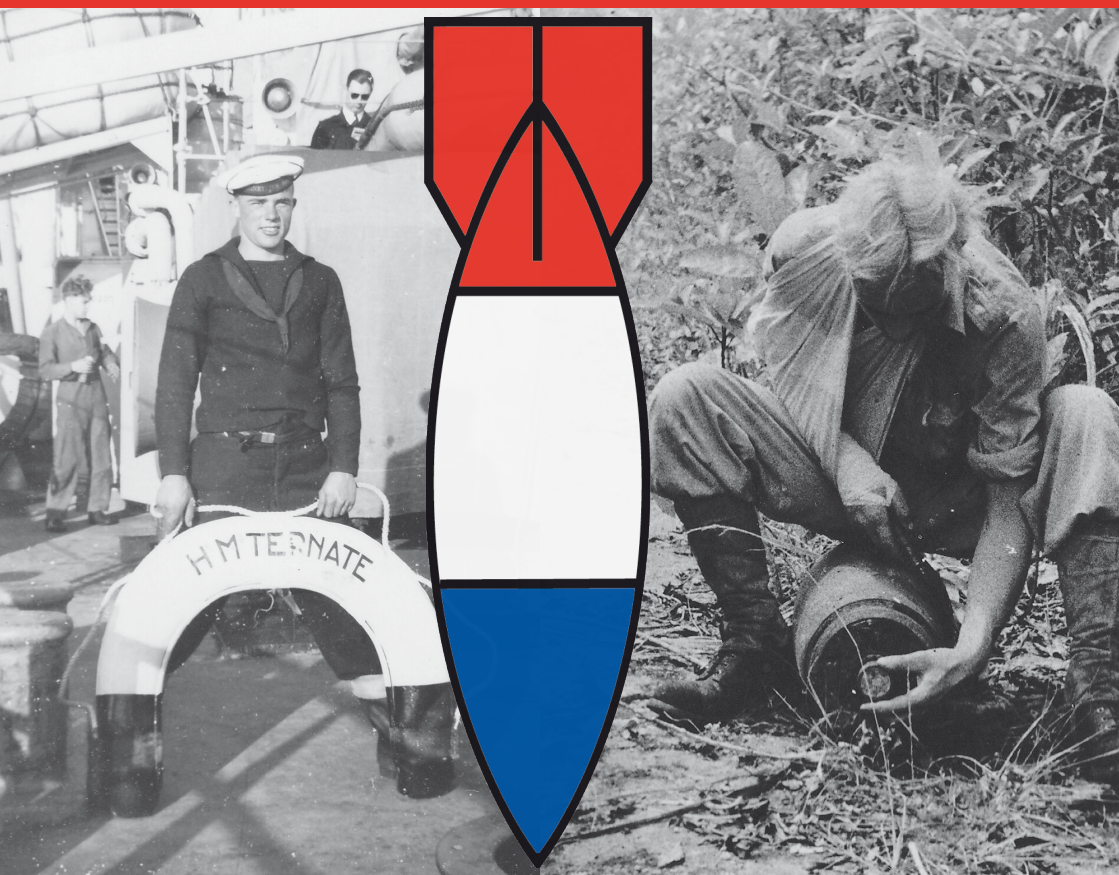


BOMMEN DRAGEN GEEN HORLOGES



**WAAROM DE NEDERLANDSE OVERHEID HET
GEVAARLIJKE WERK VAN EXPLOSIEVENOPRUIMERS
NIET ERKENT EN WAARDEERT**

A.B. KEMBALI

BOMMIEN DRAGEN GEEN HORLOGES



Door:
A.B. Kembali

www.uitgeverijdeduivelsberg.nl

BOMMIEN DRAGEN GEEN HORLOGES

**WAAROM DE NEDERLANDSE OVERHEID HET
GEVAARLIJKE WERK VAN EXPLOSIEVENOPRUIMERS
NIET ERKENT EN WAARDEERT**

Door:

A.B. Kembali



Uitgeverij De Duivelsberg
Nijmegen

Eerste druk: November 2012

ISBN/EAN:

Boek - 9789071501630

E-boek - 9789491018169

NUR - 688

Copyright © 2012 A.B.Kembali

Uitgeverij De Duivelsberg, Colmarstraat 19, 6515 BC, Nijmegen, Tel.
0900-20.9.1944

Foto's: Archief auteur

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgaven mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm, digitalisering of op andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Inhoud

Inleiding	6
-----------	---

Deel I

Gedropt	11
De Springploeg	29
De Waterbasis	33
Noemfoor	49

Deel II

Ministerie van Defensie	89
Erkenning	95
Definitie wie is veteraan	103
Bureaucratie in Den Haag	119
Pootje lichten	133
Nog meer willekeur van de overheid	139
Nawoord	185
Verklarende woordenlijst	189

Inleiding

Mijn boek draag ik op aan het personeel van onze Explosieven Opruiming Dienst (EOD). In het bijzonder aan de militairen die ruim een halve eeuw geleden hun leven in de waagschaal hebben gesteld om ons land explosieenvrij te maken. Maar bovenal aan hen die bij dit werk het leven hebben verloren.

De mannen die dit werk deden, waren militairen van de Koninklijke Marine, de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Luchtmacht. Of leden van de Koninklijke Marechaussee dit werk hebben gedaan is mij niet bekend. Door reorganisaties in de krijgsmachtdelen wordt het werk sinds 2008 alleen nog maar gedaan door militairen van de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Marine. Nog recenter zijn de eenheden van die onderdelen van de krijgsmacht onder één commando gebracht.

Met dit boek toon ik mijn erkenning en waardering aan hen die dit werk nog dagelijks doen en aan hen die het daarvoor hebben gedaan. Zo hard de taal in het boek overkomt, zo groot is mijn respect voor de inzet van deze militairen van toen. Voor onze veiligheid moesten zij telkens weer met het leven dobbelen. Teveel keren vielen de stenen verkeerd.

Het moet nadrukkelijk gezegd worden dat explosieven ruimen noodzakelijk is. Het woord noodzaak is hier dwingend. Het maatschappelijke leven zou zonder de inzet van de ruimers van explosieven niet tot ontwikkeling hebben kunnen komen. Geen akker kan bebouwd worden als

er explosieven in de grond liggen. Geen trein kan rijden, geen weg worden benut, wanneer niet eerst het sein veilig is gegeven. Geen fabriek kan draaien en niet één schip varen. Letterlijk zouden de raderen van het dagelijkse leven stilstaan. Om die raderen toch te laten draaien moest onveilig, veilig worden gemaakt. Dit verschil van twee letters was en is voor de EOD-er een wereld van risico en gevaar. Het is verdedigbaar om te zeggen dat door hun leven in de waagschaal te stellen, de levens van duizenden burgers zijn gespaard.

In het eerste deel van mijn boek verhaal ik hoe wij dit smerige werk deden. Ik doe mijn relaas zoals ik dat werkelijk heb ervaren. Dit zowel in mijn werk als EOD-er, als in contacten met de overheid daarna. Zonder opsmuk vertel ik mijn ervaringen en hoe ik die waardeer. Ik ga uit van blote feiten en gebeurtenissen zoals ik ze zelf heb meegemaakt. Niks meer, niks minder. Mijn werk speelde zich af in voormalig Nederlands Nieuw Guinea. Ik verhaal dat in deel I van mijn boek. Het tweede deel van het boek geeft de strijd om erkenning met de overheid weer. Het relaas in het eerste deel is alleen bedoeld om inzicht te geven in de primitieve werkomstandigheden van toen en die van EOD-ers in het bijzonder. Wat ik beschrijf mag worden gezien als een sjabloon voor al dit soort werk dat toen overal gedaan moest worden en nog steeds wordt gedaan. Vanzelfsprekend verandert de context naar tijd en plaats en is het werk technisch aan leercycli onderhevig. Maar onveranderd blijft de inzet van de militairen die dit werk vandaag de dag moeten doen en de buitengewone waarde die het heeft voor de maatschappij. Waar dit werk ook wordt gedaan, het spaart altijd levens en heeft altijd grote maatschappelijke verdiensten.

Gedurende zeven maanden werkte ik dag en nacht met een springploeg in Nieuw Guinea. In die tijd vernietigden wij ruim 150.000 kilo aan explosieven. Het werk moest worden gedaan met primitieve middelen onder primitieve omstandigheden. Als voorbeeld geldt het werk op Noemfoor. Met slechts voor twee dagen brood, een zakje meel en rijst, wat blikvoer, een paar geweren en enig armetierig gereedschap bivakkeerden we zes weken op dat eiland, op ruim 100 kilometer van de thuisbasis Biak. Radio of telefoonverbindingen waren niet beschikbaar. Een paar seinlappen en twee keer per week een overvliegend vliegtuig vormden de enige 'verbin-

ding' met de buitenwereld.

Waren de omstandigheden in Nieuw Guinea van bijzondere aard, ook dichter bij huis golden armetierige omstandigheden. Het ruimen van de duizenden Kathymijnen voor de Nederlandse kusten is daar een sprekend voorbeeld van.

Is het hier bedoelde werk onder armzalige omstandigheden een feit, het gevecht om erkenning door de overheid daarna getuigt van een evenzeer armetierige wijze hoe volgens de voormalige staatsecretaris van Defensie Relus Terbeek, dat eenieder moet krijgen waarop hij recht heeft, gestalte moet krijgen. Tot op heden zijn er nog steeds oud-EOD-ers die daarvan zelfs de schaduw niet zien.

Op een ontwerp van een medaille, gemaakt in 1948, die bestemd was voor uitreiking aan EOD-ers, staat een spreuk. De spreuk staat vermeld op de achterzijde van de medaille in kruisvorm, gevormd door vier bommen die met de koppen in het midden van het kruis tegen elkaar liggen.

De spreuk luidt heel toepasselijk: 'BENE MERITUS EST DE PATRIA'. Ze betekent: 'HIJ HEEFT ZICH VOOR HET VADERLAND VERDIENSTELIJK GEMAAKT'.

Kernachtiger kan het niet gezegd worden. De spreuk spreekt erkenning uit. De medaille zelf is een fysieke vorm van waardering. Het is daarom een veelzeggende medaille. Het zou een waarderingsmedaille worden voor al die EOD-ers die hun leven bij dit noodzakelijke werk in de waagschaal hebben gesteld. Helaas, de medaille is nooit uitgereikt. Ze ligt al tientallen jaren begraven onder het stof van de tijd, gelijk de doden onder de grond. De overheid wilde de medaille niet uitreiken en wil dat nog steeds niet. Daarmee geeft de overheid aan dat zij het grote maatschappelijke nut van de explosievenopruimers niet waardeert en daarmee niet erkent. Immers erkenning zonder zichtbare vorm van waardering bestaat niet. Zoals een zichtbare waardering niet kan bestaan zonder erkenning. Elke opmerking daarover is dan slechts een leeg woord. De overheid verschuilt zich hierbij niet alleen achter onterecht gevonden standpunten, maar bedrijft ook niet eerlijke politiek. Dat is niet zomaar een bewering. Ik heb kennis kunnen nemen van de motieven die aan deze politiek van miskenning ten grondslag liggen. Ik verwerp die motieven en verwijt de overheid ook

nog het meten met twee maten. Dat is niet alleen een schande, het is meer. Het is discriminatie van allen die zich aantoonbaar feitelijk meer dan anderen verdienstelijk hebben gemaakt voor het vaderland. Ik doe dan ook geen moeite meer om mijn teleurstelling te verbergen over de houding van een overheid die niet alleen al jaren lang grote waarde hecht aan kleinzielige formalistische argumenten, maar diezelfde argumenten ook nog eens naar willekeur hanteert. En daarmee voluit discrimineert.

Dit boek moet niet gezien worden als een stukje historie, maar als een cynische metafoor naar een benepen overheid. Een overheid die op onjuiste gronden met een pennenstreek de belangen verkwanselde van een groep die zich uitermate voor het vaderland heeft ingezet. Om daarna een andere groep met minder maatschappelijke verdiensten wel te belonen. Een dergelijk beleid is afkeurenswaardig en een extra reden dit boek te schrijven.

Uit bovenstaande volgt dat mijn boek een klacht is naar de overheid. Het is een klacht minder door emotie dan door feitelijke onrechtvaardigheid gevoed. Daarnaast heeft de strijd om erkenning al te lang geduurd. Na meer dan een halve eeuw vergeefs daarop wachten, heeft de EOD-er recht op meer openheid in de strijd om erkenning. Wat nog meer reden geeft dit boek te schrijven. Wellicht kan die openheid een breekijzer zijn naar een oplossing van dit langslappende conflict. Daarom neem ik de vrijheid om u als lezer van dit boek als een tribunaal te zien. Aan dit tribunaal leg ik als het ware mijn klacht tot beoordeling voor.

Een stap verder in deze strijd om erkenning zou een gang naar de rechter zijn. Dat is een overweging waard. De rechter kan dan uitspraak doen of de overheid (lees Defensie) zich wel of niet aan discriminatie in deze schuldig maakt, of afkeurenswaardig handelt of gehandeld heeft. Ik ben dan ook voornemens een gang naar de rechter te overwegen als dat nodig is.

Om feitelijk aan te geven hoezeer de overheid in deze willekeur betracht en discrimineert, dient de ene in dit boek omschreven groep als referentiegroep en de andere als slachtoffergroep. Het verhaal maakt duidelijk

welke groep welke rol vervult. De referentiegroep beschrijf ik uitsluitend om aan te geven hoe de overheid met erkenning en waardering omgaat. Het moet volkomen duidelijk zijn dat de ontvangen erkenning en waardering aan de in dit boek beschreven referentiegroep ten volle wordt gerespecteerd (in de media is aan die groep destijds ruime aandacht gegeven). Andersom moet volkomen duidelijk zijn dat de groep die geen enkele erkenning en waardering ontvangen heeft, wel daartegenover gezet moet worden.

De namen van de vele personen die ik tijdens mijn werk voor erkenning voor EOD-ers heb ontmoet en waarmee is gecommuniceerd, laat ik bewust weg. Ik zou ze allen makkelijk kunnen noemen, maar doe dat uit oogpunt van respect niet. Het zou er namelijk op kunnen duiden dat bepaalde personen een verwijt wordt gemaakt. Dat is absoluut niet het geval. Het is de overheid, als instantie, die ik verwijt hier nalatig te zijn.

Het eerste deel van het boek is geschreven in het toen gebruikelijk jargon. Een verklarende woordenlijst is bijgevoegd. Om verwarring te voorkomen houd ik de afkorting EOD oude stijl aan. Voor alles wat in dit boek staat ben alleen ik verantwoordelijk. Het zijn mijn ervaringen van feiten en gebeurtenissen die ertoe hebben geleid dit boek te schrijven. Ik ben me bewust van alles wat ik in dit boek zeg.

Bunnik, oktober 2011

DEEL I



Gedropt

De Catalina-vliegboot, die wij gewoon de Cat noemden, maakte een duik naar de strip die eerst als klein vlekje alsmar groter werd naarmate de vliegboot op haar toestormde.

“Ik moet eerst even kijken of ik hem er wel op kan zetten”, merkte de piloot op, een luitenant ter zee 2^{de} klasse, terwijl hij de kist weer schuin naar rechts de hoogte introk. “Ik moet zien of er geen struiken op de strip staan of rotzooi ligt. Er is in geen duizend jaar meer iemand van ons geweest”, blèrde hij luid de kist in. Daarbij draaide hij zijn hoofd naar ons in de blitz, zodat we hem boven het geluid van de motoren konden verstaan. Nog meer verduidelijkend voegde hij er aan toe: “Die klote dingen scheuren anders mijn buik open en dat kan ik vandaag niet hebben”.

Met de buik bedoelde hij natuurlijk de onderkant van de vliegboot. Ik zag dat gelijk helemaal zitten. De gladde en V-vormige onderkant van de vliegboot is maar van dun aluminium. Een houtje als een lucifer is al genoeg om er een gat in te maken opperde ik in mezelf, die het hele gedoe prettig nieuwsgierig in de blitz van de vliegboot zat gade te slaan. Ongeveer een uur daarvoor waren we van onze thuisbasis Biak vertrokken. We zouden ‘effe’ naar Noemfoor gaan. Een piepklein eiland gelegen op honderd kilometer zuidwest van Biak in de Geelvinkbaai ten noorden van Nieuw Guinea. Die ‘we’ was de springploeg van Biak in Nederlands Nieuw Guinea. De naam springploeg drukte precies uit wat we deden. We ruimden explosieven op door ze te laten springen. Ik vond de naam

Bommen dragen geen horloges

klinken als een merknaam en was er als jong broekie trots op lid van de ploeg te zijn. Onze springploeg bestond uit vier marinemannen, die alle dagen druk waren bommen en ander vuil tuig de lucht in te doen vliegen. Veelvuldig sprongen we op het rif in Biak. Dat moest een kopje kleiner gemaakt worden om mogelijk te maken dat grote schepen de lagune konden binnenvaren. Maar nu eerst moesten we op Noemfoor wat Tweede Wereldoorlog rommel gaan opruimen. Die rommel bestond uit explosieven die de Jappen en de geallieerden daar een jaar of wat eerder hadden laten liggen voor de eerlijke vinder. De rotzooi lag er met stapels. Het tuig lag her en der verspreid rond de strips die op Noemfoor door de Jap waren aangelegd. Om een goed jaar later door de Amerikanen en Australiërs rijkelijk met bommen en ander explosief bestrooid te worden. Als ouverture van landjepik in het groot. De geallieerden hadden die vliegvelden nodig bij hun opmars naar Japan. Vandaar het smijten met allerlei tuig. Daarvan was op de pannenkoek Noemfoor van alles en nog wat te vinden. Maar dat wisten we op dat moment in de lucht nog niet precies. We cirkelden nog wat om de landingstrip heen.

“Ik vlieg nog een keer laag over die klotestrip heen, en jullie moeten kijken of je wat op de strip ziet wat gevaarlijk kan zijn”, commandeerde de piloot ons. Die ‘ons’ waren wij van de springploeg, plus onze Papoeatolk. Die zou alleen niet mee kijken. Paulus had namelijk even daarvoor op een haartje na spontaan de blitz ondergekotst. Net voor hij de glazen koepel onder wilde spugen hield ik een emmer onder zijn waffel. Een klein straaltje viel ernaast. Mocht ie zelf opruimen. Eigen kots ruim je zelf op. De blitz in een Catalina vliegboot is een ruimte met grote glazen koepels. Voor zover ik weet zitten dergelijke dingen alleen in Catalina’s. Het is een relatief grote ruimte iets achter van het midden in het vliegtuig, en heeft twee grote glazen bolvormige uitsteeksels. Zeg maar een soort vliegtuig-serre. Eén aan elke kant. Dat Paulus luchtziek was geworden kwam doordat we eerst nog wat spullen moest droppen bij een kampong op een ander eiland. Bij de derde duik en het weer omhoogtrekken van de kist kotste Paulus de emmer vol. De emmer waarin hij zijn eigenste binnenste had geleegd pleurden we net als de zakken overboord. Natuurlijk wel een stuk van de kampong vandaan. De stank bleef nog lang hangen.

Gedropt

De commandant van onze springploeg, een luitenant ter zee 3^{de} klasse, gaf opdracht zo goed mogelijk naar rommel en struiken op de strip uit te zien. Hij zei ook nog dat we de rommel of struikjes moesten tellen en daarna aan hem opgeven. Bij het woord tellen trok ik gelijk mijn wenkbrauwen op. “Hoezo tellen”, dacht ik. Ook moesten we aangeven hoe groot die dingen waren die we zouden zien. Speciaal op het midden van de strip moesten we letten. Waarom speciaal in het midden is natuurlijk wel duidelijk. De Cat ging nu aan een kant van de strip vliegen zodat we goed de rotzooi zouden kunnen zien. Zo laag mogelijk vliegend raasde de Cat langs de strip waarop we zouden gaan landen. Ik keek de ogen uit mijn kop, maar zag geen fluit. Alleen een voorbijflitsende streep groen, verder niks. Niemand van ons vieren had iets gezien. Dus werd er niks opgegeven. Dat kon ook niet, vond ik. Want hoe kan je nou in een voorbijrazend vliegtuig iets op de grond zien liggen of staan? Het lukt niet eens om in een rijdende trein de plaatsnaamborden op de perrons te lezen als je er voorbij rijdt. Zoiets was het. “Nou, dan zet ik jullie maar op die klote tuin”, riep de piloot, zijn hoofd weer omdraaiend naar ons toe. Ik vond dat onze piloot een voorkeur had voor het woord ‘klote’. Even later tinkelden en rinkelden dingetjes tegen de onderkant van de vliegboot die met een rotsnelheid langs de bomen ter weerszijden van de strip, hobbelend en botsend naar het eind reed en daar tot stilstand kwam. Nauwelijks had de piloot de motoren afgezet of hij klauterde met een “Godverdomme, allemaal klote”, uit de cockpit en sprong op de grond zo de blitz uit. Hij dook onder de kist en sloeg met zijn vuist helemaal rondlopend op de beplating aan de onderkant van zijn vliegend tapijt. Dat hoorde ik allemaal aan en vond het goed. Die man had hart voor zijn spullen. Wij ook. Via dezelfde weg was onze karige bagage in een poep en een zucht uit de vliegboot. Nadat onze commandant even wat met de commandant van de Cat had gepoekeled, klom die weer vrolijk in zijn kist. Of de heren even zo goed wilden zijn de strip af te lopen om naar struikjes, takken of andere rommel uit te kijken. Hetzelfde verhaal als in de lucht, maar nu op de grond. Opgroeiende takken moesten we uittrekken en losse rommel aan de kant smijten. We hoefden alleen maar vijf meter breed van het midden van de strip na te lopen. In de lengte natuurlijk. “Dus niks

Bommen dragen geen horloges

aan”, vond onze commandant die met lange passen enthousiast vooruit ging. Wij op een hobbeltje er achter aan. Zo liepen we met ons vieren, een meter naast en uit elkaar, de strip af naar het eind. Niks gevonden, niks aan de hand. Nadat onze commandant zijn arm in de lucht had gestoken gierden de motoren van de vliegboot, die al gedraaid stond te wachten, een toontje hoger en kwam steeds heviger jankend op ons af. Vlak voor ons trok de piloot de kist omhoog, draaide nog een keer een afscheidsrondje, en wij stonden op Noemfoor te staan. Een eilandje waarop niet één blanke de moeite nam er te wonen. Alleen Papoea's en veel slangen. Het eiland stond bekend om zijn slangen. Berucht is een beter woord. Dat kan wel kloppen. In ieder geval heb ik er op Noemfoor in zes weken meer gezien dan in anderhalf jaar in heel Nieuw Guinea bij elkaar. Er wordt wel beweerd dat voor elke slang die je ziet er honderdvijfentwintig andere in de buurt zijn. Kan best. Heb ik niet gecontroleerd.

Na mijn overplaatsing van Hr. Ms. Ternate naar Biak in september 1953, was ik bij de springploeg gekomen. Dat wist ik op het moment van mijn overplaatsing naar Biak nog niet. Dat zeggen ze je niet. Ik wist alleen dat ik naar Biak moest, waar ik al zoveel keren geweest was. Biak is een gloeiende plaat van harde karang waarop het marinekamp 'De Base' een plek had gekregen. Het kamp bestond uit een paar tientallen halfronde koepels van golfijzeren platen. Het was er duidelijk anders dan op de Ternate. Op dat schip had ik op een oor na een jaar gediend en was van het scheepje gaan houden. Met het schip was ik tig keren 'rond' Nieuw Guinea gegaan. Het bovenste noordwestelijke deel van het eiland was van Nederland, het onderste deel behoort nog steeds aan Australië. Het Nederlandse deel ziet er uit als het bovenste deel van een vogel. Dat deel staat dan ook bekend als de Vogelkop. De kop kijkt richting noordwest, zeg maar richting Holland. We voeren zo geografisch gedwongen van Hollandia in het noorden, om de vogelkop naar Merauke in het zuiden en weer terug. En alles wat aan bewoonde wereld tussen Merauke en Hollandia lag werd door ons aangedaan. En natuurlijk het eiland Biak. Wij voeren bij nacht en ontij. Hr. Ms. Ternate was oorspronkelijk een Australische oceaanmijnveger. Ze was door onze marine overgenomen en in 1952 gereed

Gedropt

gemaakt voor de dienst in Nieuw Guinea. Later maakte men er daar een fregat van. Dat ombouwen tot fregat ging heel gemakkelijk en is hier het vermelden waard. Men schilderde gewoon een grote F op de boeg van het schip en veranderde het naamsein dienovereenkomstig. Dus van M 816 maakte men F 812. Letterlijk genomen hoefde alleen de letter M en het cijfer 6 veranderd te worden. Sneller kan een fregat niet gebouwd worden. Voor de rest veranderde er aan het hele schip geen klinknagel. Zo ging dat toen. De enige betekenis die men aan zo'n papieren ombouw kan geven, is dat de politiek verantwoord kan zeggen dat de belangen, die ons land in Nieuw Guinea toen had, op volkomen verantwoorde wijze verdedigd werden. De marine moest er vertegenwoordigd zijn met een schip van formaat, en dat kan niet met een korvet alias mijnenveger. Een fregat is wel het minste wat daar rond moest dobberen. Vandaar de F op de boeg van ons schip. Zodra men een F op de boeg van een schip ziet, weten insiders dat men met een fregat te maken heeft. En dan krabben lieden met slechte voornemens zich even achter de oren. Dat is duidelijk. Dan ga je niet zo gauw over tot onverstandig handelen. Tenminste, dat moet de bedoeling zijn geweest. Of Indonesië van die F onder de indruk raakte, geloof ik niet want dat land ging rustig door met het oefenen van infiltraties op Nieuw Guinea.

Begin oktober 1952 waren we uit Den Helder naar het voor mij onbekende land vertrokken. Direct al in de Golf van Biskaje doken we recht een zware storm in. Windkracht 9 of 10. Een dergelijke windkracht maakt appartementshoge golven. Die storm gaf mij gelegenheid heel veel keren de visjes te voeren. Groen en geel zag ik van zeeziekte. Ik spuugde gal en hart uit mijn lijf en wilde minstens vijf keer dood zijn. Het was een keiharde kennismaking met de echte zee. De storm jonaste ons naar de eerste aanloophaven, Lissabon, waar we een paar dagen later een beetje verformfaait maar veilig aankwamen.

Hr. Ms. Ternate was een klein stevig schip van ongeveer vijftig meter lang en negen meter breed. Met twee triplexexpansie machines liep ze, olie gestookt, een gemiddelde snelheid van tien mijl. Haar hoogste snelheid was vijftien mijl, maar dat haalde ze alleen op papier.

Bommen dragen geen horloges

Op het voorschip stond een 10 centimeter kanon. Dat moest voor vertrek worden ingeschoten. Het was meer een uitproberen of het ding het wel deed. Met een heus stuk touw aan de afvuurhandel haalde de konstabel, die veiligheidshalve om een hoek van de brugopbouw ging staan, de handel over. Het kanon, waarvan de loop in een bepaalde hoek gebakst was, liet de granaat met een rotklap los. Hoera, het ding werkte!

Op het dak van het dekhuis achter stond verder een Bofors kanon met één loop. Dat is een licht halfautomatisch kanon. Het schiet granaatjes van 4 centimeter kaliber.

Op de brug tenslotte waren aan weerszijden voorzieningen aangebracht waarop een Oerlikon mitrailleur geplaatst kon worden. Die dingetjes schieten met 2 centimeter lichtspoomunitie. Wel snel achterelkaar. Zo van: “Tatatatatatat”.

Naast al dat schiettuig hadden we nog ander tuig aan boord. Dat waren wij. Met achtennegentig koppen aan boord probeerden we zo vrolijk mogelijk de halve aardbol om te varen. Dat vrolijke was hard nodig. Bijna honderd man is knap veel volk voor zijn klein scheepje, waarop normaliter tachtig man volk ook al druk liep te wezen. Wij met ruim twintig procent daarbovenop nog meer.

Slapen deed ik de eerste twee weken van de reis in mijn hangmat. Net als de rest van de Jannen die geen vaste kooi hadden. De paar vaste kooien aan boord waren bij lange na niet voldoende om iedereen een vaste slaapplaats te geven. Nog niet voor een derde. Dus sliep schrijver dezes in zijn hangmat. Vanaf het begin dat ik voet aan boord van een oorlogsschip zette had ik de eer in een hangmat te mogen slapen. Dat was op Hr. Ms. Douwe Aukes zo, dat was op Hr. Ms. Karel Doorman ook zo. En die laatste was nog wel een vliegekampschip. Maar ook op dat grote schip sliep janmaat in een mat die hing. Geen punt als je niet te kieskeurig bent. Dat was ik niet en ik zag overal de humor van in. Mijn lachspieren zijn in die marine jaren buitengewoon ontwikkeld geraakt. Alleen was het altijd een heel gedoe die kooi op te hangen. Al was het alleen maar dat je voor tien uur 's avonds daaraan niet hoefde te beginnen. Dat was zo een van de regels aan boord. Vanaf tien uur mocht je pas je kooi ophangen. Dan

Gedropt

nog had je het probleem als toevallig op die plek, waarboven jij je kooi wilde ophangen, een paar Jannen zaten te kaarten. Gaf altijd gelazer. Zo gauw we in de tropen waren aangekomen en dat was voor mij al in de Middellandse zee, liet ik de hangmat de mat en sliep gewoon buiten op het dek of in het manschappenverblijf onder de bak op een houten bank of tafel. Dat was wel zo gemakkelijk. Als ik binnen in het schip sliep, pakte ik gewoon een lege bank en sliep binnen tien tellen de slaap van de vermoeiden. Anderen sliepen net als ik op de bakstafels en banken. De tafels stonden aan dek geschroefd, de banken niet. Die lange smalle houten dingen kon je dus makkelijk naar een hoek slepen waar jij vond dat je die nacht een paar uur wilde snurken. Had je even een honderdste procent privacy. Kunst was wel een bank te vinden waarop niemand zat. Het was kunst met een grote K. Voor de rest was het een dubbelgevouwen muts onder je kop en dromen maar.

Een kenmerk van ons scheepsleven aan boord, was dat de mensen die wacht moesten lopen sliepen waar ze gingen liggen. Van vermoeidheid waren ze gelijk van de kaart. Dat kwam door de simpele reden dat bij ons aan boord een wachtdivisie elke nacht vier uur een wacht moest lopen. Met andere woorden, zagen de leden van die divisie hun kooi, bank of tafel niet. Op een oorlogsschip wordt nou eenmaal twee keer klokje rond wacht gelopen. Hoe u dat uitdrukt is niet van belang, als hij maar weet dat je vier uur per nacht niet kan snurken. Het betekende voor mij dat ik een jaar lang geen boerennacht kon maken. In onze vier uren wachten zat als enige luxe dat de wachten rouleerden. Je liep bijvoorbeeld of de eerste wacht, van 's avonds acht tot twaalf uur middernacht of de hondenwacht van middernacht tot vier uur 's nachts. Dan kwam de dagwacht van vier tot acht uur in de morgen. Na de dagwacht kwam de voormiddagwacht van acht tot twaalf uur. Daarna weer de achtermiddag van 's middags twaalf uur tot vier uur. Tenslotte was er dan de platvoetwacht, die van 's middags vier uur tot 's avonds acht uur liep. Zo is het klokje twee keer rond geweest. De variatie in de wachten werd er noodzakelijk ingebracht door de platvoetwacht in tweeën te delen. Zou men dat niet doen, dan zou de bemanning van een schip met drie divisies aan boord steeds dezelfde wacht lopen. Bijvoorbeeld zou steeds dezelfde divisie de

Bommen dragen geen horloges

hondenwacht lopen. Dat is niet alleen niet eerlijk, zoiets is ook niet vol te houden. Want naast het wachtlopen moet er aan boord ook nog gewerkt worden. En jawel, dat is een privilege van de Jannen. Zodoende waren die altijd hondsmoe, wat ook nog eens in de hand gewerkt werd door de bewegingen van het schip. Om die noodzakelijke reden van wisseling van de wacht wordt op een schip met drie wachtdivisies de platvoetwacht dus in tweeën gedeeld. De eerste platvoetwacht loopt dan van vier tot zes uur in de namiddag. De tweede platvoet loopt van zes tot acht uur in de avond. Zo werkend komt elke divisie op geregelde tijden aan de beurt om de hondenwacht te lopen. Wat voor de hondenwacht geldt, geldt natuurlijk voor alle wachten.

Ondanks deze variatie van wachtlopen, waren mijn maten en ik elke nacht wel een paar uren zonder slaap. Daarbij maakten we lange werkdagen. In de tropen komt er de hitte bij. En natuurlijk niet te vergeten het eten uit blik. Allemaal best afmattend. Na een paar maanden raak je uitgeput, of zoiets. Geef er maar een naam aan. Zo ben ik een keer van vermoeidheid midden op de hondenwacht achter het roer in slaap gevallen. Ik viel pardoes tussen twee spaken van het grote houten rad in slaap. Als een slappe zak hing ik over het roer waarmee ik volgens de opgegeven koers ons schip veilig naar een plek moest brengen. De eerste officier die als gebruikelijk de hondenwacht liep maakte mij wakker door een trap onder mijn kont te geven. Hij liet doodleuk een andere roerganger komen. Als straf moest ik naast het roer gaan staan en gedurende de hele hondenwacht om de vijf minuten de koers hardop aflezen. Dat was het lesje van hem voor mij. Stond ik daar een paar uur te staan en te roepen

Een klein jaar bleef ik aan boord van Hr. Ms. Ternate en voer tig keren van Noord naar Zuid Nieuw Guinea en weer terug. Bij nacht en ontij wachtlopen. Sloep strijken en naar de wal om te zien of er rotzooi aan de knikker was. Ook hielden we scheepjes aan en snuffelden dan even aan boord om te zien of er geen infiltranten, wapens of andere verkeerde zaken werden gesmokkeld. Indië wilde namelijk hebben wat wij hadden. Dat lag politiek dus niet lekker. Dat krijg je als twee landen denken op hetzelfde aanspraak te hebben. Beginnen ze elkaar te pesten en uit te dagen. Dat

Gedropt

was genoeg reden dat wij controleerden of er geen infiltranten of andere zaken aan land gesmokkeld werden. Bij één zo'n geval was de aanhouding een gemakkelijke vertoning. Ik stond als roerganger op de brug toen ons schip een soort Chinese jonk wilde gaan aanhouden. Het was midden op een prachtige mooie rustige dag met maar een heel klein zuchtje wind. De zee was spiegelglad. De jonk gleed met zijn slappe driehoekszeil op de gladde zee kalmpjes voort. Wij gaan er op zo'n vijftig meter aan bakboord met gelijke snelheid naast lopen. Ik zie de jonk vanuit mijn wat hogere positie dus aan stuurboord. Drie mannen van de jonk zitten op het middendek bij de grote mast te niks. Een vierde man staat aan het roer op het achterdek. Verder was er geen kip aan dek te zien. Aan de enterploeg was al order laten geven dat ze zich klaar moest maken om aan boord van de jonk te gaan. Ook de motorvlet was al strijkklaar gemaakt. Dat strijkklaar maken was altijd een heel gedoe. Voor sloep strijken moesten elke keer een hoop lijnen en blokken uitgelegd worden. Dat uitleggen van de lijnen via geleideblokken liep van stuurboord midscheeps naar de lier op de bak. Dat ding werkte op stoom. Met behulp van de stoomlier werd dan de sloep gestreken. Gauw hier gezegd, minder gauw in de praktijk gedaan. Er kwam heel wat bij kijken en iedereen moest precies weten wat te doen. Anders vielen er brokken en ook wat in de plomp. Kortom, als iedereen en alles klaar was kon het feest van onderzoek beginnen. De ouverture begon met dat de seiner van de wacht, in opdracht van de commandant, de scheepsmicrofoon pakte. Met dat ding voor zijn mond riep hij fonetisch naar de jonk: "Toeroet laier". Wat zoveel betekent als: "Zeilen strijken". Niks meer, niks minder. De jonk dacht aan het laatste en gaf geen sjoege. De mannen op de jonk keken net zo naar ons als wij naar hen, maar meer ook niet. Geen hand staken ze op. Dat was raar. Op zee groeten schepen en mensen elkaar altijd. Na een knikje van de commandant blèrde de megafoon weer zijn toeroet laier, maar nu twee keer. Weer geen sjoege van de jonk. Op geen enkele manier gaven ze op de jonk aan, te begrijpen wat onze bedoeling was. Of wilden dat natuurlijk niet. Ik denk dat dit laatste het geval was. Wij, die drie keer zo groot waren als de jonk, waren lucht voor ze. Zo kwam het in ieder geval over. Onze commandant dacht er blijkbaar net zo over. Hij greep nu zelf de

Bommen dragen geen horloges

megafoon en blèrde wel vijf keer het toeroet laier tegen de hemelsblauwe lucht. Dat zou die lui wel eens wakker schudden, mooi niet dus. Het maakte geen moer uit of de commandant door dat ding blèrde of de seiner. Die voelde zich hierdoor weer een stuk beter, dacht ik, maar dat kan ook best helemaal niet zo zijn. Achter mijn roer fantaseerde ik vrolijk wat weg, wachtend op de dingen die komen zouden. Net als voor iedereen aan boord was een aanhouding een soort van verzetje in ons patrouilleveren.

Onze ouwe werd door al dat letterlijk stomme gedoe een beetje nijdig. Tenminste, dat moet ik geloven om wat toen daarop volgde. Na de megafoon weer aan de seiner te hebben gegeven, riep hij om de konstabel. Toen die op de brug kwam, werd hem kort en bondig door de commandant te verstaan gegeven een schot voor de boeg van de jonk te geven. De konstabel liep naar stuurboordkant van de brug, haalde daar de zeildoekse kap van de Oerlikon af, pakte een patroontrommel uit het rek eronder en zette die op de mitrailleur.

“Geef hem een riedel voor de boeg”, zei de commandant voor de tweede keer. Alleen zei hij nu riedel in plaats van schot. Dat had hij ook al tegen de eerste officier gezegd die bij deze operatie op de brug aanwezig was. De konstabel haalde een handel over en daarna de trekker. “Tatatatat”, knalde de Oerlikon zijn granaatjes voorlijker dan dwars stuurboord uit. Twintig meter voor de boeg zag ik het water opspatten. Vier of vijf kleine fontein-tjes water probeerden te zeggen wat de megafoon niet lukte. Maar ook vier keer tatatatat van de Oerlikon, kon de jonk niet tot andere gedachten brengen. Ze schoof geruisloos verder over het gladde water. Alsof ze helemaal alleen op de wereld was.

“Zijn die lui soms ook doof?” opperde de commandant hardop om daarmee te achterhalen wat hier in godsnaam aan de hand was. Niemand op de brug reageerde op de opmerking van de commandant. Ik wel. Direct na de opmerking van de commandant merkte ik gevat op: “Ze zwaaien niet eens”. Dat was zo. Niemand aan boord van de jonk nam de moeite om ook maar een pink omhoog te brengen. Dat is verdacht. Op zee wordt er altijd gezwaaid. Zelfs een hond zwaait nog, al is het dan met zijn staart. Hier niet dus. Stiekem ging ik nog een steentje bijdragen aan de oplos-

Gedropt

sing van het probleem. Heel langzaam stuurde ik ons schip streepje voor streepje naar stuurboord. Dichter naar de jonk toe. Zo smokkelde ik wel twintig meter van de afstand tussen ons af. Ook de commandant vond nu dat er wat gebeuren moest. Echt gebeuren dan. Zich weer naar de konstabel wendend, die rustig met een arm op de Oerlikon leunend, net als ik, nieuwsgierig stond af te wachten, zei hij : “Geef ze een riedel door de zeilen, maar wel hoog mikken. Denk erom, hoog mikken”. Met een: “Jawel commandant “, richtte de konstabel de loop iets hoger dan horizontaal en joeg in dezelfde adem een klein riedeltje door het zeil. “Tatatatat”, vier ronde witte gaatjes zaten de helft van een halve seconde later hoog in het lichtbruine zeil, keurig tegen de blauwe lucht afstekend. Ik had de gaatjes nog maar net onder elkaar gezien, of de kerel aan het roer van de jonk blèrde iets naar zijn maten in de midscheeps. Die vlogen overeind en trokken met zijn drieën tegelijk aan één touw. “Proeiioeiioets”, proelde het zeil aan zijn ringen om de mast naar beneden. In drie seconden lag het aan de voet van de mast als een hoop vodden op het dek. De jonk dreef uit. Wij ook. Toen we gestopt lagen werd onze sloep, met de onderzoeksploeg erin, gestreken. De jongste officier had als hoogst aanwezige officier het commando over de sloep. In plaats van met een bocht naar de jonk te varen voer hij linea recta naar het scheepje.

“Gaat ie nog in de vuurlijn liggen ook”, bromde onze ouwe zachtjes, terwijl hij de eerste officier naar bakboordskant wenkte. Daar smoezelden die twee wat. Daarna kwamen ze gelijk weer terug om de gang van zaken aan stuurboord in de gaten te houden. “Er krijgt er straks een op zijn lazer”, dacht ik, want ik vond het ook maar stom van die kloteklappers om in rechte lijn naar de jonk te varen. Even later klommen de kloteklappers aan boord van de jonk. Hierbij waren ze wel zo slim om, uit onze vuurlijn aan de andere kant van de jonk, te enteren. Dat is weer een pluspunt voor de jongste officier dacht ik nog.

De gebruikelijk zaken werden afgehandeld: mensen onder bewaking stellen, papieren controleren, ruim inspecteren, wat vragen. Na een stief kwartiertje was de zaak geklaard en zwaaide de jongste officier dat de zaak oké was. Dat alles gebeurde op het midden van een prachtige zonnige dag, waar op een spiegelgladde zee de hiërarchie zich even liet gelden.

Bommen dragen geen horloges

Even later rinkelde de telegraaf weer naar halve kracht vooruit. Dat was dat en Nieuw Guinea kon rustig verder gaan met gerust zijn.

Aan boord diende ik met veel plezier. Ik was volgens velen een bijdehandje. Voor mijn bevordering naar matroos eerste klas moest ik een stalen strop in de duvelsklauw van de whaleboot splitsen. Dat is geen kleinigheid. Het is kort gezegd een stalen strop splitsen, uit een enkele tier van het type staaldraad waaruit de strop moet bestaan, tussen twee stalen wangen die ongeveer twee centimeter uit elkaar staan. In mijn herinnering heeft de strop een omvang van ongeveer 60 centimeter. Het stalen blok is groter van omvang. Ik klaarde de klus op een mooie morgen zittend in de boot die in de davits hing. Voor de liefhebber leg ik even uit hoe je een stalen strop splits. Een stalen strop splitst je door een streng uit een staaldraad te nemen die zeven keer langer is dan de omtrek van de strop. Hier dus de ring van de duvelsklauw. De ring in de duvelsklauw was er een van een staaldraad van zes strengen. Het woord splitsen is eigenlijk verkeerd. Dat moet draaien of wikkelen zijn. De enkele streng die je afgemeten hebt, draai en wikkel je net zolang totdat je een ring van de gewenste doorsnede hebt gekregen. De zeven keer enkele streng wordt dan weer net zo dik als de oorspronkelijke staaldraad dik is waar je de streng hebt uitgehaald. Heb je een staaldraad van zes strengen, dan neem je dus één extra lengte langer dan de omtrek van de strop is. De extra lengte splits je in het hart van de strop van zes strengen om te zorgen dat wanneer daar kracht op wordt uitgeoefend deze niet in elkaar gedrukt wordt. Zou je de zevende lengte er niet in splitsen (wikkelen) dan zou bij zes strengen het hart van de stalen ring hol zijn. De zevende streng vult die holte nu op en voorkomt daarmee dat een stalen strop of ring ingedrukt wordt. Dat alles doe je dan tussen de twee stalen wangen van de duvelsklauw. Al met al een secuur karweitje en waar je precies moet doen wat gedaan moet worden. Het kan maar op een manier en dat is de goede. Ik klaarde dat klusje op een morgen. Ik had het dus prima naar mijn zin aan boord en dacht in de verste verte niet aan een of andere job aan land. Maar dat zat er aan te komen. Ergens in Holland werd over mijn lot beslist. Precies op mijn negentiende verjaardag kreeg ik de aanzegging me

Gedropt

klaar te maken om overgeplaatst te worden. Stinkend pisnijdig werd ik. Ik wilde niet van boord. Ik vloekte alles de hel in. Maar het hielp allemaal geen ene malle moer. Hoe ik ook soebatte, wie ik aansprak, ik moest van boord. Den Helder, de Admiraliteit zelf had bepaald dat ik van boord moest. Er waren nu eenmaal meer zaken dan Hr. Ms. Ternate alleen.

Zo stapte ik op een gloeiend hete middag met twee maten, die dat niet waren, in Biak aan wal. Dat grote koraaleiland met zijn witgloeiende karang, gelegen in de Geelvinkbaai op de noordkust van Nieuw Guinea. We werden met de sloep op de steiger afgezet. De Ternate ging gelijk weer verder naar weet ik veel. De ballen dan maar. Gezeten op onze barang wachtten we gelaten op de truck die ons zou komen ophalen. Zo was ons verteld. Gewoon wachten, de truck komt hoe dan ook en verder bekijk je het maar. Daar stonden we op een lege steiger onder een smorende zon. Nou was wachten iets wat we niet meer hoefden te leren. Dus pleurden we onze spullen op de grond en onszelf er bovenop. Even later kwam inderdaad de truck. We smeten onze spullen en ons zelf in de hoge laadbak en gilden naar de chauffeur dat hij aan zijn palen kon trekken. Een kwartier later zette de truck ons af bij een grote halfronde loods van golfijzeren platen. Te vergelijken met een kleine kopie van Centraal Station Amsterdam.

De grote magazijnloods, want dat bleek het te zijn, stond op een stuk open veld van harde karang in het midden van het oude Biak kamp in de zon te bakken. Vooraan in het midden van de vrij kale en haast lege loods zat een bootsman aan een klein tafeltje ons op te wachten. “Klein tafeltje, klein stoeltje, grote loods”, dacht ik nog. Wat ook opviel was dat de bootsman een knalrood gezicht had. Als van een gekookte garnaal. Langs de wanden van de loods stonden grote houten stellingen. In enkele daarvan lagen matrassen. Wat in de andere vakken lag weet ik niet meer. Wat de bootsman zei, wel: “Zo, vuile klerelijers, zijn jullie daar eindelijk”, viel hij tegen ons uit. “Zit ik me hier godverdomme kapot te zweten om op jullie kloteklappers te wachten. Had ik al een dik uur op mijn nest kunnen liggen”. Bij dat laatste keek de boots demonstratief op zijn klokje. We zouden eens kunnen denken dat hij maar wat uit zijn nek lulde. Daar twijfelden we geen moment aan. Elke Jan wist dat tussen twee en vier uur iedereen

Bommen dragen geen horloges

in de tropen ging pitten. Tropendienst, siësta, middagrust of hoe ze ook genoemd werd, die twee middaguren waren heilig. Tenminste voor hen die geen wacht of dienst hadden natuurlijk. Vandaar dat de boots ons vuil aankeek en ons als toetje toediende dat we voor hem dood konden vallen. Ik, die altijd en overal een antwoord op had, liet mijn barang op de grond vallen, keek de bootsman net zo vuil aan en zei rustig: “Goeiemiddag boots en val gelijk zelf ook maar hartstikke dood”. Vervolgens wachtten we rustig de verdere gang van zaken af. Per saldo waren wij varende marine en de zaken hier aan de wal moesten we nog leren. Dat betekende afkijken, afwachten. De boots, die enigszins verwonderd naar mijn reactie had geluisterd, keek me even strak aan. Ik keek net zo strak terug en zag dat zijn ogen begonnen te glimmen. De mijne glommen terug. Twee seconden later barstte hij in een luid lachen uit. Wij lachten hartelijk mee. ”Oké, klerelijers’, ging de boots verder, “ik geef jullie een plek en dan gauw oprotten. Kan ik nog een klein tukkie doen?”. Gelijk had hij. We kregen elk een barak aangewezen en vertrokken naar de barakken die de boots met een armzwaai in de ruimte helemaal niet aangewezen had. Zoek dat zelf maar uit. Deze bootsman zou later nog een paar keer in mijn gezichtsveld komen. Bijvoorbeeld die keer dat hij met een matroos, die volgens zeggen op Hr. Ms. Snellius van een hoger naar een lager dek op zijn kop gevallen was en daar een heuse tik aan had overgehouden, een wedstrijd in het schelden hield. In het openbaar. Die scheldkanonnade was een verzetje waarvan het hele kamp genoot. De kunst was lang achtereen te schelden, geeft niet waarop, zonder één keer in herhaling te vallen. Je mocht dus in dezelfde scheldpartij niet twee keer hetzelfde woord gebruiken. Daarop werd door iedereen gelet. Hij die het best kon schelden werd beloond met een hartelijk applaus, plus een zo goed mogelijke reproductie van het repertoire door derden bij elke stomme gelegenheid die zich daarvoor leende.

De eerste keer dat ik die twee hoorde ging zo: De boots liep aan de ene kant van het grote veld voor de oude kombuis langs, de matroos aan de andere kant van het veld. Wie het eerste begonnen was weet ik niet meer, maar toen ik daar die morgen op weg naar de eetzaal liep, hoorde ik op eens een : “Ook goeie morgen Boots, klein bol minkukeltje met je hoe-

Gedropt

veel maanden ben ik in verwachting pens, waar loop jij naar toe met je vuil vies laag bij de grondkruipende dikke pootjes en je trans-Atlantisch, radiografisch bestuurbaar voor historisch baarvader en moederloos gummificeerde uit de klei getrokken lijf. Wie denk je wel dat je bent met je hopeloos geboren zaagselkoppie en dat scheefgetrokken smoelwerk met die grote ezelsoren die niks verstaan?” Dat alles werd in een sneltreinvvaart op een bepaald niet onwelluidende manier opgelepeld. Ik hoorde het aan en stond even perplex. De ander reageerde op de vriendelijke woorden van zijn opponent met een haast net zo lange tirade waarvan ik niks onthouden heb. Ik was nog bezig de woorden van de eerste spreker in mezelf te herhalen. Vandaar dat ik ze zestig jaar later nog aardig goed kan herinneren. Ik weet zeker dat ik hier de woorden van de spreker voor tachtig procent goed citeer. Hooguit de volgorde is wat van streek. Het was een van de verzetjes die de saaiheid even een duwtje achteruit gaf. Ik zocht de barak op die de boots mij zo achteloos had aangewezen. Het was net zo'n ding als waarin de boots ons had zitten opwachten, alleen kleiner. Alle barakken op Biak waren half rond en van ijzeren golfplaten gemaakt. Aan de kopse kanten had de barak een ingang, of uitgang. Net wat je belijft te zeggen. Boven de in of uitgangen was een iets schuin aflopend golfplaten dak op palen aangebracht. Tussen de palen weer een ruw houten hekwerk op tuinhekhooft. Het was onze hangplek en voorzien van een stuk of vier houten stoelen. In de barak zelf, die ongeveer twintig meter lang en vijf meter breed was, stonden twee rijen ijzeren kribben van twee hoog. Vijf bedden per rij. Dus plek voor twintig man. Aan het hoofd van elk dubbelbed stond een ijzeren kledingkast. Net zo dubbel als de bedden, maar dan in de breedte. Bij elk bed hoorde een kast. Het slot erop moest je natuurlijk zelf meebrengen. Daarmee was ons onderkomen af. Veel verf om het interieur te schilderen had ik dus niet nodig. De bakmeester van de barak wees mij het enige lege bed in de barak aan, waarop ik zonder dralen ging liggen. Voor het eerst in lange tijd lag ik weer eens op een vast bed. Ik moest heel even wennen in mijn nieuwe behuizing. Zo van een bewegend schip in een helemaal niet bewegend huis is even aanpassen. Dat spreekt. Aan de ruimte om me heen ook. De andere morgen rouleerde ik in. Aan de hand van mijn rouleringsbriefje liep ik een ronde

Bommen dragen geen horloges

langs de bureaus die op het rondebrieffje vermeld stonden. Naar gelang het bureau werd je toen ofwel ingeschreven of afgevinkt. De zaken moesten kloppen nietwaar? Ook een commandant van een fregat kon niet zo maar in het wilde weg drie Jannen op Biak dumpen. Men wilde weten of je was aangekomen waar onzichtbare handen je heen hadden gedirigeerd. De oude marine kazerne op Biak was uit de tijd. Dat wil zeggen dat ze de naam kazerne niet waardig was. Ze bestond uit niks anders dan een verzameling halfronde hutten van golfijzeren platen met de beschreven hangplek. Die dingen hadden een bepaalde naam. Officieel heten ze Quonset hutten. Dat klinkt luxer op papier, maar daarvan is fysiek geen moer te zien en nog minder te merken. De hutten hadden bijvoorbeeld totaal geen sanitair en naast de ijzeren bedden en de paar simpele stoelen in het hanghok ook geen meubilair. Als je wilde zitten moest je op de grond of op je nest gaan zitten. De enige kraan in de barak zat aan een melkbus. Een simpele melkbus met water. Het was het enige water waar twintig man een hele dag mee moesten doen (het drinkwater op Biak moest gemaakt worden of werd bij regen opgevangen). Als luxe zat er aan de bus die aftapkraan. Hoefden niet Jan en Alleman met zijn vieze kroes in de bus te scheppen. Zou ook snel een vies zootje in de bus geworden zijn. De bus werd eenmaal daags uit een klein plat ovaal tankje op een legertruck via een slang gevuld. Je hoefde aan de melkbus niet eens een papier te hangen dat we zuinig met water moesten zijn. Dat begrepen zelfs wij nog wel. Verder had onze barak nog een kale gloeilamp, of niet eens? Lekker goedkoop. Wassen, pissen en poepen deden we, apart, in andere barakken. Wassen door met een blik brak water uit een betonnen bak te scheppen en over je heen te gooien. Had je gepoept dan spoelde je dat weg met een emmer van hetzelfde water. Het was allemaal heel simpel met veel niks. Dat zal de reden geweest zijn dat die armzalige status van het kamp opgepoetst en door een echte kazerne vervangen moest worden. En daar waren in mijn tijd een stel bouwvakkers mee bezig. Dat wil zeggen met de voorbereidingen ervan. Die lui zelf waren een stel rauwe bonken. Half gemilitariseerd waren ze op kortverband voor de bouwtijd aangenomen onder de verzamelnaam ATD-ers. Ze stonden wel onder de krijgstucht. Verder waren het in de verste verte geen militairen. Ze

Gedropt

hadden alleen het hoognodige geleerd. Bijvoorbeeld hoe ze een officier moesten groeten, wat ze gewoon nooit deden. Ook hadden ze geleerd op het commando: “Geef acht“, een slappe houding aan te nemen. Dat was het wel zo’n beetje. Voor de rest waren het bouwvakkers en bleven ze dat. Ze hadden altijd een grote bek en zetten zondags bij het middageten steevast de zaak op stelten. Binnen een week had ik het wel allemaal bekeken. Biak was niks voor mij. Ik ging aan verandering van plaatsing denken.

Kort na mijn plaatsing op Biak moest ik me op een avond melden bij een officier. Hij bleek een luitenant ter zee derde klasse te zijn en commandant van de springploeg op Biak. Direct bij mijn binnenkomen gaf hij aan dat ik onder zijn commando was geplaatst en dat ik in een springploeg zou komen te werken. Dat vond ik direct prima, al wist ik helemaal niet wat dat inhield. Bij het binnenkomen had ik gezien dat hij mijn conducteboekje in zijn handen had. Het boekje waarin voor mij belangrijke aantekeningen stonden, kende ik alleen van uiterlijk. Het boekje had ik zelf nog nooit in handen gehad. En je kreeg het ook nooit in handen. Was strikt geheim. Want hoewel jouw persoonlijke hele ik daarin werd vastgelegd mocht je er alleen maar op afstand naar kijken. Hogere mochten er wel in koekeloeren, maar jij als inhoudelijke niet. Het was duidelijk voor matrozenogen niet geschikt. Werd je overgeplaatst, dan reisde het boekje je op de een of andere manier altijd achterna.

Mijn nieuwe commandant had bij zijn opmerking dat ik in zijn springploeg zou komen werken nog heel vaag iets gezegd over bommen springen en daarbij net zo luchtigjes zijn rechterarm een paar keer omhoog gezwaaid als de bootsman een tijdje terug toen hij ons een barak aanwees. Ik, die wel een paar keer met bommen had gesjouwd, maar nog nooit van mijn leven een bom had gedemonteerd of wist hoe zo’n ding werkte, dacht geen seconde na en gaf op al zijn vragen een volmondig ja. Mijn commandant was een jonge, lange vent van achter in de twintig. Ik vond hem net zo ‘to the point’ als ik zelf was. “Mooi, dan zie ik je morgen bij de garage. De truck vertrekt om acht uur. We rijden met ons vieren of vijven naar de Waterbasis. Daar zie je wel wat we gaan doen. Zorg dat je op tijd

Bommen dragen geen horloges

bent want ik wacht niet. Ik regel de zaken wel met de provoost. Vanaf nu ben ik je commandant en doe je wat ik zeg. Begrepen?”, eindigde hij zijn korte toespraak.

Die avond nam ik een biertje om te vieren dat ik in een heuse springploeg kwam te werken. Van het werk in een springploeg wist ik geen mallemoer, maar dat het spannend zou worden begreep ik wel. Ik ging een heel andere wereld binnen die een grote verandering en een ervaring bracht waarvan ik nu weet dat geluk hebben een groot ding is.

BOMMEN DRAGEN GEEN HORLOGES

WAAROM DE NEDERLANDSE OVERHEID HET GEVAARLIJKE WERK VAN EXPLOSIEVENOPRUIMERS NIET ERKENT EN WAARDEERT

De opbouw van ons land had nooit van de grond kunnen komen wanneer niet eerst alle explosieven, die na de oorlog in ons land waren achtergebleven, geruimd zouden zijn. Neder-

land was wel bevrijd van Duitse tirannie, maar nog lang niet van haar oorlogstuig. Miljoenen stuks explosieven moesten uit alle hoeken en gaten worden opgespoord en vernietigd. Jaar in jaar uit moesten dappere militairen met hun leven dobbelen om dat noodzakelijke werk te doen. Honderden doden en gewonden zijn daarbij gevallen. Klokslag 2 maart 1946 bepaalde de overheid dat het werk niets meer voorstelde en kregen explosievenopruimers geen enkele erkenning meer. Na die klokslag sneuvelden nog tientallen militairen een heldendood. In deel I beschrijf ik de achtergrond van mijn eigen inzet bij dat opruimingswerk, in deel II het gevecht met de overheid om erkenning en waardering. Dit gevecht is tot op de dag van vandaag nog steeds niet afgelopen.

Het relaas in dit boek is in feite een klacht naar de overheid. Ik verwijt de overheid de grote maatschappelijke waarde van het werk van opruimers van gevaarlijke explosieven niet te erkennen. Ik vind dat niet alleen een grove nalatigheid, maar ook getuigen van onverschillig-

heid voor het werk en de vele offers die zijn gebracht voor een veilige maatschappij. Daarnaast maakt diezelfde overheid zich aanwijsbaar schuldig aan willekeur en discriminatie door andere, mindere, verdiensten wel te waarderen. Ik roep de overheid op die verzuimde erkenning en waardering te geven aan hen die ons land veilig hebben gemaakt, waardoor voorzienbaar duizenden levens zijn gespaard.

A.B.Kembali



Copyright © 2012 A.B. Kembali
Uitgeverij De Duivelsberg
Colmarstraat 19, 6515BC Nijmegen
www.uitgeverijdeduivelsberg.nl
Tel. 0900-20.9.1944



