

De ervaringen van een adelborst gedurende de oorlog 1940-1942

P.H. Boele van Hensbroek

Voordracht gehouden voor het Korps Adelborsten in de zomer van 1996 over de ervaringen als adelborst in 1940 en later als jong officier vanaf 1941. In de hoop dat de herinneringen van de heer Boele van Hensbroek voor U van waarde zullen zijn¹. Deze ervaringen zijn in veel gevallen universeel en niet gebonden aan tijd. Morgen zou praktisch hetzelfde kunnen gebeuren en zou men voor soortgelijke omstandigheden kunnen staan.

In 1988 vierde mijn jaar het 50-jarig reünie, welke ter gelegenheid van de installatie van nieuwe adelborsten hier op het Instituut plaats vond. Na de plechtigheid verzamelden wij ons in Het Zaalje waar wij kennis maakten met de jongstejaars en hun ouders. Het was toen dat één van de ouders mij vroeg, wat wij voelden toe de Duitsers in 1940 binnenvielen en vooral toen Nederland zich moest overgeven en wij het land moesten verlaten. Mijn antwoord was, dat het voor ons eigenlijk erg eenvoudig was: wij gingen de oorlog winnen, er was geen sprake van dat wij ons erg gedeprimeerd voelden of dachten dat wij de oorlog zouden verliezen. Naderhand heb ik nog eens nagedacht, waarom wij deze houding hadden en ik geloof dat dit voornamelijk te maken had met het feit dat in die tijd het Koninkrijk der Nederlanden niet begon of eindigde met Nederland. Het Koninkrijk der Nederlanden bestond uit vier delen: Nederland, West-Indië, Suriname en dan natuurlijk Nederlands-Indië. Als één deel viel, betekende dat allerminst het einde van het Koninkrijk, wij gingen gewoon door. Dit gold vooral voor de marine. Het Nederlandse leger was beperkt tot Europa, het KNIL was beperkt tot Nederlands Indië, maar de marine diende overal. In feite was voor ons, marinemannen,

Indië het meest belangrijke en het meest fascinerende deel, met alle eilanden en de vele verschillende volkeren, voor wiens welzijn wij medeverantwoordelijk waren. De meeste van onze schepen waren daar, we hadden daar een marine basis van wereldklasse en wij wisten dat uiteindelijk Japan onze vijand zou zijn en wij bereidden ons voor, om met onze zeer beperkte middelen, tegen hen in de strijd te gaan. En wat meer was, wij hadden door het ontwikkelen van nieuwe tactieken en uitvindingen, voor al op onderzeebootgebied, een redelijke kans de vijand belangrijke verliezen toe te brengen en te vertragen, totdat de grote mogelijkheden steun zouden zenden. Wat dat aangaat moeten jullie begrijpen dat de grote Duitse onderzeeboot successen gedurende de oorlog met de Schrorkel en de Wolfspacks, beide oorspronkelijk ontwikkeld en in de praktijk gebracht waren door de Nederlandse marine. Verder stond een groot vlootprogramma op stapel. Het resultaat was dat wij ons in 1940 na de overgave allesbehalve verslagen voelden. Zoals ik al eerder zei: Wij gingen de oorlog winnen.

Toen in 1939 de oorlog uitbrak tussen Polen, Frankrijk en Engeland aan de ene kant en Duitsland aan de andere, mobiliseerde zich Nederland om haar neutraliteit te handhaven. Wij waren net Korporaal Adelborst geworden en werden voornamelijk geplaatst bij de verschillende verbindingsdiensten, voor het coderen en decoderen van telegrammen enz. Als codeermachine gebruikten wij de 'enigma', waarover de laatste jaren heel wat geschreven is. Ikzelf werd samen met mijn vriend Willem v.d. Bosch toegevoegd aan de Sous-chef Staf van de Cdt. Marine te Willemsoord, hier in het Pa-

¹ De foto's en illustraties zijn afkomstig uit het "Gedenkboek Enys House 1940-1946 - Het Koninklijk Instituut voor de Marine gedurende de Tweede Wereldoorlog.

is. Onze taak bestond voornamelijk uit het behouden van de kaarten met de mijnevelden op en het opbergen van allerlei inlichtingen rapporten, vaarorders enz. Door dit laatste waren wij vrij aardig op de hoogte, van wat er lande was en daardoor kwamen wij tot de overtuiging dat vroeger of later Duitsland onze neutraliteit zou schenden. Zoals men zegt: 'Het zit er dik in'. Maar er kwam meer bij ons voor, zij het niet erg uitgebreid. Bijvoorbeeld in Nederland bezig was de RADAR te ontwikkelen. Wij wisten dat dit apparaat vliegtuigen op grote afstand kon verkennen en dat het op schepen nauwkeurig de afstand kon meten. Het was erg belangrijk was voor de artillerie. Hoe het werkte wisten wij echter niet. Tevens hoorden wij dat 3 installaties naar N.I. zouden worden gezonden om daar op de kruisers geplaatst te worden. Blijkbaar wisten de Duitsers dit niet, want het vrachtschip waarop ze vervoerd werden, de 'SLOTERDIJK', werd prompt geïmpedeerd. Dit ondanks onze neutraliteit. Hadde wij ze maar gehad gedurende de slag bij Jutland, dan was deze waarschijnlijk anders verlopen. Van de overblijvende installaties werd één bij Wieringen op een vlot in het IJsselmeer opgezet en één op Texel. De laatste werd op 14

mei met een torpedomotorboot naar Engeland gebracht. Blijkbaar had de marine al een team van radar-experts opgezet, die uitgeweken waren naar Engeland, want gedurende de oorlog was het maritieme radaronderhoud van Liverpool praktisch geheel in Nederlandse handen.

Een ander geval waar wij indirect bij betrokken waren was de Magnetische Mijn. Eind 1939 begonnen de Duitsers magnetische mijnen bij Engeland te parachuteren en de resultaten waren vrij schrikbarend. Men moest dus zo snel mogelijk te weten zien te komen, hoe ze werkten en wat te doen om ze te neutraliseren. Na veel onderling beraad stelde de Sous-chef Staf, LTZ1 Tissot van Patot, voor dat hij naar het Patentkantoor in Den Haag zou gaan om te zien of hij daar inlichtingen kon krijgen. En inderdaad kwam hij na een paar dagen terug, niet alleen met gegevens hoe een magnetische mijn werkte, maar ook hoe men een schip ertegen kan beschermen door 'Degausing'. Het was geloof ik al vele jaren tevoren uitgevonden. Zo zie je dus dat nieuwe ontwikkelingen waarschijnlijk al veel eerder uitgevonden en gepatenteerd zijn. Na kerstmis 1939 gingen we weer terug naar het Instituut, maar begin mei

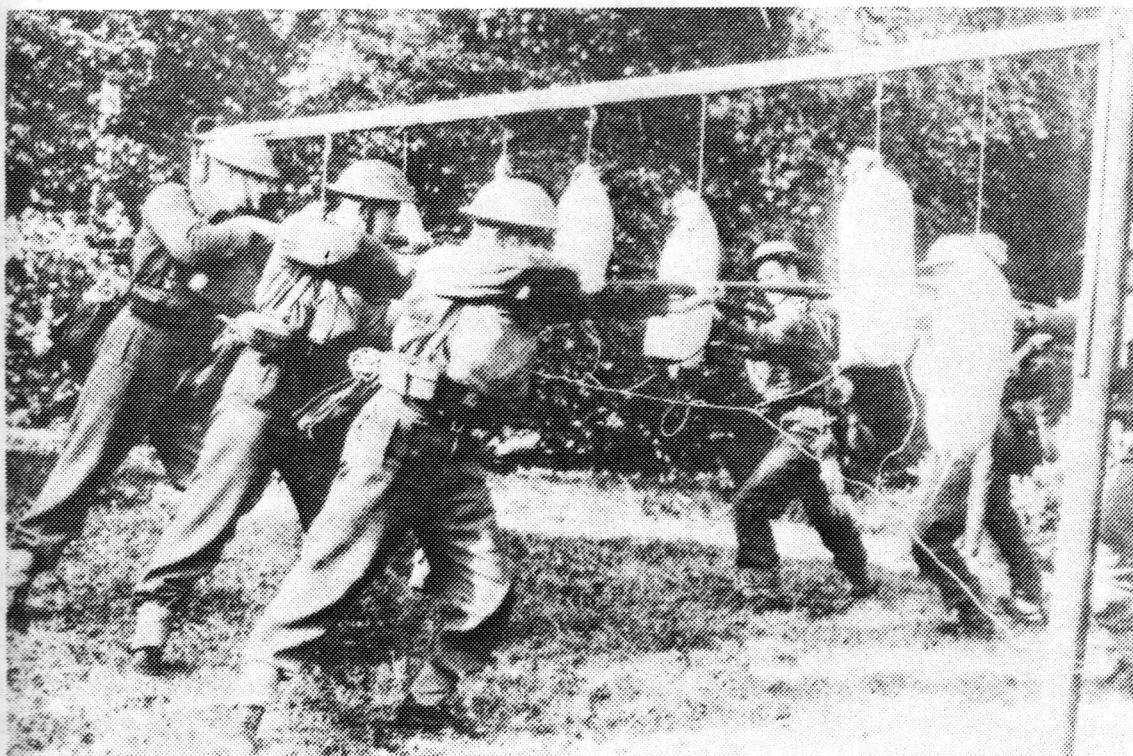


foto 1 Oefening bajonetvechten ten tijde van de Duitse invasiedreiging

1940 werden we weer naar onze oorlogsplaatsingen gezonden. Het hoofdkwartier was intussen overgeplaatst van het Paleis naar Ford Oostbatterij, een donker vochtig verblijf, waar wij ondergebracht werden en sliepen op stretchers. Ik kan mij nog goed herinneren dat ik 's morgens op 10 mei lag te slapen, toen er een soort vreemd lawaai was, net of ze met pneumatische hamers de weg aan het opbreken waren. Maar al gauw besepte ik dat het een 40 mm Vickers Armstrong was, die op Duitse vliegtuigen schoot. Je zult kunnen begrijpen, dat iedereen opgewonden was, en dat we klaar waren om de Duitsers te lijf te gaan. We waren vol vertrouwen. Wel bleek het tijdens deze eerste oorlogsdagen dat wij eigenlijk geen besef hadden wat oorlog betekende. Bijvoorbeeld als er vliegtuigen overkwamen, klommen we, in plaats van in schuilkelders te gaan, zo vlug mogelijk op het fort om te zien wat er gebeurde en ging er een gejuich op als een Duitser werd neergeschoten. Het was een soort voetbalwedstrijd. Wij hadden geen idee dat ze ook wel eens op ons zouden kunnen schieten.

Over de vijf oorlogsdagen wil ik het niet hebben, wel dat wij met ons zessen besloten met een zeilsloep te ontvluchten als Nederland zich zou overgeven. Toen de Chef Staff hierover hoorde, liet hij ons bij zich komen en verbood ons, op niet mis te verstane wijze, met onze plannen door te gaan. Als wij dat zouden doen was dat desertie aangezien wij geen orders hadden en de Duitsers zouden ons als deserteurs kunnen behandelen. Jullie kunt je wel in denken, dat wij erg niet blij waren met dit bevel en wij begonnen dan ook teneergeslagen, zoals ons opgedragen was, geheime papieren te verbranden. Toen kwam onverwacht een ordonnans die Van de Bosch en mij meedeelde, dat we ons onmiddellijk moesten melden bij Tissot. Tot onze grote blijdschap en opluchting gaf hij ons bevel naar de torpedoboot Z7 te gaan die in de haven lag, om daarmee uit te wijken naar Engeland. Over 20 minuten zou die vertrekken en ik kan jullie verzekeren, dat ik nog nooit zo hard gelopen heb. Ik had nog net de tijd de kaart met details van de mijnen-

velden bij me steken. Aan boord van de Z7 bevonden zich ook enige jongstejaars met het vaandel van het Korps Adelborsten, onder leiding van de LTZ II Hoss. Aangezien Van de Bosch en ik een jaar ouder waren namen wij het vaandel over en bestond de vaandelwacht uit ons tweeën en de latere Generaal der mariniers Blom. Dit bleef zo totdat wij het vaandel in Falmouth aan kapitein ter zee Baron van Asbeck, de oud commandant van het Instituut, hadden overgedragen. Hoewel wij een paar keer door duikbommenwerpers werden aangevallen, verliep de overtocht zonder verdere moeilijkheden. Bij aankomst in Dover deed zich nog een grappig misverstand voor. Wij spraken toen nog niet zo goed Engels. Buiten de haven werden we opgewacht door een Engels loodsvaartuig. De Cdt. van de Z7 wilde een sleepboot hebben om de haven binnen te komen en riep door zijn megafoon: "Can you get met a sleep-boat to get into the harbour", waarop het antwoord kwam: "You can come in under your own steam and sleep later"., waarop het commentaar van de Cdt was: "Die kerels begrijpen er niets van". De ontvangst van de Engelsen in Dover en later in Chatham en Portsmouth was alleen maar uitstekend te noemen. Ze gaven ons alle eer en steun, vooral ook aan de kleine groepjes marinepersoneel die langzamerhand naar Engeland over kwamen. Zij rustten ons weer geheel uit met kleren, hangmatten enz. Zo marcheerden wij achter de Engelse matrozenkapel, met vliendend vaandel zowel door London als door Portsmouth. Ook het publiek reageerde door te klappen als wij langs kwamen. Het deed ons goed. We voelden ons allesbehalve een verslagen macht, wij waren trots op Nederland. Wij gingen de oorlog winnen.

Nu wil ik ook een ander onderwerp aanroeren, dat vooral voor jullie, die bijna officier zijn misschien van belang kan zijn in de toekomst, namelijk het moreel van de bemanning in tijden dat het niet erg goed gaat. Ik heb daar zelf driemaal ervaring mee gehad. Toen wij in 1940 in Engeland aankwamen, was er een samenraapsel van allerlei marinemensen, die

weg hadden kunnen komen. Uiteraard was er weinig of niets georganiseerd en werden wij op een soort wachtschip, de "Westernland" in Falmouth geplaatst. Er was niets te doen voor een paar weken en er werd ook weinig georganiseerd om de bemanning bezig te houden. Dit had tot gevolg dat de discipline niet erg goed gehandhaafd werd en het moreel zienderogen slechter werd. En zoals altijd schijnt te gebeuren in zulke omstandigheden kwamen de negatieve figuren naar voren, de kankeraars en de lijntrekkers, die op directe en indirecte wijze het moreel en de discipline ondermijnden. En het merkwaardige is dat dit soms mensen zijn waar je het niet van zou verwachten. Sommige officieren namen de houding aan dat doordat de bemanning van huis en haard verdreven was, men niet te streng moest zijn en men overtredingen en onmilitaire gedragingen door de vingers moest zien. In dat opzicht kregen ook de onderofficieren niet genoeg steun. Het resultaat was dat naderhand, toen de discipline hersteld moest worden, dat men veel strenger moest optreden en mensen zelfs voor de krijgsraad kwamen, hetgeen nooit nodig zou zijn geweest, indien de officieren de krijgstuicht be-

hoorlijk gehandhaafd hadden. Wat dat aangaat herinnert het spreekwoord: 'ZACHTE HEEL-MEESTERS MAKEN STINKENDE WON-DEN' en niemand is je er dankbaar voor, zeker niet de mensen die je tracht te helpen. Maar om door te gaan... Na een week of drie kwam de 'HEEMSKERK' binnen en werden wij, 24 adelborsten daarop overgeplaatst. De 'Heemskerk' moest de 'SUMATRA' begeleiden, die Prinses Juliana en haar dochters, Beatrix en Irene, naar Canada zou brengen. Het weer gedurende deze reis was bijzonder slecht en ik kan mij herinneren dat de meesten van ons behoorlijk zeeziek waren. Overigens is er over deze tocht niet veel te vertellen. Nadat Prinses Juliana in HALIFAX, gedebarkeerd was, gingen wij over op de 'Sumatra', die via West-Indië naar N.I. zou gaan. Het was op deze reis, dat wij voor het eerst in geallieerd verband optraden, iets wat toen geheel nieuw was voor onze marine. Het was opwindend met de Royal Navy samen te werken en iedereen deed zijn uiterste best om een goed figuur te slaan. Samen met HMS 'DIOMEDE' opereerden we vanuit Jamaica in de Caraïbische Zee, voornamelijk op jacht naar Duitse raiders. De adel-

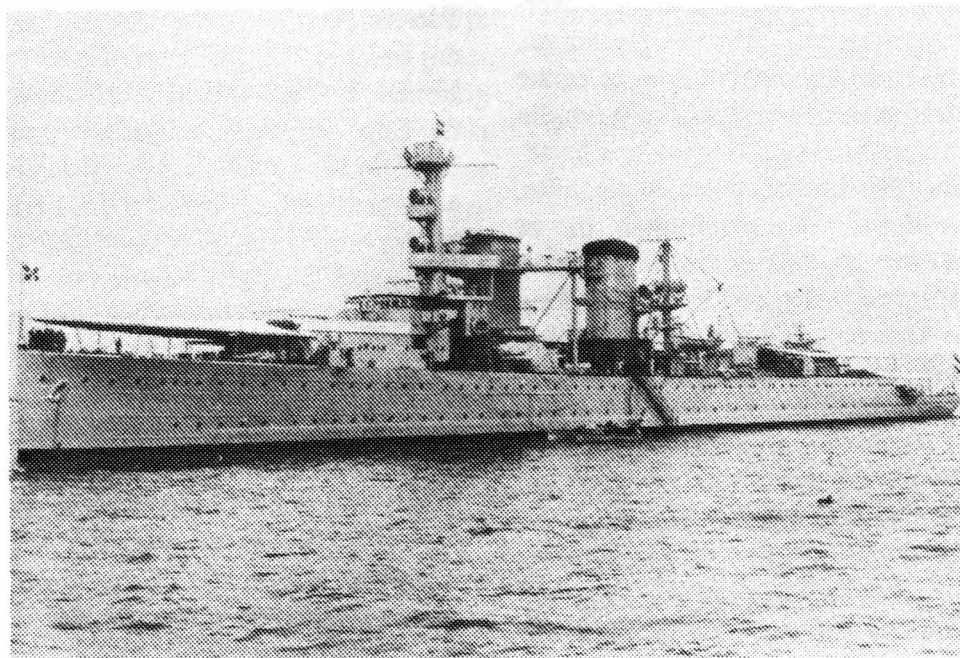


foto 2 Hr.Ms. SUMATRA bracht in juni 1940 onze Kroonprinses en haar dochttertjes Beatrix en Irene naar Canada

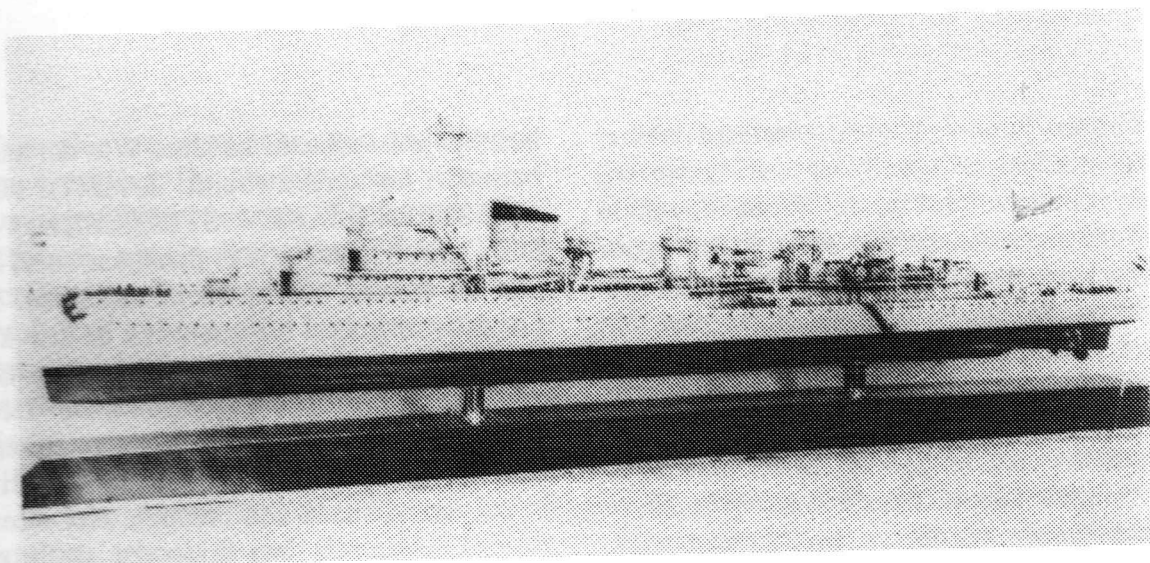


foto 3 Hr.Ms. JACOB VAN HEEMSKERCK fungeerde als escorte tijdens deze reis. De foto toont een model van de toenmalige flottieljeleider met een hoofdbatterij van zes 15 cm kanons. Het schip werd na terugkeer in Engeland verwapend tot anti-luchtkruiser met een hoofdbatterij van tien 4 inch (10,2 cm) kanons

borsten werden in de artillerie- commandotoeren geplaatst, het hoogste punt van het schip, om als uitkijk te dienen. Eens dachten wij de raider te zien, maar die verdween in een regenbui en we hebben hem niet meer kunnen vinden. Echt jammer....

Onze ontvangst in Jamaica was geweldig met dansfeesten en uitjes voor de hele bemanning. Als adelporsten waren wij speciaal in trek met onze mooie uniformen, en werden ook vaak bij families thuis gevraagd. Velen van ons werden prompt verliefd op de Jamaicaanse schone. Van den Bosch en ik noemen zelfs onze eerste auto naar onze gemeenschappelijke vriendin 'Marjorie'. Ook op Curaçao werden wij hartelijk ontvangen. Wij kregen daar, in de hitte, dagenlang landings-divisie oefeningen, die er niet om logen. Wij, de hele bemanning, waren allemaal druk in de weer en het moreel ging met sprongen omhoog. Tevens werd uitgebreed geoefend met de batterij, er werden schietoefeningen gehouden en wij voelden ons klaar om elke vijand aan te pakken. We waren goed geoefend en we hadden zelfvertrouwen. Totdat we in Curaçao kwamen hadden we steeds onze Europese uniformen gedragen en het was daar, dat we voor het eerst een modern tropenuniform met shorts kregen. Voor uitgaanstenuue kregen we een lange witte broek,

wit hemd met das en baatje en natuurlijk de ponjaard, die we van elkaar leenden. Onze Europese uniformen werden zelfs gestoomd. Gelukkig maar, want we moeten behoorlijk gestonken hebben. Van West-Indië gingen wij via Freetown op de Afrikaanse Westkust, naar Lobito Bay en vandaar naar Kaapstad. Alles even opwindend, allemaal nieuw voor ons, andere klimaten, ander soort mensen, andere indrukken.

Wat echter wel opviel, was het verschil tussen de Engelse koloniën en de Nederlandse gebiedsdelen. Vooral de schrijnende armoede in de Engelse gebieden en de praktisch totale 'COULOR BAR'. Blank en bruin waren geheel gescheiden, iets wat in Nederlandse gebieden veel minder scherp was. Bijvoorbeeld gekleurde mensen mochten niet in bepaalde hotels en clubs komen, hetgeen wat moeilijkheden bij ons gaf omdat de marine vrij veel personeel van gemengd bloed had. Bij ons was geen onderscheid. In veel Engelse kolonies kwamen kano's met inheemsen langs, die penny's opdoken en voor een sixpence onder het schip door zwommen. Zoiets kwam bij ons niet voor. In Freetown liepen de blanken bij de haven met zwepen om de negers op een afstand te houden, die zo arm waren, dat ze een

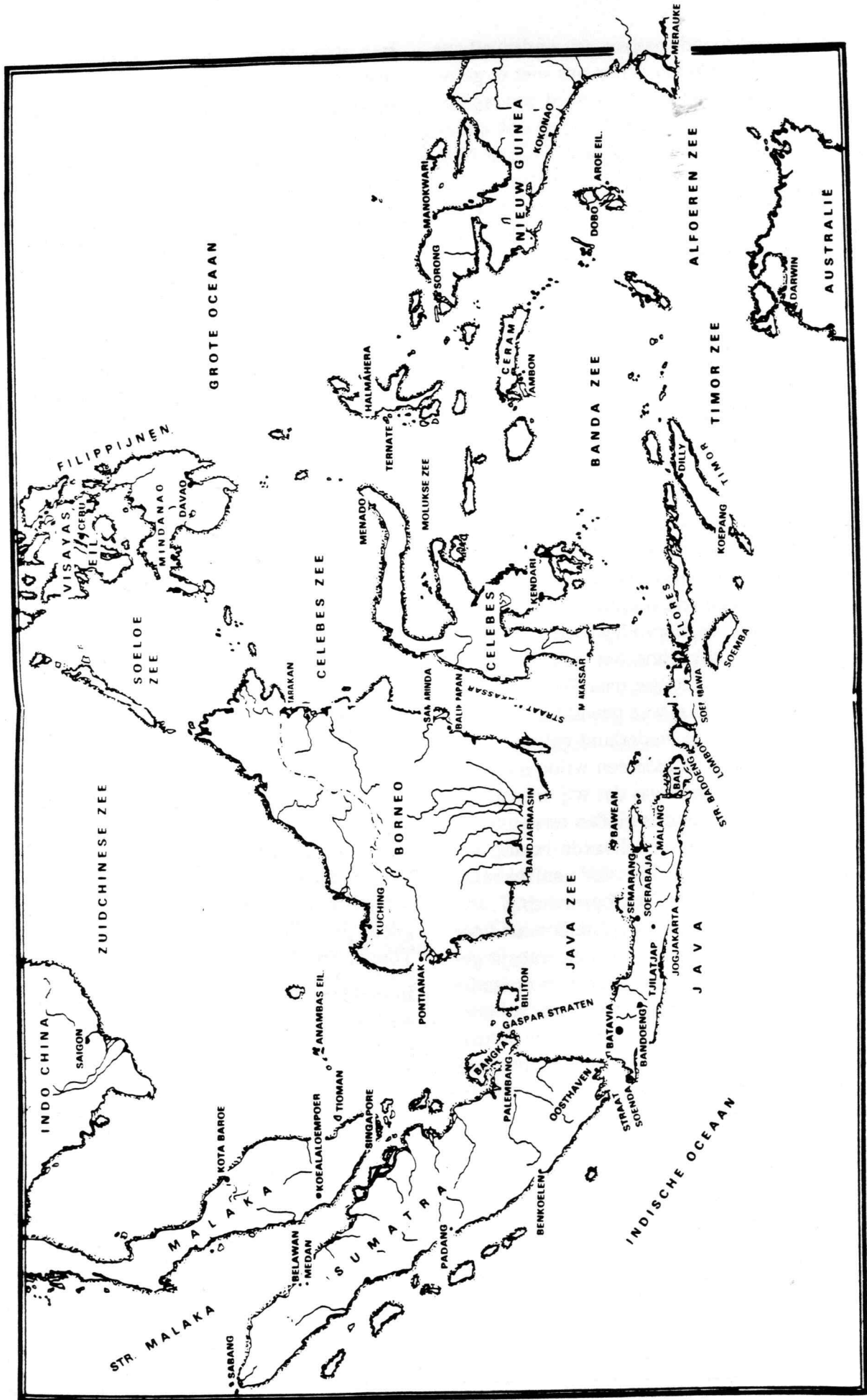
sigaret uit je mond pakten en onder elkaar vochten om de peukjes. Voor ons niet te geloven... Kaapstad was in één woord onvergetelijk, waar de Nederlandse kolonie en ook anderen zich uitsloofden voor de bemanning. Nog steeds praten de weinige overgeblevenen van ons jaar over dat bezoek, de bijzondere gastvrijheid en de schoonheid van het land. Uiteraard werden velen van ons ook hier weer meteen verliefd..... Dat gaat zo bij de marine.

En toen kwamen we via Mauritius in september in Indië aan. Ik had de dagwacht toen uit de morgennevels de landmassieven van Java en Sumatra opdoken. Ik kan mij nog herinneren, dat een gevoel van grote blijdschap en trots in mij opkwam. Hier, na 3 maanden varen, na in de West geweest te zijn, was dit weer een deel van het Nederlands Koninkrijk. Hier wapperde weer de Nederlandse vlag. Hier was Indië met zijn miljoenen mensen, met zijn grote rijkdom, waar de marine een grootse en belangrijke taak te vervullen had. In Straat Soenda werden wij door het eskader opgewacht en met veel fanfare naar Batavia begeleid. De ontvangst daar was geweldig, iedereen wilde horen wat er in Nederland gebeurd was, hoe de oorlog ging en iedereen wilde iets voor ons doen. Het resultaat was dat wij onszelf nogal belangrijk begonnen te vinden en natuurlijk precies wisten te vertellen hoe de oorlog gewonnen moest worden. Per slot van rekening hadden wij vijf dagen 'oorlogservaring'. Na twee weken verlof gingen wij adelborsten voor vier weken naar Malang, boven Soerabaja gelegen, om te acclimatiseren en om onze studie weer te beginnen. De divisiechef, die we toegewezen kregen was een zeer bekwame en toegewijde officier, die het allerbeste met ons voor had. Hij maakte echter één fout: hij behandelde ons als volwassen officieren en trachtte ons in het gareel te krijgen door overreding en toegeeflijkheid. Het resultaat was negatief: wij werden een stel eigenwijze, over het paardgetilde jongens, een ongedisciplineerd stelletje. Zoals gezegd gingen we na een maand terug naar Soerbaja, waar de adelbor-

sten ondergebracht werden in een barak van de marinierskazerne "Goebeng". Op de allereerste zondag zaten wij, de oudstejaars, lui op de voorgallerij, toen aan de andere kant van het exercitie terrein de Kapitein der Mariniers Roelofse verscheen. Binnen drie minuten stonden we aangetreden en inspecteerde hij ons en ondertussen liet hij ons duidelijk weten hoe hij over ons dacht. Niets deugde van ons, wij waren een schande voor het Korps Adelborsten en de marine, we wisten niets en gedroegen ons tegen alle regels van de militaire dienst. Binnen vijf minuten wisten we weer wie en wat we waren, wij waren weer militair en wij waren weer gedisciplineerd en we waren er blij om. Wat die ene officier in vier weken niet gelukt was, bereikte Roelofse in 5 minuten. Naderhand bleek dat hij les in Krijgstucht gaf op het instituut en ook daar wist hij leven te brengen in een anders nogal saai vak. Zo leerde hij dat als de tijden moeilijk zijn, de discipline aangehaald moet worden, ook op kleine punten, dat men de mensen bezig moet houden, omdat anders hun negatieve elementen naar voren komen en een kans krijgen. "Laat hen hun wapens schoonmaken, laat hen exerceren en schietoefeningen doen, geef hen les, laat hen het schip verven, en bovenal maak zeker dat zij moe naar bed gaan". Ik heb ervaren, dat dit ook opgaat in het burgerleven. Als je door een moeilijke periode gaat, ga niet bij de pakken neer zitten. Doe iets en je komt er waarschijnlijk uit. In Australië hebben we daar een goed gezegde voor: "When the going gets Tough, The Tough get Going".

In midden 1941 werden wij beëdigd en werden we verspreid over de vloot. Ik werd met een groep van zes op de "TROMP" geplaatst. Hoewel de Tromp tot het eskader hoorde, werden wij vrij veel voor individuele opdrachten gebruikt en daardoor voeren wij nogal vaak door het Oostelijk deel van de archipel en bezochten wij o.a. Ambon en Banda-Nera. Vooral deze laatste plaats was erg interessant, met het fort 'Amsterdam' en de woning van de eerste Gouverneur Generaal, Pieter Both (1609-1614).

NEDERLANDS OOST INDISCHE ARCHIEPEL



Er zaten nog ruiten in van paars glas, zoals je ook in sommige oude grachthuizen aantreft. Op één daarvan had hij zijn initialen gegraveerd. Ik vraag me soms af of het daar nog steeds is. Toen de oorlog met Japan uitbrak, waren wij ergens ten Noorden van Java. Het bericht werd eigenlijk met een zucht van verlichting ontvangen, omdat iedereen wist dat het vroeger of later moest komen. Het operatiegebied was toen verdeeld in een Brits gedeelte ten Westen van Borneo, het Nederlands gebied tot Nieuw Guinea en het Australisch gebied ten Oosten daarvan. In de eerste dagen van de oorlog werd het Nederlandse eskader met spoed geformeerd in de Wijnkoopsbaai bij Sumatra. Wij moesten olie laden en om een uur of twee gingen wij, 3 kruisers en 4 jagers, met een vaart van 26' naar het Noorden. Onze MLD had namelijk een Japans konvooi verkend op weg naar Malakka en wij zouden het als het licht werd aanvallen. Het doel was van uit het Westen aan te vallen, zodat wij de Japanners tegen de opkomende zon konden zien, terwijl wij nog in het donker waren. Denk erom, 'wij hadden nog geen radar'. Om een uur of twaalf 's nachts keerden wij echter terug, omdat het konvooi in de Engelse sectie was gekomen en de Britten niet wilden dat de Nederlanders daar opereerden. Dit was de eerste en laatste voorgenomen agressieve actie in der strijd van Malakka, voordat de Japanners daar in grotere getalen geland waren en voordat zij een totaal overwicht hadden in de lucht. De eigenwijsheid van de Engelsen in deze periode is haast spreekwoordelijk.

Ten leste wil ik iets vertellen over hoe wij ons voelden gedurende deze drie maanden van oorlog in Indië. Als LTZ III wisten wij natuurlijk weinig af van wat er in de hogere regionen omging. Wij hadden het druk genoeg met oefeningen, wachtlopen en slapen. Wij liepen zes uur op en zes uur af, maar aangezien vooral later, de Jappen ons vanuit de lucht praktisch constant bombardeerden, betekende dat, dat wij misschien maar 4 tot 6 uur per dag sliepen. Tegen midden februari 1942 was het punt bereikt dat de bemanningen oververmoeid raakten.

Daarbij kwam ook dat wij van de Britse- en Amerikaanse bevelhebbers nooit enige luchtsteun kregen en ons vertrouwen in hen minder begon te worden. Vlootacties moesten afgebroken worden, met belangrijke schade, omdat de bevelhebbers geen luchtsteun ter beschikking wilden stellen, hoewel die aanwezig was. Toch, ondanks deze teleurstellingen, was het moreel op de vloot tot het laatst toe bijzonder hoog, in alle rangen, van hoog tot laag, onafhankelijk of men Nederlander of Indonesiër was. Dit is een episode waar wij als marinemensen enorm trots op kunnen zijn. Als culminatiepunt voor de 'Tromp' kwam de slag bij Bali. Doordat de generaals Wavell en Brereton de MLD van de marine afgenomen hadden, wisten wij pas dat de Japanners naar Bali gingen, toen ze praktisch al geland waren. Hals-overkop moest een actie ondernomen worden met schepen die verspreid waren over Tjilitjap en Soerabaja. Het doel was 's nachts in drie golven door Straat Bali te gaan, Eerst de 'De Ruyter', 'Java' en de jager 'Piet Hein', dan een half uur later de 'Tromp' met wat Amerikaanse jagers en ten leste motortorpedoboten. De 'timing' ging geweldig, de actie zelf was helaas geen succes. Ik was toen chef-meetafdeling in het seinstation beneden in het schip en mijn taak was koersen en snelheden van het schip op te nemen en die van de vijand te meten. Voor die tijd was dit een geheel nieuw concept en apparatuur en toen de radar kwam, konden wij accuraat en continu de koers en snelheid van de tegenstander meten. Wat dat aangaat waren wij jaren vooruit op de geallieerden. Wij waren door koptelefoons verbonden met de brug, de commandotoren en de kanons en konden dus horen wat er in de batterij omging. Wij verwachtten echter dat de vijand onder de wal van Bali zou liggen; zij hadden zich echter teruggetrokken onder de wal van Bali-Ketjiel. Dat wil zeggen dat wij vooral over bakboord uitkeken en niets konden vinden. Plotseling meldde de ondergeschikte officier artillerie, Kriesveld, die bij het S.B. nachtrichttoestel stond dat hij schepen over S.B. zag en vroeg hij de Cdt. of hij vuur kon openen. Dat was het laatste wat we hoorden, want de Japanners had

den het vuur geopend en met het eerste salvo raakten zij de commandotoren en het S.B. richttoestel. Met andere woorden ons vuurleidingssysteem was dood. Daarna was het een kwestie van individueel vuur voor elk kanon. In het seinstation konden wij de granaten in zee horen ontploffen, een soort sissend geluid, en af en toe een klap als we getroffen werden. En toen werd het doodstil.... De actie had maar 4 of 5 minuten geduurd... Wij hadden door de artillerietelefoon nog contact met de geschutstorens, maar die konden ons eigenlijk niet vertellen wat er gebeurd was op de brug. Intussen voeren wij met een 24 mijl vaart, hetgeen dus aangaf dat de brug nog bezet moest zijn. Na enige tijd kwam de korporaal der mariniers, Kristel, de ordonnans van de commandant in het seinstation. Hij zat onder het bloed, hoewel hijzelf niet gewond was. Binnengekomen moest hij overgeven. Hij vertelde daarna in horten en stoten dat er treffers gekomen waren op het brugcomplex en de commandotoren, dat de S.B.-brug en het seindek vol lagen met doden en gewonden en dat hij als door een wonder de enige overlevende was van het S.B.-nachtrichttoestel. Aangezien zijn verhaal nogal onsamenhangend was gaf de chef seinstation mij opdracht naar de commandant te gaan om te vragen welke orders hij voor ons had. En zo ging ik uit het seinstation naar boven door het voorverblijf dat ingericht was als noodhospitaal. Toen ik door het luik kwam was het eerste wat ik zag een afgezet been, waar de schoen nog aan zat. De twee doktoren en de ziekenverplegers waren bezig met het verzorgen van de gewonden. Het viel me op hoe stil het was en dat ik geen gekerm hoorde. Blijkbaar had men ruim gebruik gemaakt van morfine. Aan dek gekomen moest ik eerst aan het donker wennen en liep bijna meteen in een gat in het dek. "Meneer, u moet over bakboord naar de brug, hier is alles kapot". Ik zag dat de wasserij helemaal weggeschoten was. Over bakboord kwam ik op de brug, waar ik mijn jaargenoot Thesingh zag staan als ondergeschikt officier van de wacht en even verder de kapitein ter zee De Meester met nog wat officieren. Voor mij ging de majoor torpedomaker de brug op en

meldde aan de commandant dat de S.B.-torpedolanceerinrichting niet gebruikt kon worden. Hij was getroffen door wat scherven en de torpedo's zaten muurvast. De Cdt. gaf opdracht de lanceerbuizen naar binnen te bakken en de pistolen uit de torpedo's te verwijderen. Ik hoorde hoeveel medeleven hij toonde met de bemanning van de torpedobuizen en dat hij wilde weten hoe iedereen het maakte en moed insprak. Aangezien de torpedo-officier gesneuveld was, was de majoor nu de verantwoordelijke man. Toen de majoor weg was hoorde ik de Cdt. zeggen: "Mijn hemel, dat moest ook nog gebeuren". De helft van de torpedobewaking was onbruikbaar. Daarop meldde ik mij bij hem en vroeg welke orders hij had voor het seinstation. Hij keek mij aan en zei: "Boele, je kan zien wat er gebeurd is. Hoe is het in het benedenschip?" Nadat hij met de artillerieofficier gepraat had, gaf hij opdracht dat het personeel van het seinstation zich moest melden bij de 1e officier voor andere opdrachten. Langzamerhand waren mijn ogen aan het donker gewend en kon ik de ravage overzien, vooral veroorzaakt door granaatscherven. Hoewel de manschappen op de S.B.-brug op Kristel na, gesneuveld of zwaar gewond waren, was het nachtrichttoestel zelf onbeschadigd. In zijn angst was een gewonde seiner onder een watertank gekropen, waar hij muurvast zat en uiteindelijk stierf, voordat in Soerabaja de tank opgelicht kon worden. De commandotoren had een voltreffer gekregen. Het pantser had het goed gehouden, alleen een scherv van ongeveer 10 cm was naar binnen gevlogen en had al ricocherend de gehele bemanning gedood of gewond. Alleen het centrale richttoestel en de afstandmeter waren praktisch onbeschadigd. Je vraagt je af hoe het mogelijk was.... Ook hier werden individuele heldendaden verricht. Toen de zieke dragers de gewonden kwamen ophalen bij de commandotoren, zei een jonge matroos afstandmeter, dat ze de man naast hem moesten meenemen omdat die blijkbaar in grote pijn was. Toen ze later terugkwamen om hem op te halen, bleek hij doodgebloed te zijn door een wond aan zijn been. Wij konden eigenlijk weinig doen, omdat het schip verduis-

terd was. Bij zonsopkomst was het weer alarm, waarbij het vuur geleid zou worden vanaf kanon 2, omdat de kanons nog verbonden waren door de telefoon. Er werd een schip verkend, God zij dank was het een Amerikaanse jager, die ons naar Soerabaja zou begeleiden. Daarna ging ik naar het officiersverblijf om een douche te nemen en trok ik een schoon uniform aan. In de longroom leek het of als er niets gebeurd was; het ontbijt stond klaar. Dat is het merkwaardige op een oorlogsschip, of je zinkt, of je bent dood of gewond, en zo niet, dan gaat het leven vrijwel gewoon door. Hetzelfde gold voor het merendeel van de bemanning. Bij daglicht werden de dekken en ook de walegangen schoongespoeld en was het schip weer redelijk schoon en was er geen bloed meer te zien. Dat is ook het grote verschil met het vechten aan de wal, waar je niet weg kan komen van het bloed en de verterende lichamen. Bij aankomst in Soerabaja werd de hele be-

mannings met 3 dagen verlof gezonden, terwijl het schip zo goed mogelijk opgeknapt werd door het werfpersonnel voor de reis naar Australië. We waren aan het eind van ons latijn, we waren doodmoe. Ik belde de familie Ferwerda op, die als een soort 'ouders' voor ons jaar zorgden, of ik daar kon komen slapen. Natuurlijk kon dat, er was altijd wel een stretcher waarop wij konden slapen. Ik wil speciaal deze familie noemen, wiens zoon Richard op de 'Java' diende. Zij waren natuurlijk zelf onder grote druk, maar lieten nooit iets merken en waren altijd opgewekt. Zeer bijzondere mensen. Ik weet nog, dat ik bijna 24 uur achter elkaar geslapen heb. Toen kwam mevrouw Ferwerda mij wakker maken om een uur of vijf 's middags om te vertellen dat de vrienden van de andere schepen er waren. Na me aangekleed te hebben ging ik naar het voorplatje waar iedereen al zat. Meneer Ferwerda bood een borrel of een biertje aan en probeerde gewoon te doen,

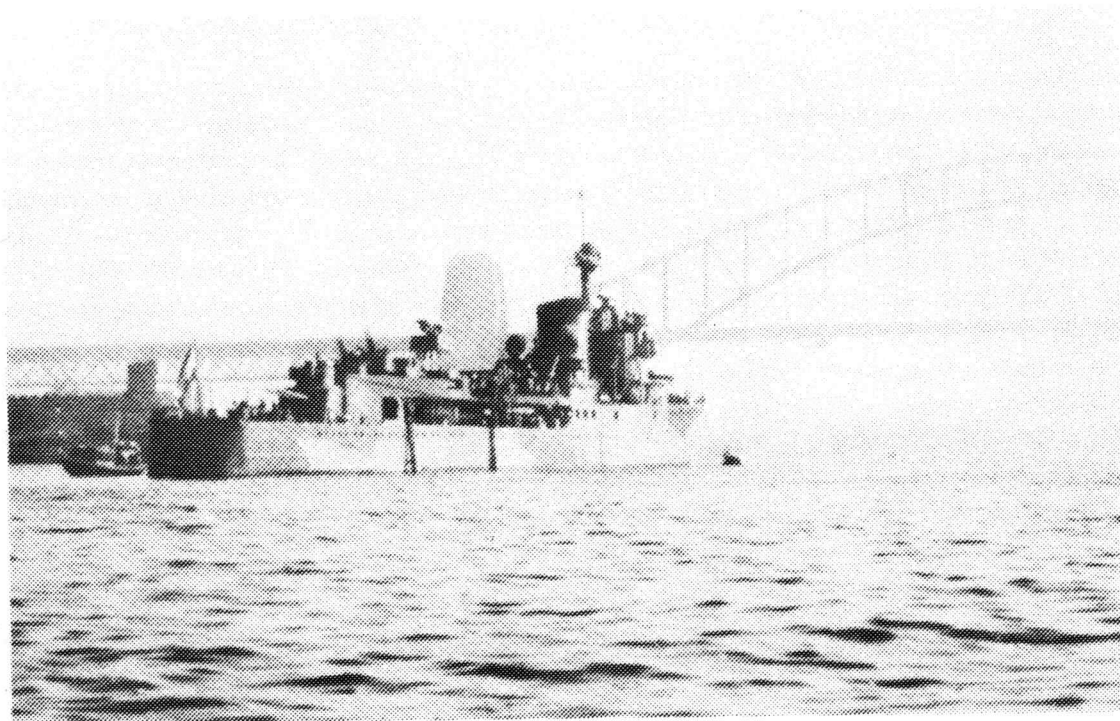


foto 4 Hr.Ms. TROMP moest na het nachtgevecht in Straat Bandoeng voor herstel van opgelopen schade naar Australië

maar het gesprek vlotte niet erg. Wij begrepen, hoewel wij er geen woord over zeiden, dat dit waarschijnlijk de laatste keer zou zijn dat wij elkaar zagen. Om acht uur gingen mijn vrienden terug naar hun schip en wij wensten elkaar het allerbeste toe. Een dag later voer de 'Tromp' uit op weg naar Australië. Van de 24 adelborsten van ons jaar, die in Indië aangekomen waren, zouden zes de strijd voortzetten. Acht zouden de oorlog overleven.

Binnenkort zullen jullie tot officier beëdigd worden. Ik wens jullie een prachtige en gelukkige carrière toe en ik hoop dat jullie over 55 jaar ook zullen terugdenken aan je tijd bij de marine als de beste tijd van je leven...

