kwamen omfloerste en ontwijkende antwoorden. Erg jammer. Gelukkig was de Directeur Juridische Zaken van het ministerie van Defensie in Den Haag wel zo attent om me uit te nodigen voor een afscheidslunch samen met enkele goede bekenden uit de militair juridische wereld en een goede speech.

NLDA

De Nederlandse Defensie Academie (NLDA) is opgericht op 2 september 2005. Het is een militaire academie die de bestaande opleidingsinstituten voor alle officiersopleidingen bundelde. Dit voor alle krijgsmachtdelen en op alle niveaus. Gekoppeld aan wetenschappelijk onderwijs verricht de NLDA ook wetenschappelijk onderzoek voor kennisontwikkeling, innovatie en beleidsondersteuning. Er bestaat een goede samenwerking tussen de NLDA en vele universiteiten. De Nederlandse Defensie Academie (NLDA) verzorgt heden ten dage

geaccrediteerde wetenschappelijke bachelor- en masteropleidingen voor (aspirant) officieren van de Nederlandse krijgsmacht en het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt. Dit wordt uitgevoerd door de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) van de NLDA, onder leiding van een Decaan. Andere opleidingen dan de wetenschappelijke worden door het KIM en de KMA zelf uitgevoerd, dat zijn dus geen wetenschappelijke opleidingen maar meer bedrijfsopleidingen die zeer nuttig zijn voor de volgende functie van de militair.

Sectie Militair Recht

De wetenschappelijke medewerkers van de faculteit zijn verdeeld over drie vakgroepen:

- Krijgswetenschappen
- Militaire Bedrijfswetenschappen
- Militair Technische Wetenschappen

Er was veel geharrewar over de precieze locatie van de sectie Militair Recht. Deze gecombineerde groep juristen uit Den Helder en Breda was voldoende voor de gestelde eisen. We hadden inmiddels ook een hoogleraar Militair Recht, een persoon die deze functie ook aan de UVA in Amsterdam bekleedde. Maar zijn aanstelling was maar voor 8 uur, die gebruikte hij de eerste tijd voornamelijk om te vergaderen en te reizen tussen Breda en zijn woonplaats. Bij de oprichting van de NLDA/FMW had ik de functie gekregen van Universitair Hoofddocent. De net aangestelde hoogleraar was uiteraard het hoofd van de Sectie Militair Recht, maar kon door zijn aanstelling van 8 uur zich niet bezighouden met de verdere besognes van de Sectie. Langzamerhand nam ik de leiding van deze Sectie over om ons te presenteren in allerlei gremia en netwerken, maar zeker ook om de juristen in Breda en in Den Helder op hetzelfde spoor te houden, omdat een structurele communicatie er nooit was geweest en er wel moest komen. Het zwaartepunt van het Militair Recht kwam ook steeds meer in Breda te liggen omdat daar nu eenmaal de vakgroep huisde. Kortom voor velen een onduidelijke situatie, maar ik dacht dat ik het wel begreep en goed heb uitgedragen.

Men wilde in den beginne van de NLDA/FMW alle juristen plaatsen bij de Afdeling Militaire Bedrijfswetenschappen, samen met de afdeling Militaire Ethiek. De uiteindelijke beslissing was dat alle militair juristen een eigen sectie mochten vormen onder de vakgroep Krijgswetenschappen. Dit was pas na een lange en taaie strijd, waar de uitkomst niet iedereen welgevallig was. Wij, de militair juristen waren er blij mee, zeker omdat deze sectie inmiddels goed is uitgebreid en veel kennis op dit gebied verzamelt. Ik vond ook dat de Sectie Militair Recht bij de operationele eenheden hoorde van de krijgsmacht. Militaire juristen adviseren de

operationele commandant van een eenheid over wat wel mag of niet mag, inclusief de consequenties. Militair juristen gaan ook mee op missie, waarheen dan ook.

Punt was wel dat meer en meer juristen werden geacht te promoveren. Ik ben in 2002, ik was nog militair, onmiddellijk bij mijn plaatsing op het KIM begonnen met mijn promotietraject. Niet alleen omdat ik vond dat dat nodig was toen, maar omdat ik dat graag wilde. Na een prachtige tijd mocht in 2007 promoveren bij Prof. mr. Fred Soons, een voormalig adelborst voor de mariniers, die ook zitting had in de Wetenschappelijke Adviesraad (WAR) van de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) van de NLDA.

Start als burgerlijk ambtenaar

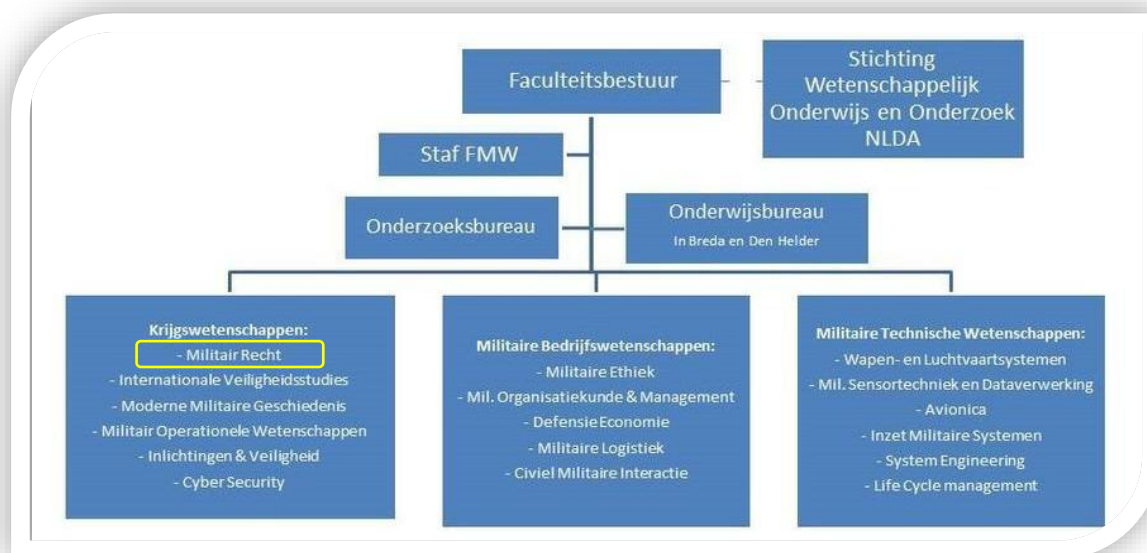
De oprichting van de NLDA en het begin van mijn loopbaan als burgerlijk ambtenaar bij Defensie viel ongeveer gelijktijdig. Het KIM had gevraagd of beschikbaar was en of ik een functie in burgerlijke openbare dienst bij Defensie ambieerde. Op beide vragen kon ik positief antwoorden dus kreeg ik een tijdelijk contract. Dat was een prima instrument om mee te kunnen helpen bij de oprichting van de NLDA en de eerste wiebelige stapjes van de Sectie Militair Recht bij de NLDA.

Er bestond veel onbegrip bij oudere docenten die er al jaren zaten vastgeroest; ‘waarom moet dat allemaal’ of ‘dit deden we vroeger ook niet’, etc. Het aannemen van jonge en enthousiaste academici binnen de gehele faculteit was een goede zet, evenals het feit dat als je generaal en docent was, dat je dan niet automatisch hoogleraar werd. Een functie als hoogleraar bij een civiele universiteit was toen een voorwaarde om hoogleraar te worden bij de NLDA.

Een ander interessant punt was dat de leiding van de NLDA ook enthousiasmeerde dat haar docenten een internationaal netwerk opbouwden van collegae op soortgelijke academies.

Omdat ik veel contacten had in de VS werd ik uitgenodigd door de U.S. Naval Academy te Annapolis (Maryland). Ik heb daar lessen als gastdocent mogen geven en het academische leven mogen meemaken. Later bezocht ik ook de U.S. Coast Guard Academy in New Londen (Connecticut) en U.S. Naval War College in Newport (Rhode Island).

Bij dit laatste instituut heb ik meerdere malen langere tijd verbleven om als *visiting professor* college te mogen geven over Zeerecht, Zeeoorlogsrecht en drugsbestrijding op zee. Een heel mooie tijd.



Figuur 47. Overzicht organisatie NLDA

Onderwijs

Waar het KIM sinds jaar en dag maritiem onderwijs verzorgde voor alle personen die hier-voor in aanmerking kwamen, moest het nu ook wetenschappelijk onderwijs gaan verzorgen voor een bepaalde categorie officieren. Deze laatste opleidingen worden verzorgd door de Faculteit Militaire Wetenschappen, terwijl de vaktechnische opleiding en de persoonsvorming door het KIM wordt verzorgd. Sinds de oprichting van de NLDA/FMW is er dus niet veel veranderd in de vakopleidingen en persoonsvorming, maar is er wel een belangrijke poot van wetenschappelijk onderwijs bijgekomen.

Het wetenschappelijke onderwijs bij het KIM bestaat uit een ‘bachelor en master’ structuur. Met een goede vooropleiding kan de student dus de graad van Bachelor of zelfs Master behalen. Dit zijn uiteraard geaccrediteerde en erkende opleidingen zodat de behaalde graad ook is erkend in de burgermaatschappij.

Juristen

Om jurist bij de Koninklijke Marine te worden waren er toen twee paden beschikbaar. Ten eerste een Bachelor halen bij de NLDA/FMW en daarna bij een civiele universiteit verder studeren als algemeen jurist of als militair jurist. Het tweede pad dat kon worden bewandeld is dat een afgestudeerde civiele jurist als officier in de functie van militair jurist werd aangenomen. Hij moet dan de postacademische opleiding Militair Juridische Dienst Krijgsmacht

(PAO MJDK) halen. De opleiding die 1,5 jaar duurt, bestaat uit delen van een algemene officiersopleiding, de Militair Wetenschappelijke Opleiding, de master Militair Recht van de Universiteit van Amsterdam en diverse stages. Voor de oprichting van de NLDA werd er veel en goed juridisch onderwijs gegeven op het KIM, elke aspirant officier kreeg de benodigde kennis van het recht onderwezen. Dit juridisch onderwijs werd verzorgd door 5 á 6 militair juristen bij het KIM.

Na de oprichting van de NLDA werd er op het KIM in Den Helder veel minder juridisch onderwijs gegeven en werd het aantal juristen bij het KIM drastisch verminderd naar 2. Dit werd mede gebaseerd op het feit dat bij het KIM nog niet iedereen was doorgedrongen van het feit dat docenten ook werden geacht om onderzoek te doen en ook niet 8 uur per dag voor de klas konden staan. Deze situatie duurde een paar jaar voordat dit weer werd genormaliseerd.

Onderzoek

De NLDA verzorgt niet alleen maritiem militaire opleidingen, wetenschappelijk onderwijs en persoonsvorming, maar ook militair wetenschappelijk onderzoek. De NLDA is het militair wetenschappelijk kennis- en onderzoeksinstituut in Nederland. Het wetenschappelijk onderzoek van de NLDA heeft vaak betrekking op Defensie. Het levert een bijdrage aan het verbeteren van de militaire operaties, maar ondersteunt ook het academische onderwijs.

Het eerste wetenschappelijke onderzoek na de oprichting van de NLDA begon voor de Sectie Militair Recht met het schrijven van meerdere wetenschappelijke publicaties die een duidelijke verbinding hadden met de praktijk. Enkele voorbeelden van onderzoek die ik als docent/onderzoeker mocht verzorgen zijn:

- Juridisch Handboek Commandant
- Handboek Militair Recht
- Handboek Staatsnoodrecht
- Handboek Rechtshandhaving Kustwacht
- Handboek Rechtshandhaving Caribisch Gebied
- Veel artikelen in het Militair Rechterlijk Tijdschrift (MRT), het Marineblad en de Militaire Spectator en andere wetenschappelijke tijdschriften.

Financieel intermezzo

In 2006 kreeg ik als een donderslag bij heldere hemel een schrijven van het ministerie van Defensie of ik dringend even € 17.604,80 wilde terugbetalen i.v.m. te veel genoten salaris en te veel afgedragen loonheffing, en wel binnen drie weken. Zonder enige informatie, uitleg of ander communicatie. Wel werd nog gesteld dat ik Defensie als actief medewerker had verlaten. Beide punten waren niet waar. Blij dat ik veel mentale weerstand had opgebouwd tegen dit soort ambtenaren van mindere hoedanigheid, die ook onmiddellijk begonnen te dreigen met incasso, herinneringen etc. Vooral dat ik alles moest bewijzen. Het rechtsmiddel van bezwaar had ook hier gelukkig weer zijn voordelen. Bij de beslissing op bezwaar werd met het meest omslachtige, diffuse en wollige taalgebruik gesteld dat het ministerie de plank finaal had misgeslagen. Eén of andere soort ambtenaar had voor mij een tweede werknemersnummer aangemaakt en vervolgens geld overgemaakt naar een bankrekening, echter niet mijn bankrekening. Dit moest ik allemaal zelf uitzoeken zonder enige medewerking van de ambtenaren op het ministerie in Den Haag, waar dit vandaan kwam. Het ministerie probeerde mij nog te betichten van het feit dat ik al dat geld had geïnd, maar ze konden niet bewijzen dat Defensie op mijn bankrekening extra geld had gestort. Ik kon wel bewijzen dat ik dat extra geld niet had gekregen via mijn bankrekening. Mijn bezwaar werd gegrond verklaard, overigens zonder enige uitleg, laat staan een excuus. De toeslagenaffaire van de laatste jaren klinkt dan ook heel bekend in de oren en is dus niet nieuw.

Einde burgerlijk ambtenaar

In juni 2004 was ik begonnen als burgerlijk ambtenaar bij het KIM, met een officieel besluit, te weten een beschikking. In 2005 kreeg ik een akte van aanstelling voor drie jaar, gevolgd door weer een akte van aanstelling van twee jaar. Daarna, in 2010, een aanstelling in tijdelijke dienst. Omdat ik ruim voldeed aan de criteria om automatisch en van rechtswege een vaste aanstelling te krijgen voor onbepaalde tijd, heb ik in 2010 via een brief aan het ministerie laten weten dat ik dat graag geformaliseerd zag. Wat schets mijn verbazing toen ik in 2011 een brief kreeg van het ministerie met de mededeling dat ik met een opzegtermijn van 6 weken zou worden ontslagen. Ik heb toen onmiddellijk weer een bezwaarschrift ingediend met alle feiten en omstandigheden en de opmerking dat het ministerie hier de wet overtrad. Het ministerie zag weer zijn fout in en trok mijn ontslag in en maakte een nieuw besluit/beschikking met een vaste aanstelling voor onbepaalde tijd. Later bleek dat enkele amateuristische werknemers uit de Faculteit/Sectie Militair Recht hier achter zaten. Door hun

onbekendheid met het Nederlandse arbeidsrecht hadden zijn hun eigen normen gebruikt bij het verlenen van mijn ontslag, terwijl zij daar niet eens over gingen. Zij waren niet het bevoegde gezag, maar handelde wel als zodanig. Er waren bij de Faculteit te veel mensen aangenomen en er moest dus weer gereduceerd worden. Toen werd doorgegeven dat van der Kruit wel kon worden ontslagen, want die had genoeg nagediend. Dit vond ik zelf inmiddels ook, maar ik had ook graag gehoord geworden om dit onderling op te lossen. Dit proces is later met beroepsmensen van buiten Defensie uitermate keurig opgelost via de bestaande regels die hiervoor waren vastgelegd in het Sociaal Beleidskader Defensie. Via een intern en extern traject werd geprobeerd om voor mij een nieuwe baan te vinden. Dit lukte niet i.v.m. mijn vergevorderde leeftijd. Uiteindelijk ging ik met ‘overtolligheidsontslag met aanspraak op wachtgeld’.

Afronding

Mijn komst op het KIM was goed. Er was veel en goed werk te doen met prettige collega's en studenten. De overgang van een bedrijfsopleiding naar een Bachelor/Master structuur ging niet zonder haperingen, terwijl de aandacht voor de hardwerkende docenten minimaal was. In juni 2004 eindigde mijn militaire loopbaan bij de Koninklijke Marine en begon mijn loopbaan als burgerlijk ambtenaar bij de Defensie/NLDA, in de functie van Universitair Hoofdocent (UHD) en later die van senior onderzoeker. Functies waarin ik mijn ei in kwijt kon en die voldoende vrijheid gaven om ook internationaal aan mijn trekken te komen. Op basis van meerdere opeenvolgende tijdelijke aanstellingen, die een periode van 3 jaar overschreden kreeg ik van rechtswege een aanstelling voor onbepaalde tijd. Jammer dat Defensie niet-juist en niet-juridisch-correct met werknemers kan omgaan die meer dan 40 dienstjaren hebben. Er blijft toch een waas van onnozelheid en onbekwaamheid hangen rond de afwikkeling van mijn burgerlijk dienstverband met Defensie, met name bij de toenmalige leiding van de Faculteit/Sectie Militair Recht. Het zonder enige uitleg bij een werknemer een substantieel geldbedrag terugvorderen op basis van gemaakte fouten door het ministerie zelf geeft ook wel een bepaald mate van arrogantie aan. Dat ook tegenwoordig goed personeel niet komt of zelfs gedesillusioneerd de dienst verlaat, vindt zeker een oorzaak in het amateuristische en hautaine gedrag en handelen van veel medewerkers achter bepaalde bureaus. In retrospectief vind ik dat zulke mensen officieel gecorrigeerd moeten worden, met bijvoorbeeld een sanctie. Dit was meer dan een ‘verschrijving’. Gelukkig ging het er op zee en onder water veel praktischer en meer betrokken eraan toe.

Hoofdstuk 38

U.S. Naval War College

US Naval War College

juni 2003/ juni 2004

Inleiding

Mijn Amerikaanse collega en vriend uit de U.S. Navy waarmee ik in 1997-1998 samen had gewerkt in *U.S. Second Fleet*, zowel aan de wal als varend, was inmiddels overgeplaatst naar het *U.S. Naval War College* in Newport, Rhode Island. Hij was daar Hoofd van de Sectie Internationaal Recht. Een keer per jaar werd er een heel trimester besteed aan dit vak en wel voor alle studenten. Hij vroeg, in 2003, of ik belangstelling had om ook wat lessen te geven en het juridische standpunt van West-Europa weer te geven aan dit Amerikaanse instituut. Na de gebruikelijke toestemmingsronde ging ik opgewekt naar de Rhode Island in de Verenigde Staten. Uiteraard een weekje eerder om me goed voor te bereiden en een extra weekje voor de evaluatie en de terugreis. Later bleek dat het een hoge uitzondering was dat een buitenlandse docent les gaf aan een puur Amerikaanse hogere krijgsschool.

U.S. Naval War College



Het *U.S. Naval War College* is de oudste instelling in zijn soort en werd in 1884 opgericht. Toenmalig leiderschap en visie legden een solide basis voor meer dan een eeuw professionele ontwikkeling en onderzoek.

Het begon allemaal met de wens om de vloot beter op te leiden. Het College evolueert voortdurend om de Amerikaanse marine voor te bereiden

op de steeds veranderende politieke, economische en sociale omstandigheden in Amerika en de wereld. Binnen het *U.S. War College* bevonden zich meerdere academische groepen en departementen. Ik mocht mijn kunsten vertonen binnen twee van deze departementen.

Ten eerste bij het *Joint Military Operations Department* dat zich richtte op duurzame principes die militaire operaties beheersen, inclusief samenwerking met andere diensten, Amerikaanse agentschappen en multinationale partners. De cursussen zijn gericht op de theater strategische en operationele niveaus van oorlog.

Ten tweede bij het *Stockton Center for International Law*. Dit is een internationaal erkend onderzoeksinstituut voor de studie van het internationaal recht en militaire operaties. Het produceert originele analyses voor nationale besluitvormers, hoge militaire leiders, wetenschappers en beoefenaars van juridische beroepen over de hele wereld om de rol van het internationaal recht op het gebied van de marine beter te begrijpen, dus gezamenlijke en

gecombineerde operaties. Bij dit mooie instituut zou ik les mogen gaan geven aan de internationale cursus (duur 1 jaar) voor wat wij noemen de hogere defensievorming of hogere krijgsvorming. In de VS kan je op een vrij eenvoudige manier, door nog enkele studiepunten te halen, het einddiploma van deze cursus omzetten in een officieel Bachelor of zelfs een Masterdiploma.

Lesgeven

De jaren dat ik daar les mocht geven, waren er ongeveer 20 klassen van 20 personen. Een klas bestond uit militairen en burgers uit de Amerikaanse marine, landmacht en luchtmacht. Zelfs de aalmoezenier en de dominee zaten ertussen, maar ook per klas twee buitenlandse studenten. De Amerikaanse studenten waren echt onderdeel van het Amerikaanse systeem. Ze waren uitgekozen omdat ze potentieel geschikt waren om generaal of admiraal te worden. Maar als ze deze cursus niet haalde dan was de enige optie ontslag. Dit systeem noemden ze 'up or out'. Veel van deze studenten woonden elders in het land en konden gedurende dat gehele jaar maar enkele dagen naar huis, dus bijvoorbeeld in een lang weekend. Hun aantal verlofdagen per jaar was toen 10 stuks, maar als je die opnam werd er toch wel een beetje schuin gekeken naar je, zo van 'moet dat nou?'. In de Nederlandse marine had ik ongeveer 50 vrije dagen per jaar en was verplicht om die op te nemen.

Verder waren er mensen die de kwaliteit van de lessen in de gaten hielden door aan te sluiten in de klas en door studenten te interviewen. Alles was op prestaties gericht, er waren zelfs lijsten met de besten en slechtste docenten van de week. Op vrijdagmiddag rond 3 uur werd die lijst gepubliceerd en openbaar gemaakt. Na enige weken had ik door wat de meetpunten waren en hoe die tot stand kwamen. Veel gegevens waren afkomstig van de studenten die les kregen, die werden ook vaak als klant gezien.

Ook had ik enkele studenten die ik mocht begeleiden bij een schriftelijk werkstuk over een bepaald militair-juridisch onderwerp. Hier waren de Amerikaanse verhoudingen goed te zien. Bij het entreegesprek vroeg elke student hoe ik het werkstuk wilde hebben, dus wat vond ik belangrijk, wat was mijn voorkeur, moest het erg wetenschappelijk of praktisch bruikbaar en toepasbaar zijn? Dat gaf de student dan zekerheid.



Figuur 48. Het U.S. Naval War College te Newport, Rhode Island.

Wonen

Omdat Anneke ook mee was, kregen we een hele mooi appartement toegewezen op de campus. Dit was bestemd voor vlagofficieren, maar ja ik was wel *visiting professor*, wat dat ook betekent. We werden met alle eguards behandeld en hadden toegang tot alle faciliteiten op het universiteitsterrein. Tussen de middag gingen we altijd gezellig eten in het officiersrestaurant, waar je geweldig grote buffetten en saladebars had. Gezond eten was geen probleem, maar gelukkig hadden ze ook hamburgers in allerlei maten en smaken. Onze Amerikaanse vrienden woonden 5 uur autorijden verwijderd van Newport, dus die gingen we in het weekend vaak opzoeken en dan konden we daar slapen. Erg interessant was de 24-uurs samenleving op de campus. We sliepen tegenover de ingang van een grote sportschool en die werd dag en nacht bezocht. Op een nacht werd ik wakker gebeld door een van de studenten die ik begeleidde met een werkstuk, dit vond niemand vreemd overigens. Omdat ik toch wakker was dacht ik, ik ga even kijken bij de sportschool. Ik werd ontvangen door een keurige receptiöniste die een sportinstructeur riep om mij wegwijs te maken. Dus daar hing ik om 5 uur 's morgens aan de gewichten en toestellen. Het was niet druk in deze sportschool, maar toch redelijk bezet op dit vroege uur in de ochtend.

Ook een afspraak met de tandarts liep niet goed omdat ik om 3 uur 's middags op zijn stoep stond, maar dat mijn afspraak om 3 uur 's ochtends was. Is later ook weer goed gekomen. 's Morgens hardlopen was een heel normale bezigheid voor ongeveer de helft van de bewoners van de campus. Er waren ook speciale routes uitgezet, sommige langs oude gebouwen en andere langs bezienswaardigheden of door de bossen. Prima verzorgd.

In april 2004 kwam ik uit Irak en na mijn ‘ontschepingsverlof’ kon ik weer doorreizen naar *U.S. Naval Warcollege*. De eerste maandag moesten we bijeenkomen om de cursus officieel te openen. Dit gebeurde in een meer dan enorm grote ontvangsthallen en iedereen moest acte de présence geven. Dus veel officiële toespraken, maar op een bepaald moment hoorde ik mijn naam in een onvervalst Amerikaans accent omroepen. Het bleek dat ik verwacht werd op het podium omdat ik onze Amerikaanse bondgenoten gedurende langere tijd had gesteund in Irak. Daarvoor werd ik toen officieel bedankt. Na enkele toespraken werd van mij verwacht dat ik deze beantwoorde. Dat ging gelukkig goed, maar ik ben wel een uur verbaasd geweest om het enthousiasme van alle Amerikaanse collega’s. Ik vond dat dit misschien wel wat overdreven was, maar wel veel beter dan de vaak Nederlandse ‘afstandelijke’ houding tegenover militairen. Hoewel dit de laatste jaren gelukkig ten goede is gekeerd, zeker na alle vredesmissies die de krijgsmacht heeft uitgevoerd om de wereld iets beter te maken.

Afronding

Het werken bij het *U.S. Naval War College* is mij uitstekend bevallen. Een wetenschappelijke uitdaging, maar ook een prachtige gelegenheid om de Amerikaanse maatschappij weer iets beter te leren kennen. Een van de buitenlandse studenten bleek een Nederlandse collega te zijn. We hebben op een avond zeer genoeglijk met hem en zijn echtgenote gedineerd in hun (tijdelijke) huis. Dit was ook een goede gelegenheid om uit verschillende aspecten deze opleiding te evalueren. Hij schreef, in het kader van de cursus, toch wel kritische stukken over gevoelige onderwerpen. Dit werd niet in dank aangenomen door zijn begeleider en de wetenschappelijke staf van het College. Dit was verder ook niet bespreekbaar: geen externe harde (opbouwende) kritiek op het Amerikaanse standpunt, houding of gedrag.



Figuur 49. Elk jaar studeren er meer dan 1000 studenten af.

Hoofdstuk 39 Irak

Seniorjurist

6 oktober 2003 – 28 maart 2004

Inleiding

In de zomer van 2003 ging de eerste lichting van Nederlandse mariniers naar Irak. Ik hoorde van collegae-juristen die meegingen dat dit wel interessant was. Als ik dit nog wilde moest ik me snel opgeven, want op 1 juni 2004 zat mijn officiële militaire diensttijd erop en zou ik in aanmerking komen voor het verplichte ‘leeftijdsontslag militairen’ ofwel LOM. Dus heb in Den Haag kenbaar gemaakt dat ik wel genegen was om met de 2^e lichting mariniers mee te gaan naar Irak als juridisch adviseur. Binnen enige tijd kreeg is de boodschap dat de keus inderdaad op mij was gevallen. Van oktober 2003 tot/met maart 2004 zou de termijn worden. Ik was daar zeer tevreden mee.

Werkzaamheden

Zo werd ik dus van docent Rechtswetenschappen op het KIM Seniorjurist van *Stabilisation Force Iraq* no. 2 (SFIR). Deze stabilisatiemacht was opgericht door de VN met behulp van een resolutie. SFIR 2 moest de Irakezen bijstaan bij de wederopbouw van hun land, de hervorming van overheidsinstanties en het creëren van stabiliteit en veiligheid. Bij elkaar waren er ongeveer 1100 Nederlandse mensen om deze taak uit te voeren. Gedurende de gehele missie waren drie Nederlandse militair juristen werkzaam, verdeeld over het Contingentscommando (CONTCO), het Bataljon (operationeel) en het Hoofdkwartier van de *Multinational Division South East* (MND SE). Het Nederlandse Contingentscommando (CONTCO) zijn de ‘ogen en oren’ en de directe vertegenwoordiger van de CDS uit Den Haag in het missiegebied. Het CONTCO ziet toe op mandaatkwesties, afspraken die bij toewijzing van de eenheid zijn gemaakt en andere zaken van nationaal belang. In die hoedanigheid is de contingentscommandant het vaste aanspreekpunt voor het ‘Den Haag’ over beleidszaken en actuele ontwikkelingen. Ik werkte voor het Nederlandse SFIR Contingentscommando dat was geplaatst op Shaiba dicht bij het Britse hoofdkwartier van de MND SE in Basra, Zuid-Irak. Mijn taken waren kennisnemen van alle zaken met een juridisch tintje en dat verder regelen volgens het daar toepasselijke recht voor de militairen.

We waren gelegerd op een oud vliegveld. Allemaal tenten en containers rond een landingsbaan. We konden dus niet verdwalen als we gingen hardlopen, gewoon het asfalt volgen dan kwam je altijd weer langs je eigen huisje. We sliepen in kleine houten containers op een

stretcher en zelfs met een airco/kachel om het binnen comfortabel te houden. Overdag soms meer dan 45 graden Celsius, maar ook soms nachtvorst. Ook prachtige donkere nachten met een mooie sterrenhemel. Het leek wel of je op zee voer.

Juridisch

In het voorbereidingstraject van alle militairen is extra juridische aandacht besteed aan het handhaven van de normaal geldende gedragsregels en discipline in het operatiegebied. Daarnaast is het personeel tijdens de voorbereiding op de hoogte gesteld van de specifiek voor de uitzending geldende regels en voorschriften, ook op het gebied van geweldgebruik.

Het aantal tuchtrechtelijke straffen is zeer beperkt geweest. Voor alle zaken was er voldoende juridische capaciteit in het inzetgebied aanwezig. Daar waar nodig werd teruggevallen op specialisten in Nederland. Er waren zelfs enkele beklagen over tuchtzaken, die werden afgehandeld door mij, de jurist van het CONTCO, namens de Commandant CONTCO.

Een aantal zaken kregen media-aandacht, zoals een schietincident waarbij een Iraakse man dodelijk gewond is geraakt (zie hierna), de repatriëring van drie militairen die verdacht werden van een strafbaar feit. Daarnaast zijn alle schietincidenten (geweldgebruik) door het Openbaar Ministerie onderzocht. Met name leden van de KMar konden niet goed met hun vuurwapen omgaan waardoor hun dit onbedoeld afging (dommigheid ofwel eufemistisch gezegd: niet professioneel). Dit werd dan weer tuchtrechtelijk afgedaan.

Op grond van de bestaande afspraken werden personen die waren vastgenomen door Nederlandse militairen op verdenking van het plegen van oorlogsmisdrijven of omdat zij een bedreiging vormden voor de coalitie overgeleverd aan de Britten. Personen die waren vastgenomen op verdenking van het plegen van een commuun delict zouden zo snel mogelijk worden overgeleverd aan de Iraakse autoriteiten. Mijn taak was om af en toe bij de Britse gevangenis een onverwacht bezoek te brengen om te controleren of ‘onze’ gevangenen niet werden mishandeld en dat andere rechten niet werden afgenomen. Bij al mijn bezoeken, samen met een andere officier en een tolk, hebben we dat nooit kunnen vaststellen. Als we twijfels hadden konden de Britten dit snel uit de wereld helpen met feiten en omstandigheden.

Nederland heeft enkele malen gebruik gemaakt van de betalingen uit goede wil. Dit is een betalingsregeling waarbij (familieleden van) slachtoffers die niet via de normale claimregeling in aanmerking komen voor vergoeding van schade als gevolg van het optreden van de Nederlandse eenheden alsnog enige financiële compensatie ontvangen. Deze regeling is niet

gebaseerd op enige juridische betalingsverplichting maar berust op medeleven en het winnen van *'hearts & minds'* van de lokale bevolking.

De regeling draagt aldus bij aan de veiligheid van de Nederlandse eenheden en is veel eenvoudiger dan gecompliceerde documenten in te vullen. De reparatie van een ezelswagen heeft de Nederlandse staat ongeveer € 10,00 gekost tegen finale kwijting en onmiddellijke reparatie. Gelukkig had 'Den Haag' weer wat te zeuren omdat het huisadres van de eigenaar van de ezelskar niet was ingevuld. Die persoon had ook geen eigen huisadres, hij was lid van een rondtrekkende stam die midden in de woestijn leefde. De adresaanduiding 'woestijn te Irak' werd wel geaccepteerd, omdat het vakje nu ingevuld was. Ik moest erg veel van die niet officiële kleine zelfgemaakte regelingen uit 'Den Haag' verwerken. Vaak ook wel gemakkelijk.

Regeltjes

Hierbij enkele regeltjes die ons leven in Irak haast verlamden, in ieder geval niet operationeel bevorderden.

LARO of Mercedes?

We waren in Irak met veel mariniers, maar ook met enkele tientallen militairen van de Koninklijke Landmacht. Beiden hadden hun eigen regeltjes en reglementen bij zich en meenden dat die heilig waren, terwijl ze meestal gemaakt waren door een overijverige regelneef die daartoe niet bevoegd was. Een voorbeeld is de problemen die de transportverdelers in Irak had om alle chauffeurs te kunnen inzetten op de juiste voertuigen. De mariniers reden met Landrovers (LARO) en de soldaten reden met Mercedes jeeps; dit kon onderling niet geruild worden volgens de zelfgemaakte krijgsmacht regeltjes, dan moest je een speciaal (officieus/namaak) militair rijbewijs halen voor het type auto.

Deze regeltjes waren door een niet-bevoegde militair opgesteld, dus meende ik dat ik als niet-bevoegde jurist deze regeltjes ook wel kon intrekken. Dit om alle voertuigen efficiënter te kunnen inzetten, wat operationeel dus veel voordelen had. Uiteraard had ik mijn beslissing doorgesproken met onze leiding in Irak en ook in Den Haag.

Met name deze laatste maakten we niet helemaal gelukkig, maar onze interventies hebben wel geholpen, ook tijdens latere missies. Overigens een LARO en een Mercedes jeep rijden precies hetzelfde.

Opa

Ik had vaak een vrouwelijk soldaat als chauffeur en beveiligers. Een prima meid die goed reed en haar ‘mannetje’ stond. Ze was net 18 jaar geworden en haar officiële rijbewijs moest nog worden nagestuurd door het CBS. Ik merkte op een bepaald moment dat ze minder spraakzaam werd en dat er iets wrong. Het hoge woord kwam eruit, haar paard in Nederland was ziek en ze maakte zich erg ongerust. Ze werd telkens gebeld of gemaïld door haar moeder, dat maakte het ook al niet beter. Goede raad was duur, ook omdat het om de veiligheid van mensen ging. Elke week gingen er twee vluchten van de Klu op en neer naar Eindhoven met voorraden en met personen. Iemand dacht, als we nu eens probeerden om onze chauffeur op een vlucht te krijgen om even thuis de boel te regelen, dan was dat misschien een oplossing. Maar de regels zeggen dat je alleen naar huis mag als er een familielid ziek is. Dus niet je paard, wat voor band je ook hebt met dat dier. Iemand kwam op het idee om op papier in te vullen dat haar opa ziek was en dat ze daarvoor naar huis moest. Achteraf hoorde ik dat dit allemaal gelukt was, alleen de naam van de opa was niet ingevuld, dus mocht ze het vliegtuig niet in. Eén van haar collega's heeft dit onmiddellijk geregeld door de naam van de ‘zieke opa’ in te vullen, die heet nu opa ‘paard’. Na twee dagen was de jonge dame weer terug, helemaal opgelucht. Haar paard bleek niet echt ziek te zijn, haar moeder bleek de zaak wat te overdrijven omdat ze haar dochter mistte. Onze chauffeur helemaal opgelucht en ze heeft haar uitzending goed afgemaakt, moeder ook weer gerust. Hoe het ‘opa paard’ is vergaan weten niet veel mensen. Achteraf uiteraard helemaal uitgezocht of dit verhaal wel waar is, maar we hebben niets juridische afwijkends kunnen vinden.

Eric O.

Op 27 december 2003 loste de sergeant-majoor der mariniers Eric O. een waarschuwingsschot op een groep Irakezen die een container van de krijgsmacht wilde leegroven. Eerst schoot hij een waarschuwingsschot in de lucht, maar dat maakte geen indruk. Dit ook omdat in de lucht schieten met geweren een bepaald eerbetoon is in Irak, dus niet altijd als een waarschuwingsschot wordt herkend. Ik heb dit meerdere malen meegemaakt en het blijft verrassen. Ook omdat de kogels die in de lucht worden geschoten ook weer naar beneden komen, hopelijk niet te dichtbij. Bij dit schietincident van Eric O. schoot hij eerst in de lucht en even later ook in de grond, een gericht waarschuwingsschot naast de groep Irakezen die een container leeg wilden roven. Dit waarschuwingsschot raakte mogelijk wat grind en de kogel raakte daardoor een Irakees dodelijk in de rug. De schutter was gerechtigd om levens van

hemzelf, andere militairen en militaire spullen met geweld te verdedigen onder aldaar heersende wet- en regelgeving. Het OM beschuldigde Eric O. van moord, doodslag en dood door schuld en repatrieerde hem vrijwel meteen naar Nederland. Het OM gaf in het begin ook niet veel blijk over kennis te beschikken over het militair recht, of eigenlijk over het verschil tussen wettelijke strafrechtshandhaving en het oorlogsrecht. De sergeant-majoor O. was geen politieagent die dieven tegenhield op basis van het Nederlandse of lokale strafrecht, maar een militair die door de staat was uitgezonden om mee te helpen het bewaken van de openbare orde en veiligheid, gebaseerd op regels van het Internationaal Humanitair Recht. Dit op basis van een VN-Resolutie, ROE's en dienstvoorschriften zoals de Geweldinstructies van de CDS. Mijn rol als seniorjurist was hiermee maar gering. Op dat moment was de commandant van het Korps Mariniers bij ons op bezoek en was ik, als reisorganisator, in de buurt toen het incident bekend werd. Het eerste wat ik deed was om de advocaat Knoops te vragen of hij wilde assisteren in dit toch wel ingewikkelde strafproces en de verdachte bij te staan.

Wat ook nog merkwaardig was dat twee officieren van justitie zich met deze zaak bemoeide die ik eerder tegenkwam in een zaak met een verdrongen duiker tijdens zijn opleiding, begin 2003. Deze twee officieren van justitie probeerden toen de duikleiders van die duik strafrechtelijk te vervolgen. Ze lieten daarbij een totaal gebrek aan kennis en visie zien op het gebied van regelgeving over duiken, maar nog erger was dat ze niet geholpen wilde worden. Ook van mijn kennis en ervaring met duiken de bijbehorende regelgeving wilden ze geen gebruik maken. Het meest stuitende was dat een van de duikmeesters die ze al als verdachte hadden aangemerkt helaas was overleden.

Deze twee sujetten probeerden uit alle macht sergeant-major O. strafrechtelijke te vervolgen. In Irak begingen ze de beginnersfout door een rechtshulpverzoek binnen de militaire lijn bij de Engelse Commandant neer te leggen, en dan ook nog in de Nederlandse taal. Deze Engelse commandant zat er ook mee in zijn maag omdat hij er was om het bestuur te ondersteunen en niet om strafrechtelijke vervolging uit te voeren, dat deed dus Irak zelf. Bovendien was er nog steeds een Nederlandse ambassade in Bagdad die dit proces verder kon afhandelen. Ook kreeg ik als seniorjurist de vraag waar het stoffelijke overschot was begraven en of we dat weer konden opgraven om forensisch te kunnen onderzoeken. Op mijn antwoord dat de locatie van begraven mensen in Irak niet werden bijgehouden betichtten ze mij van

opzettelijk tegenwerking in een strafzaak. Ook zij leefden in de veronderstelling dat militairen daar bezig waren met zelfstandige handhaving van het lokale strafrecht. De Militaire Kamer van de Rechtbank Arnhem sprak Eric O. vrij, gevolgd door het Gerechtshof. Deze laatste instantie gaf het Openbaar Ministerie nog een paar flinke vegen uit de juridische pan over hun disfunctioneren. Het OM werd verweten dat ze juridische knopen probeerden te ontrafelen i.p.v. die door te hakken als militairen onder grote druk hun uiterst gevaarlijke werk uitoefenen. Het standpunt van het OM dat Eric O. voor iedere handeling een juridisch adviseur moest raadplegen stond heel erg af van de situaties in een oorlogsgebied.

Het OM had de zaak te zwaar ingeschat omdat ze niet waren voorbereid op dit soort specifieke militaire schietincidenten, ook omdat een deel van het werk van een militair is om te schieten en daarna dus niet automatisch verdachte is, zoals het OM telkens beweerde.

Ook werd er vastgesteld dat het OM een gebrek aan kennis had van de regels van het Internationaal Humanitair Recht en zeker van de praktijksituaties in Irak. Het moet wel gezegd worden dat enkele leden van het OM later bij de NLDA meerdere cursussen militair recht zijn gaan volgen. Ze hoefden overigens geen examen te doen.

Het stuitende gebrek aan juridische kennis bij enkele leden van het OM, was ook terug te vinden bij een onderzoeksteam dat vanuit Nederland in Irak onderzoek kwam doen naar dit schietincident. Bij elke vraag die ze stelden bleek telkens weer dat ze bezig waren met het Nederlandse strafrecht i.p.v. internationale regelgeving en dienstvoorschriften zoals de ROE en de Geweldsinstructies. Ook bijzonder was dat zij telkens op het grote basiskamp in As Samawa weigerden om hun uniform correct te dragen. Ze liepen erbij als ‘veenflikkers’ zoals sommige mariniers vonden en dit ook uitten. Door dit gebrek aan professionaliteit kregen ze ook geen contact met de omgeving van Eric O. Gelukkig kon dit gedrag heel goed krijgstuuchtelijk worden rechtgezet, ook marechaussees zijn militair en dragen hun uniform zoals het in de voorschriften is neergelegd.

Martelingen

Een ander bijzonder fenomeen is een onderzoek naar martelingen van Irakezen door Nederlandse militairen. Een speciale commissie werd samengesteld om geruchten te onderzoeken. Hun eindrapport zucht onder het aantal geruchten van allerlei charlatans die beweren dat ze zelf Irakezen hebben gemarteld of dat ze er getuigen van waren geweest of dat ze iets

gehoord hadden. Vanaf 15 november 2003 nam SFIR 2 alles over, dus ook het lopende onderzoek naar martelingen. Het onderzoeksrapport werd in 2007 gepubliceerd, dus vier jaren na de eventuele martelingen. Ik ben in die jaren menigmaal geïnterviewd/gehoord door allerlei individuen van de marechaussee of van inlichtingendiensten die zich slechts schoorvoetend wilden identificeren en legitimeren.

De bevindingen en conclusies van dit onderzoek zijn zeer zwak en niet allemaal gebouwd op feiten en goed onderzoek. Misschien zijn ze zelfs wel tendentiekus. Vooral teksten zoals:

“Tenslotte verdient het vermelding dat één van de door de commissie gehoorde personen heeft verklaard dat het gerucht ging dat de elektrische wapenstok jegens een gedetineerde was gebruikt.” De conclusie luidde daarom dat “het gebruik van een elektrische wapenstok niet kan worden aangetoond, maar ook niet worden uitgesloten”. Dat is wel heel eenvoudig scoren op basis van een (1) gerucht door een (1) persoon.

Mijn conclusie, er is in Irak niet gemarteld door Nederlandse militairen, in mijn tijd.

Afronding

Ik had nooit mijn missie naar Irak willen missen. Ik vond het fijn om ergens op de wereld te helpen om een democratisch proces te helpen opbouwen. Het is wel bijzonder om met een geweer op je rug stembussen af te leveren in een heel klein dorpje midden in de woestijn. Zeker als je weet dat er gestemd zal worden via staminstructies en - gewoontes.

Kortom, een nuttige missie met veel ervaringen. Jammer van de directe bemoeienissen van Den Haag met het operatiegebied. De goede communicatie heeft ook nadelen, namelijk de onbelemmerde bemoeizucht en backseat-driving uit den Haag. Hierbij nog een voorbeeld. Ik werd tijdens een rit door Bagdad gebeld door een militair uit Den Haag die mij vertelde dat ik gegijzeld was en dat het allemaal goed zou komen. Dat ik antwoorde dat ik niet, herhaal niet, gegijzeld werd, maar rustig door Bagdad reed op weg naar het oude paleis van Saddam, maakte geen enkele indruk op hem. Hij bleef schreeuwen en opdrachten geven. Ik heb de telefoon maar opgehangen en dit veel later via een email afgehandeld.

Laatste Hoofdstuk

2025 en verder Toekomst

Inleiding

Op 5 mei 2025 werd ik 75 jaar oud. Sinds een paar jaar begin ik de fysieke last te voelen van de leeftijd. Een operatie i.v.m. prostaatkanker, uitvallende tanden en kiezen door een verslechtering van het gebit, een operatie aan mijn hand omdat ik mijn vingers niet meer gestrekt kreeg en daarbij ontelbare behandelingen/operaties aan mijn door de zon aangetaste huid, maar ook hoge bloeddruk en verminderende nierfunctie. Om maar niet te spreken over een verstoord evenwichtsorgaan gecombineerd met totale doofheid aan mijn rechterkant. Ik kan rustig stellen dat ik meer verleden dan toekomst heb.

Toekomst

Wat wil een oude man van 75 jaar oud na zo'n prachtig en intens leven nog meer? Ik heb net een groot onderzoeksproject afgeleverd over de nationaliteitseis van een kapitein op een Nederlands zeeschip. Ik heb daar met alle energie aan gewerkt en vond het prachtig om uit te mogen voeren. Wel heb ik alle baantjes zoveel mogelijk op een natuurlijke manier beëindigd. Ook als docent bij NCOI, NTI en Bestuursacademie, etc. Ook geen lesstof meer ontwikkelen of examenvragen bedenken voor Masterclasses. Het was erg leuk en nuttig, maar een docent van 75 jaar voor de klas is ook geen gezicht meer, vind ik. Dat betekent ook geen autoritten meer op de vroege ochtenden naar afgelegen zaaltjes om les te geven aan tweede kans studenten.

De toekomst zal zonder al die verplichtingen zijn. Dus ook minder NVKK, STC's, Arcadis etc. Wel af en toe een grote klus of project op mijn specialistisch gebied: maritiem recht. Als lid van de Raad van Toezicht van het Koninklijk College Zeemanshoop probeer ik de eerste termijn vol te maken. Daarna kan een ander het verder oppikken. Verder ben ik nog van twee rekenkamers vicevoorzitter. Redelijk overzichtelijk, vind ik.

Het leven zal zich meer rond huis afspelen, onderbroken door mooie vakanties en/of cruises. Meer tijd om te sporten en wandelen met de hond, om daarna uit te rusten. Meer in de tuin werken om die zo mooi mogelijk te houden en als het bevalt gaan we misschien wel een

spannend avonturenboek schrijven over sommige merkwaardige zaken die ik heb meege-
maakt.

Lang meende ik dat sommige zaken normaal waren, maar langzaam kom ik er achter dat be-
paalde normen, zeker aan boord van een schip en bij andere ernstoperaties niet allemaal nor-
maal waren. Sommige lieten ons toen denken dat alles kon, dus moest. Dit onder het motto
“alles moet kunnen”. Ik weet nu dat dit niet waar is.

Afronding

Het boek is afgesloten op 5 mei 2025, op mijn 75^{ste} verjaardag. Ik zal proberen om niet te
veel projecten weer op te pakken. Een mens moet, rationeel denkend, toch eenmaal een einde
maken aan zijn werkzame leven, ook als hij ervan genoot.

Hartelijk dank voor je aandacht

Het lied van 'Ketelbinkie'

Toen wij van Rotterdam vertrokken, met de Edam een oude schuit
Met kakkerlakken in 't midscheeps, en rattenesten in het vooruit
Toen hadden wij een kleine jongen, als ketelbinkie bij ons aan boord
Die voor de eerste keer naar zee ging, en nooit van haaien had gehoord
Die van zijn moeder aan de kade, wat schuchter lachend afscheid nam
Omdat hij haar niet durfde zoenen, die straatjongen uit Rotterdam
Hij werd gescholden door de stoker, omdat hij al op de eerste dag
Toen we net de pier uit waren, al zeeziek in de foc'sle lag
En met jenever en citroenen, werd hij weer op de been gebracht
Want zieke zeelui zijn nadelig, en brengen schade aan de vracht
Als ie dan sjouwend met zijn ketels, uit de kombuis naar voren kwam
Dan was het net een brokje wanhoop, die straatjongen uit Rotterdam
En als ie 's avonds in z'n kooi lag, en moe van 't sjouwen eind'lijk sliep
Dan schold de man die wacht te kooi had, omdat ie om zijn moeder riep
Toen is ie op een mooie morgen, 't was in de Stille Oceaan
Terwijl ze brulden om hun koffie, niet van zijn kooigoed opgestaan
En toen de stuurman met kinine, en wonderolie bij hem kwam
Vroeg hij een voorschot op zijn gage, voor 't ouwe mens uit Rotterdam
In zeildoek en op rooster baren, werd hij die dag op 't luik gezet
De kapitein lichtte zijn petje, En sprak met grocstem een gebed
En met een één twee drie in Godsnaam, ging 't ketelbinkie overboord
Die 't ouwetje niet dorst te zoenen, Omdat dat niet bij zeelui hoort
De man een extra mokkie schoot an, en 't ouwe mens een telegram
Dat was het einde van een zeeman, die straatjongen uit Rotterdam.

Auteur: Anton Beuving

Muziek: Jan Vogel

