

Gedeelte van "RSV Indruk", mei 1980, 5^e jaargang, nummer 5.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



Leven in een doorlopende koker

Na met veel enthousiasme geschreven te hebben over de 'Oertijd van de Onderzeedienst' leek het ons een aardig idee door middel van tekeningen en tekst een vergelijking te trekken tussen de zeer geavanceerde konventionele onderzeeboten die bij de RDM worden gebouwd en onze legendarisch geworden O-boten uit de Tweede Wereldoorlog.

Helaas konden we geen geschikte tekening in doorsnede in handen krijgen van de 'O 21'. Toch zijn we uit brieven van oudstrijders veel te weten gekomen. De heer C. M. Schoenmaker uit Haarlem, die niet alleen gevaren heeft op de 'O 21' en 'O 23', maar ook op Hr. Ms. 'Flores' die deelnam aan verschillende acties in de Middellandse Zee en ook vuursteun gaf bij de geallieerde landingsoperaties in Normandië, schreef ons dat hij zich geërgerd had aan onze omschrijvingen 'drijvende doodkist' en 'antieke oorlogsschepen' omdat hij – overigens ten onrechte – meende dat wij de schepen afkamen, waarop hij had gevochten. Of wij wel wisten dat de Engelsen vol bewondering waren voor onze onderzeeboten, vooral wat het technische gedeelte betrof.

'Ik ben op verschillende engelse boten een kijkje gaan nemen, maar dacht: 'Jullie krijgen zelfs mijn schoenen niet mee op patrouille.' Een torpedobootjager als de bij de KMS gebouwde 'Isaac Sweers' kreeg je bij de hele engelse vloot niet te zien. Toen hij in Engeland afgebouwd was en voorzien van britse wapening, was hij de snelste 'anti-afweer lichte kruiser'. Als u het boek 'Batterij gereed... Vuur!' had gelezen, zou u ook wel anders geoordeeld hebben over de 'Oude Zusjes' Hr. Ms. 'Soemba' en Hr. Ms. 'Flores', die na de oorlog zijn onderscheiden. U moet ook maar eens kennis nemen van de vele officiële dankbetuigingen van de engelse admiraliteit. Over onze onderzeeboten waren de Engelsen vol lof.

Vergeleken met wat ik gehoord heb hoe een onderzeeboot wordt, die jullie bouwen, was onze accommodatie niet iets om over naar huis te schrijven. Maar toen was die stukken beter dan op een engelse boot. De mooiste herinnering uit mijn 34-jarige diensttijd bij de Onderzeedienst is de geweldige kameradschap aan boord in oorlogstijd.

Mocht het in de toekomst mogelijk zijn de moderne onderzeeboot op de RDM te bezichtigen, dan houd ik mij daarvoor ten zeerste aanbevelen'.

Het is ontroerend om te lezen hoe de oorlogsveteranen zich zijn gaan hechten aan de schepen waarop zij hebben gevaren.

Toen de 'O 21' in 1957 voor de sloop werd verkocht aan firma v. Beekum te Alkmaar – thans ijzerwerk Overschie – liep Wijnand Claes, van wie binnenkort het boek 'De kat met de negen levens' verschijnt, daar bijna dagelijks te filmen! Hij maakte de afbraak van begin tot einde mee. Ook hij spreekt met onverholen bewondering over de 'enorme staalkonstruktie'. 'Oersterk hoor, de spanten zo kort op elkaar'. Toch vindt hij het niet erg als mensen over de vriend, waar hij op langdurige wijze afscheid van nam, met een bepaald gevoel van afgrijzen spreken. Stelt u zich eens iemand voor met vrees voor nauwe ruimten.

'Zaten jullie niet als sardientjes in een blikken doosje?'

'In mijn boek beschrijf ik uitvoerig hoe wij met een overbemannings van 47 man onder de zeespiegel leefden. Eenmaal werden we zo hardnekkig achterna gezeten, dat we 22 uren onder water moesten blijven. In de w.c., een hokje in de hekkuiska-

mer, kon je amper staan. De kombuis bestond uit drie elektrische plaatjes met een oventje. Erg benauwd allemaal'.

Oudstrijder P. de Klerk uit Schiedam – schipper Kon. marine b.d. – die gedurende de hele oorlog op de 'O 24' voer, noemt dit een heel goede boot, maar toen hij later op de 'Walrus' ging varen, begon hij te beseffen wat hij had gemist.

'Als de 'O 24' buizen bijvulde, was het hele slaapvertrek een vette troep. Niemand kon dan naar bed. Gedurende de hele oorlog maakten we wel 80 tot 100 uur in de week. Een bed met twee man moeten delen in de tropen, is niet fris. Na elke patrouille moesten we wat we noemden een 'schurftbad' nemen. Op de 'Walrus' was wel airconditioning, een grote ijskast en alle mensen hadden een bed en geen last als men met torpedo's bezig was. Aan boord kon men ook water maken, terwijl je op de 'O 24' alleen wat water had voor het eten en om je tanden te poetsen. Ondanks dit alles was de stemming aan boord altijd prima. Toen onze kommandant P. J. S de Jong – aan wie we veel te danken hebben – na de oorlog minister-president was, heeft hij iedereen die op de 'O 24' had gevaren voor een hele dag uitgenodigd op het Catshuis. Dat blijft je wel bij. In juni 1975, dus 30 jaar na de oor-

log, kreeg ik voor het eerst last van alles wat ik in de oorlog heb meegemaakt en werd ik vier maanden in Oegstgeest opgenomen onder behandeling van professor Bastiaanse. Gelukkig behoort dit weer tot het verleden en ben ik er nu goed aan toe'.



Piet de Klerk, toen hij in 1935 in dienst trad bij de Koninklijke marine.



Op 7 mei 1946 keerde de bij de RDM gebouwde 'O 24', die op 12-5-1940 naar Engeland was uitgeweken en daar afgebouwd, naar Nederland-Rotterdam terug. Piet de Klerk staat onder het kruisje op de foto. Technische gegevens: waterversplaatsing boven water 962 ton, onder water 1.175 ton; wapening 1 kanon van 8.8 cm, 1 oerfikon van 20 mm, 8 torpedobuizen; snelheid 19/8 mijl.



(Zee)-Paradepaard

De heer J. G. Doppegieter uit Axel schrijft dat hij niet zo'n goed verteller is, maar geeft voor leken een duidelijk beeld van het merkwaardige leven aan boord.

'De bemanning sliep in de boegbuiskamer, waarin ook werd gekookt en gegeten. Als je afgelost werd, moest je in het bed – kooien waren er niet – van je maat kruipen. En dat was wel eens een bezweet bed. Douchen was er in drie weken niet bij. Je kon alleen je tanden poetsen boven de vuilwatertank, die op bepaalde tijden werd leeggeblazen. Er waren vier boegbuizen voor de torpedo's. In de vloer lagen vier reservetorpedo's. Zodra de torpedo's verschoten waren en de buizen opnieuw geladen moesten worden, moesten we eerst de bedden aftuigen! Door een ronde deur kwam je in het verblijf van de onderofficieren, waar onder de vloer de batterijen zaten voor onder water varen. Wilde men in de centrale komen, dan kwam je een hindernis tegen, die wij de kerstboom noemden. Let-

Joos Wanders, tekenaar bij het Bureau Maritieme Historie van de Marine-staf, maakte dit schilderij van de bij de KMS gebouwde Hr. Ms. 'O 21', die in de herfst van het jaar 1940 tijdens een patrouille in de noordelijke Noordzee in een zware storm terecht kwam. Op de brug staat naamsein P 21 (pedant-nummer) geschilderd.

Een uniek wapenfeit van de 'O 21' is dat hij onder bevel van de toenmalige luitenant ter zee 1e klasse (latere commandeur) J. F. van Dulm met een hektorpedo de duitse onderzeeboot 'U 95' tot zinken bracht. De heer Van Dulm ontving hiervoor de Militaire Willemsorde. De geredde duitse commandant riep tegen zwemmende drenkelingen: 'Nichts sagen, Maul halten'.

Bij het binnenlopen in Gibraltar stonden aan dek van alle Britse schepen de bemanningen opgesteld, die de langskomende 'O 21' geestdriftig toejuichten.

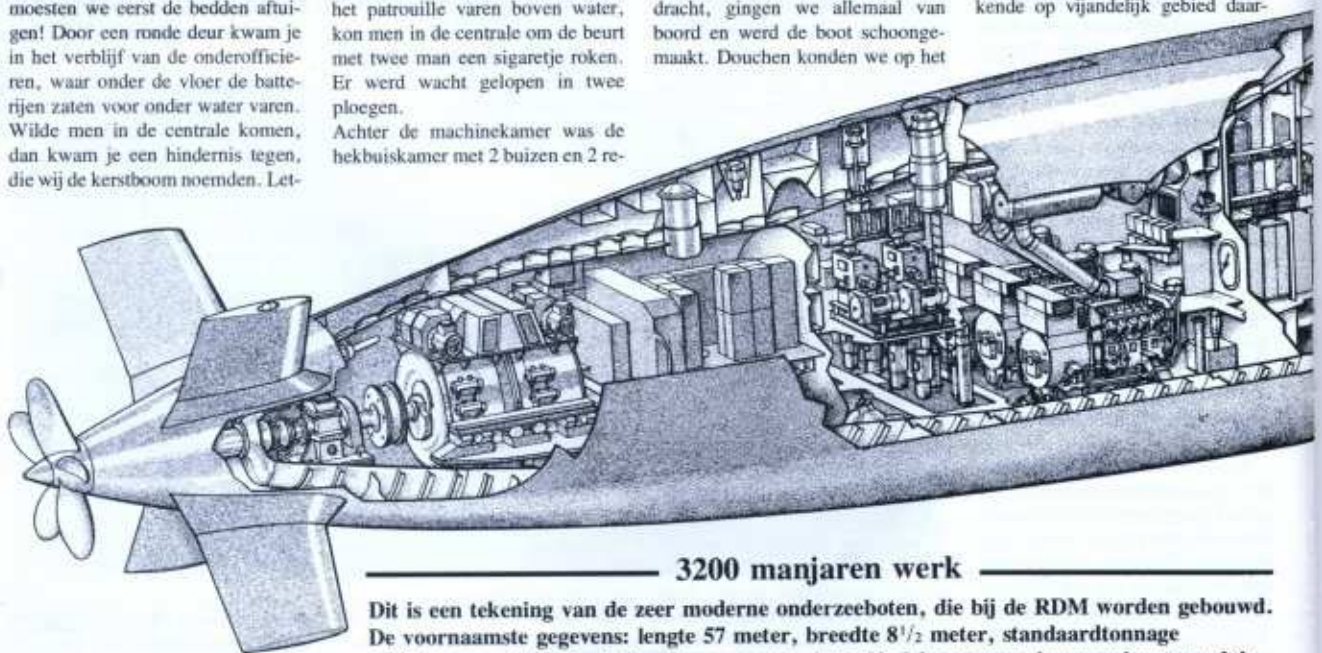
terlijk wrongen we ons door een installatie van dekbuizen. Voor het bijvullen van de batterijen met gedistilleerd water diende men ook hier af te tuigen voor het kunnen openen van de vloer. 's Nachts, bij het patrouille varen boven water, kon men in de centrale om de beurt met twee man een sigaretje roken. Er werd wacht gelopen in twee ploegen.

Achter de machinekamer was de hekbuiskamer met 2 buizen en 2 re-

servetorpedo's in de vloer. Ook de w.c. was hier, alles ging in een tank, die op bepaalde tijden werd leeggeblazen. Zodra men in een haven terugkeerde van patrouille of het vervullen van een speciale opdracht, gingen we allemaal van boord en werd de boot schoongemaakt. Douchen konden we op het

moederschip 'Plancius'. Zo ging je de wal op voor massages. Om de beurt met één week verlof. De walploeg sprong bij om de gehalveerde bemanning te helpen.

Operatie 'speciale opdracht' betekende op vijandelijk gebied daar-



3200 manjaren werk

Dit is een tekening van de zeer moderne onderzeeboten, die bij de RDM worden gebouwd. De voornaamste gegevens: lengte 57 meter, breedte 8 1/2 meter, standaardtonnage 1900 ton, voortstuwing 3 diesलगeneratoren, 1 hoofd elektromotor, bewapeningstorpedo's, bemanning 49 man.

voor getrainde mensen aan wal zetten voor het verkrijgen van inlichtingen. Zo hebben we eens twee Atjeh-ers meegebracht, die op een strand lagen te slapen! Ze zijn bij de Prinses Irenebrigade opgeleid voor speciale opdrachten.

Er werd aan land gegaan met opvouwbare kano's, die op het strand uit elkaar werden gehaald en verstoppt. Na 2 of 3 dagen werden deze mensen opgehaald. Het is steeds weer gelukt, zodat er niet één door de Jappen is gevangen genomen. De bemanning van de onderzeeboten kreeg ook een opleiding om deze kano's zo vlug in elkaar te zetten, aan dek te brengen door het torpedoluik en te water te laten'.

Het is onvoorstelbaar hoeveel deze oudstrijders hebben te vertellen over het leven in wat oud-kommandant J. F. van Dulm noemt 'een doorlo-

Onder moeders paraplu naar Engeland

Het is maar aan weinig mensen bekend op welk een moeilijke en riskante wijze enkele spiksplinter-nieuwe onderzeeboten in de meidagen van 1940 naar Engeland hebben weten te ontsnappen.

Alle opvarenden van de 'O 23', 'O 24' en enkele loodsboten ontvingen voor het overbrengen van deze boten het Bronzen Kruis.

In Rotterdam, waar om vijf uur 's morgens op de ochtend van de 10e mei twaalf wat verouderde Heinkel-watervliegtuigen op de Nieuwe Maas landden – een soort zelfmoordploeg van 150 infanteristen en genie-soldaten, die met op-

trokken de inmiddels gekamoufleerde 'O 23' onder kommando van ltz. 1e kl. Koudijs en de 'O 24' onder ltz. 1e kl. Van Erkel uit Rotterdam. Over de eerste proefduik op de Noordzee rapporteerde ltz. Van Erkel: 'O 24'. Gaan onder water. Leggen boot op de grond op 35 meter. Vele lekkages. Trachten met lenspompen het inkomende water uit te pompen.

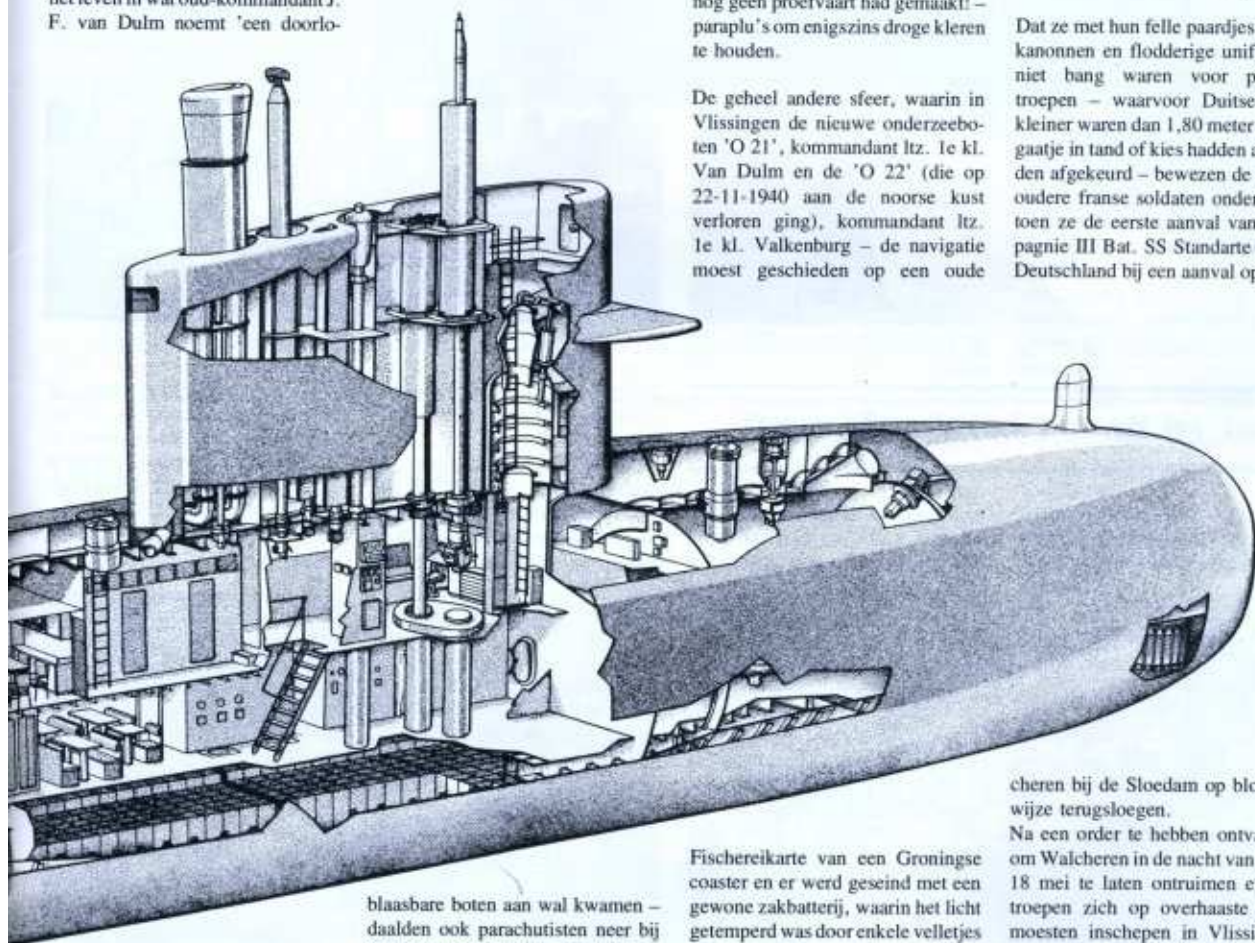
Aangezien lenskorven ontbreken en het gehele schip nog vol kurk, krullen en ander afval ligt, dat tijdens de bouw in het schip viel, weigeren de lenspompen.'

Sommige bemanningsleden gebruikten op deze onderzeeboot – die nog geen proefvaart had gemaakt! – paraplu's om enigszins droge kleren te houden.

De geheel andere sfeer, waarin in Vlissingen de nieuwe onderzeeboten 'O 21', kommandant ltz. 1e kl. Van Dulm en de 'O 22' (die op 22-11-1940 aan de noorse kust verloren ging), kommandant ltz. 1e kl. Valkenburg – de navigatie moest geschieden op een oude

en 11 mei aan land gezet –, dat op 11 mei Breda had bereikt, had een succesvolle aanval kunnen ondernemen op de Duitsers, die de bruggen van de Moerdijk bezet hielden! Pas hier bleek dat de Fransen geen Blitzkrieg voerden. Toen de Fransen hun strijdkracht op nutteloze wijze in tweeën hadden gesplitst en stuitten op de tot het uiterste gedrilde, keihard en gemotiveerde vechtende elite-infanterie-eenheid SS-Leibstandarte Adolf Hitler, trokken ze zich terug op Roosendaal. Ze geloofden nog in een loopgravenoorlog als 1914-1918. Misschien drong het hier tot hen door dat de Duitsers hen naar Nederland hadden gelokt?

Dat ze met hun felle paardjes, grote kanonnen en flodderige uniformen niet bang waren voor paradijstropen – waarvoor Duitsers die kleiner waren dan 1,80 meter of een gaatje in tand of kies hadden al werden afgekeurd – bewezen de al wat oudere franse soldaten onder meer toen ze de eerste aanval van compagnie III Bat. SS Standarte Grosz Deutschland bij een aanval op Wal-



pende koker' in oorlogstijd. Over hun oorlogservaringen hebben we dan nog met geen woord gerept!

Vlak voor de kapitulatie van Japan werd b.v. de 'O 24' door vier Japanse torpedootjagers aangevallen en na het exploderen van 2 series dieptebommen spoot het water in het heen-en-weer slingerende schip.

blaasbare boten aan wal kwamen – daalden ook parachutisten neer bij het Feyenoordstadion en het vliegveld Waalhaven. Toen een groot aantal parachutisten de RDM naderde, gooiden de 'O 23' en 'O 24' daar de trossen los en vertrokken naar de Lekhaven. Pas op vrijdagmiddag 13 mei – magnetische mijnen versperden de Nieuwe Waterweg – terwijl ze beschoten werden met geweervuur waarbij de kommandotoren werd getroffen, ver-

Fischereikarte van een Groningse coaster en er werd geseind met een gewone zakbatterij, waarin het licht getemperd was door enkele velletjes carbonpapier! – naar Engeland ontsnapt, is eveneens aan weinig Nederlanders bekend. Het duitse gevaar kwam hier uit de lucht. Wie het mysterieuze woord Blitzkrieg ook mag hebben bedacht en wat het ook mag betekenen, voor de Zeeuwen leek de bliksemoorlog uit Frankrijk te komen! Het razendsnel optrekkende 7e franse leger – troepen werden in Vlissingen al op 10

cheren bij de Sloedam op bloedige wijze terugslagen.

Na een order te hebben ontvangen om Walcheren in de nacht van 17 op 18 mei te laten ontruimen en zijn troepen zich op overhaaste wijze moesten inschepen in Vlissingen, sneuvelde generaal Deslaurens met een karabijn in de hand bij het dekken van deze aftocht aan de grens van het havengebied door een geweerkogel.

Wij weten niet hoeveel Fransen die ons zo snel te hulp schoten in Zeeland en West-Brabant zijn gesneuveld, maar in Kapelle – waar het tot hevige straatgevechten kwam – zijn nu nog 224 graven. Er hebben ruim

600 Fransen begraven gelegen. Op zaterdag 17 mei j.l. zijn franse gevallen op hun begraafplaats in Kapelle herdacht o.a. in aanwezigheid van de franse ambassadeur, staatssecretaris dr. W. F. van Eekelen (defensie) en prins Bernhard, die – teruggekeerd uit Londen – op 16/17 mei 1940 in Zeeuws-

Vlaanderen was. Dit laatste had echter weinig zin, omdat de gevechtswaarde van het overgebleven nederlandse leger 0,0 was. De vluchtelingen van de Peeldivisie hebben wat hun mentaliteit betreft in Zeeland een slechte indruk achtergelaten.

Een gunstige indruk maakten de ma-

trozen van het wachtschip 'Noord-Brabant' – plm. 200 – die weigerden te kapituleren en na eindeloze marsen door België en Frankrijk in Engeland terechtkwamen.

Degenen, die zeiden: 'Als je met die Fransen meegaat, zien je vrouw en kinderen je nooit meer terug', wor-

den zelfs heden ten dage door hen nog als deserteurs beschouwd. Was het jeugdig enthousiasme en plichtsgevoel dat hen o.a. op de onderzeeboten deed belanden? Ze zeggen nu kortaf: 'Je diende te weten waarom het ging, tegen de diktatuur van Adolf Hitler'.

'Alle Menschen werden Brüder'

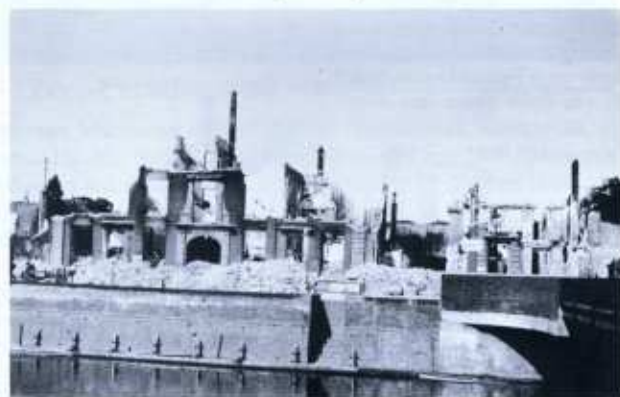
Toen door duitse kanonnen en vliegtuigen op 17 mei 1940 de wonder-

mooie Middelburgse binnenstad in lichterlaaie stond, sloegen de



vlammen van de als een toorts brandende, 86 meter lange Jan – de klokken zongen: 'Alle Menschen werden Brüder' tot zij met de spits neerdonderden – boven alles uit. 573 percelen en 18 openbare gebouwen werden verwoest. Talrijke

monumenten die verloren leken, b.v. de Abdijgebouwen – het oudste gedeelte is uit de 12e eeuw en het stadhuis uit 1452 – zijn prachtig gerestaureerd. Jammer genoeg heeft men het historisch gegroeide straatpatroon sterk veranderd.



Voor en na het bombardement

Op 14 mei 1940, om tien voor half twee, verschenen duitse bommenwerpers boven Rotterdam.

Om half twee vielen de eerste bommen op Kralingen en Rotterdam. Het stadscentrum veranderde in een

hel van vuur. Er vielen 900 doden, 78.000 mensen werden dakloos.

Verloren zijn gegaan: 25.000 woningen, 2.350 winkels, 2.000 werkplaatsen, fabrieken en pakhuisen, 145 kantoren, 550 café's en hotels, 62 schoolgebouwen, 25

rijks- en gemeentegebouwen, 24 kerken, 22 feestgebouwen, 13 ziekeninrichtingen, 12 bioskopen, 10 inrichtingen van weldadigheid, 4 dagbladbedrijven en 2 schouwburgen.



RSV innoveert

Ir. A. Stikker wees tijdens zijn toelichting op het 'Verslag over het jaar 1979', de journalisten op het ons verheugende feit dat ondanks alle problemen RSV levendig genoeg is gebleven om zich bezig te houden met 'nieuwe zaken', die men tegenwoordig innovatieprojecten noemt.

Wie op de hoogte is van de problemen, die kunnen ontstaan bij het invoeren van iets werkelijk nieuws in een bedrijf, begrijpt dat er ook wel eens gezegen wordt over dergelijke onderwerpen. Denkt u maar eens aan de z.g. 'aanloopmoeilikheden'; het ontdekken van fouten als het nieuwe intens wordt getest.

De unieke kolengraafmachine, waarvan er nog dit jaar vijf bij WF/RDM worden gemaakt, is o.a. bestemd voor het ontginnen van de in de dagbouw overgebleven kolenglagen in verlaten mijngebieden.

RSV Mining Equipment heeft de bouw voltooid van het prototype van deze machine en deze beproefd op lokatie in West-Virginia. Van het verbeterde type staan er voor 1981 25 op het bouwprogramma.



RSV neemt voor 25% deel in de Amerikaanse mijnmaatschappij, die er mee gaat werken.

Ook wordt er volgens de heer A. Stikker goede voortgang gemaakt met het z.g. Maritime Guard project, waarbij in samenwerking met Fokker, HSA, Philips en Damen een compleet systeem wordt

beoogd tot het beveiligen van de kustwateren van naties, die hun belangensfeer uitbreiden tot zeegebieden van 200 mijlen uit de kust. Voor dit nieuwe systeem bestaat grote belangstelling.

Bij de KMS staat een aantal zeer belangrijke innovatieprojecten op stapel, die voor RSV tot nieuwe

technologische en economische impulsen kunnen leiden.

Op de persconferentie sprak de heer Stikker over het ontwikkelen van een nieuw systeem voor warmte-overdracht.

Tenslotte kwam een nieuw type gasturbine bij Thomassen Holland ter sprake.

Dorst krijgen als een paard

Waarschijnlijk heeft in de periode van 17 tot 21 februari niemand ter wereld zo naar bier gedorst als de RSV-ers die op de 'International Brewing, Bottling and Allied Trade Exhibition' in Birmingham/Engeland bij een unieke inzending van Breda-De Hoop Packaging aan het werk waren. Precies tegenover hun spiksplinternieuwe High Speed Verpakkingslijn voor blikjes en eenmalige flessen ten behoeve van brouwerijen en frisdrankenindustrieën werd namelijk een internationale **biertest** gehouden, waar niet minder dan 200 soorten bier lokkend stonden uitgesteld. Juryleden namen overal net zolang een keurende slok van tot zij zeker wisten welke zeven soorten bier een prijs verdienden. Bovendien gaf een Amerikaanse firma aan 20.000 mensen per dag gratis een glas bier. Als je als standhouder in die situatie een dorst hebt als een paard, is de enige troost dat de dorstlessers op de gemengde manifestatie van brouwerijen en verpakkingsindustrieën

zich allemaal door deze drank gestimuleerd voelen je eigen twee verdiepingen stand aandachtig te komen bekijken. En u weet, de Britten vormen altijd een keurige rij. Zagen zij ooit eerder een 27 meter lange verpakkingslijn, bestaande uit

1. een machine die met een hoge capaciteit de blikjes of flesjes op een tray plaatst;
2. een high speed wikkelmachine om trays gevuld met 24 blikjes bier of frisdrank in een krimpfolie

te wikkelen met een capaciteit tot 70 trays per minuut;

3. een machine om met hoge capaciteit de flessen op een tray te plaatsen.

Kort samengevat, Breda-De Hoop Packaging toonde zich in staat de brouwerijen en frisdrankenindustrieën internationaal een complete eindverpakkingslijn aan te bieden, een tray beladingsmachine, een krimpfoliewikkelmachine met verwarmingstunnel en een palletiseermachine.

Trots werd dan ook gezegd: 'Wij zijn de enige fabrikant ter wereld,

die alle machines uit een dergelijke verpakkingslijn uit eigen vervaardiging kan leveren'.

Bij het praktisch demonstreren van de lijn - 8 à 10 keer per dag - kwamen duizenden blikjes Fanta in beweging.

De organisatoren van deze vakbeurs waren niet alleen uitermate tevreden over het grote aantal bezoekers, maar ook over het feit dat duizend bedrijven deelnamen, waarvan 35% niet-Brits.

Van RSV-zijde werd gesproken over een aantal goede contacten die daar konden worden gelegd.

