



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, de redactie !



"De redactie is niet verantwoordelijk voor pagina's van externe organisaties waarnaar verwezen wordt."

" De redactie geeft geen enkele garantie inzake de juistheid of de volledigheid, of het bijgewerkt zijn van de informatie die op dit systeem werd geraadpleegd of die via dit systeem werd uitgewisseld."

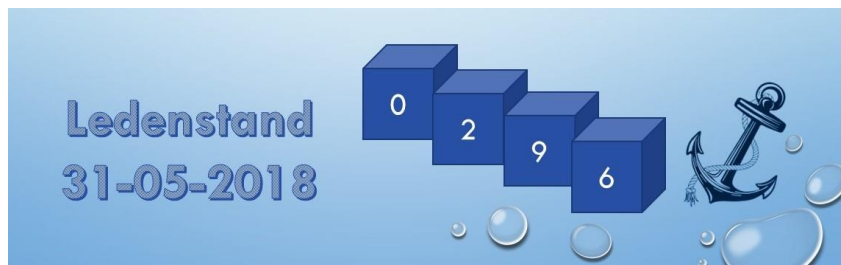
"Ook kan ik geen garantie bieden, noch aansprakelijk gesteld worden voor schade die, rechtstreeks of onrechtstreeks, het gevolg is van een onderbreking in de beschikbaarheid van de gepubliceerde gegevens"



Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



tenanker@kpnmail.nl
1^e jaargang – nummer 9
1 juni 2018



In deze krant o.a.:

Pagina 2	Goede raad en Stichting Nu of Nooit
Pagina 4	Mijn diensttijd op Hr.Ms. Bruinisse
Pagina 7	Column van Fré Thissen
Pagina 11	Mijn Marianne van Karel Verhoosel Deel 1
Pagina 22	Aandacht voor onze Mini Marine
Pagina 23	Mijn diensttijd door Ome Hans
Pagina 26	Lezersrubriek
Pagina 31	Oud Soerabaja
Pagina 36	Hr.Ms. Karel Doorman van Cees Rondèl

Met dank aan :

Helderse Courant - het maandblad de Blauwe Wimpel – Stichting Afgestoft en de toegezonden stukken van onze eigen abonnees.....

Hallo !....

Indien je het nog niet zou hebben begrepen, aanvaard dan deze goede raad !

Het leven is kort, profiteer er nu van...

Schud alle sores van je af, mits dat nodig is en besef dat het veel leuker is om met je sobats te kunnen communiceren, of een verhaaltje te schrijven voor in "ten Anker", of een snuffel te pakken op een terrasje en mijmeren over daar waar je Roots zijn begonnen !
Let op de weegschaal, weeg het verschil tussen je verlangens en je behoeften... er blijft immers niet veel tijd meer over om te zwemmen in de haven of aan het strand in zee, het beklimmen van een berg, het bezoeken van een kroeg, vriendschappen koesteren en van het leven te genieten.

Profiteer van alles uit de buitenwereld, van de zon op je grijze geworden bolletje of inmiddels op je kale knar, de wind die deels verkoelen en soms snerpend door je lijf gieren soms met een dun laagje sneeuw, of een flinke regenbui.

Deze dag is een dag die nooit meer terugkomt, misschien zou je dat ook niet willen, of juist wel! Maar weet wel voorbij is voorbij, het is geweest ! Denk eraan dat ook de ouderdom op een bepaalde dag zal toeslaan. Vroeg of laat staat de man met de cirkel op de stoep, bedenk dan wel dat jouw leven, jouw leven is geweest.....

Deel deze boodschap met alle prachtige mensen in je leven.....

Ik heb het net gedaan !



Beste lezers,

Stichting NU of NOOIT houdt op zondag 2 september een riviercruise. Die is speciaal voor jongeren en ouderen afkomstig uit geüniformeerde kringen met een mentale en/of lichamelijke handicap. Meer informatie kunt u vinden op de website van de stichting: www.nu-of-nooit.com. Daar kunt u zich ook inschrijven en betalen (direct bij inschrijving). De tocht wordt gemaakt met de River Dream (rolstoeltoegankelijk). Maximaal kunnen 350 personen deelnemen. Er is plaats voor u en/of uw partner/begeleider, maar vol is vol. In dat geval verschijnt daarover een mededeling op de website van Stichting NU of NOOT. De kosten voor deelname zijn € 20,00 per persoon, inclusief catering. Het inschepen kan vanaf 09.00 uur en het vertrek is stipt om 10.30 uur. De terugkomst zal om circa. 17.00 uur zijn.

Mijnenbestrijdingssquadron 123 *(uit het jaarboek KM 1966)*

Commandant: luitenant ter zee der eerste klasse E.J. Fraser

In het squadron waren de volgende schepen ondergebracht: Hr Ms. Borne, Hr.Ms. Beemster, Hr.Ms. Bruinisse (tot 4 oktober), Hr.Ms. Beilen (tot 30 maart), Hr.Ms. Boxtel (vanaf 31 maart), en Hr.Ms. Blaricum (vanaf 7 september).



1966 023 HrMs Brskens M855 (verving 2 weken de Bruinisse M856 tvm Vlootshow Scheveningen op 14 juni) ©2018 foto Sijbrand Kamer

Het squadron oefende het afgelopen jaar regelmatig op de Noordzee, Waddenzee en Zeeuwse wateren, met Den Helder als basis waarbij diverse Nederlandse havens werden bezocht.

Uiteraard was de scheepshond ook van de partij.....

Van 28 februari tot 12 maart volgden de bemanningen van de schepen cursussen op de diverse scholen te Den Helder, hetwelk gevolgd werd door een week oefenen op de Mine Countermeasures Tactical Teacher te Oostende (van 14 maart tot 2 april) en een week opwerken met een Belgisch mijnenbestrijdingssquadron vanuit Oostende.

In de week van 4 tot 8 april werd met het Belgisch mijnenbestrijdingssquadron 124 vanuit Den Helder opgewerkt.

Van 3 tot 13 mei nam het squadron deel aan de Nato-oefening Wooden Walls.

Van 9 tot 13 juni lag het squadron te Scheveningen ter opluistering van de maritieme dagen en ter

deelname aan de vlootshow op 14 juni voor de kust.

Tezamen met het mijnenbestrijdingssquadron 205 werd van 22 juni tot 10 juni een bezoek gebracht aan Deense havens en geoefend in Deense wateren.

Van 19 tot en met 21 juli lagen de schepen te Oostende ter opluistering van de Belgische nationale feestdag.

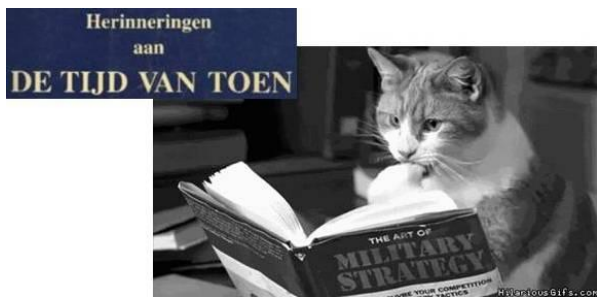
Hr Ms. Bruinisse bracht op 23 juli een bezoek aan Bruinisse in verband met het jaarlijkse mosselweekend. Op 12 en 13 oktober werd deelgenomen aan de oefening Helmgras met marinierseenheden nabij Texel.

Te Rotterdam vond van 31 oktober tot 4 november de halfjaarlijkse demagnetiseringscontrole plaats en aansluitend daarop tot 11 november werden geruiscontrolemetingen aan de schepen verricht op de meetbaan in het Haringvliet.

Van 21 tot 26 november werd tezamen met het mijnenbestrijdingssquadron 127 een operationele veegopdracht uitgevoerd nabij het lichtschip Terschellingerbank.

Als bijzondere opdrachten voor het jaar 1966 moge nog worden vermeld het maken van een vaartocht met leden van het Atlantisch jeugdverbond, op 21 april en met de president van het hoog militair gerechtshof op 19 september

Op 22 september werd demonstratie gevaren bij een bezoek van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard aan de mijnendienst.



1966 Mijn diensttijd op Hr.Ms. Bruinisse (M856) (Hofm 1 Sijbrand Kamer)

Op maandag 7 november 1965 meldde ik me na een driemaandse detachering op Hr.Ms. De Zeven Provinciën weer terug op de Mijnendienstkazerne voor vervolg van mijn walplaatsing met werkzaamheden als Hofmeester officieren. Dit duurde tot februari 1966 toen ik weer een varende plaatsing kreeg. Dit keer werd ik als Hofmeester officieren geplaatst op de in Den Helder gestationeerde (ex-USS AMS 168) mijnenveger Hr.Ms. Bruinisse (M856) van het Mbron 123. Van die periode zijn weinig schokkende zaken te melden maar er waren toch ook wel een paar bijzondere gebeurtenissen.



In het 2e weekend van juni had ik dienst maar op vrijdag kwam er bericht dat vissers voor de monding van de Nieuwe-Waterweg een mijn in de netten hadden gevonden. Zij hadden opdracht gekregen deze bezijden de vaargeul op een gemarkeerde plaats te stallen en de weekendbemanning van het squadron kreeg opdracht om met het schip van de wacht, Hr.Ms. Breskens ter plaatse te gaan om de mijn onschadelijk te maken. In de loop van zaterdagmorgen arriveerden we ter plekke en werd de locatie waar de mijn lag als snel gevonden. Duikers maakten de mijn onschadelijk waarna hij opgehaald werd om van springstoffen voorzien weer te water gelaten te worden. Even later verscheen na een druk op de knop een prachtige waterzuil als bewijs dat de operatie geslaagd was.

Zo werd een saaie weekendwacht omgezet in een enerverende gewaarwording.



Nadat het karwei geklaard was voer de Breskens weer noordwaarts om ter hoogte van Scheveningen voor anker te gaan in afwachting van de rest van het squadron (Mbron 123).

Dat arriveerde laat in de maandagmorgen om een vlootshow te oefenen. Op dinsdag zou namelijk voor de kust bij Scheveningen een grote Vlootshow gehouden worden ter gelegenheid van de onthulling van het marine monument te Scheveningen door Koningin Juliana.



Vrijwel de gehele vloot was aanwezig en de schepen voeren in kiellinie, aangevoerd door het vlaggenschip van Smaldeel 5, Hr.Ms. De Ruyter (1953-1972). Daarachter Hr.Ms. De Zeven Provinciën (1953-1975) gevolgd door onderzeebootjagers en mijnenvegers.

1966 030 HrMs Breskens M855 (verving 2 weken de Bruinisse M856 ivm Vlootshow Scheveningen op 14 jun) ©2018 foto Sijbrand Kamer

Alle bemanningen stonden aangetreden conform de paradeerrol. Het werd een zeer indrukwekkende dag met schitterend weer.

Daarna volgde de zomerreis, door het Noord-Oostzee kanaal naar o.a. Kiel, Flensburg, Kopenhagen en Aarhus. En na het zomerverlof was er gelijk een binnenlands vlootbezoek aan Rotterdam en vandaar ging de reis binnendoor langs Dordrecht voor een weekendbezoek aan de plaats Bruinisse ter gelegenheid van de mossel feesten die er op zaterdag gehouden werden. Zakken vol mosselen kwamen er aan boord en kookadviezen waren niet van de lucht.

Na het weekend ging de reis, met voor velen een door de mossels een wat katterig gevoel via de Grevelingen weer naar Den Helder van waaruit met grote regelmaat veegopdrachten langs de noordelijke zeeroute werden uitgevoerd.



1966 092 HrMs Bruinisse M856 (23 juli Mossel feesten Bruinisse) ©2018 foto Sijbrand Kamer

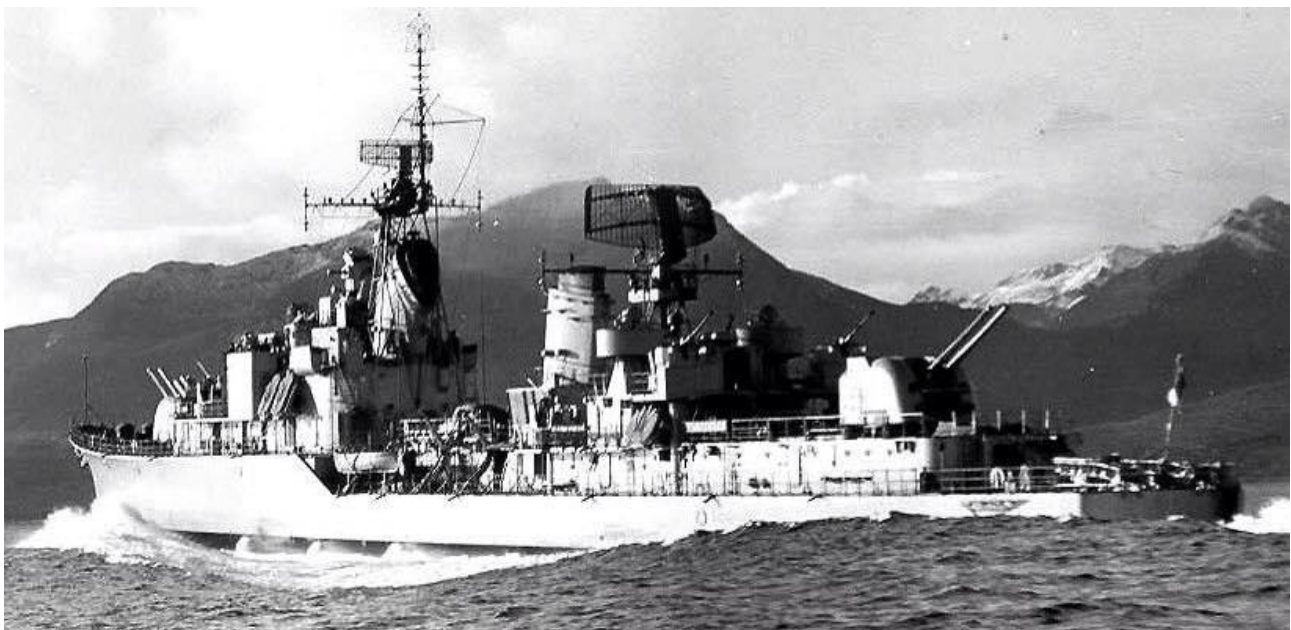
Begin oktober werd Hr.Ms. Bruinisse voor onderhoud uit de vaart genomen en tijdelijk vervangen door de Blaricum (M853). Eenzelfde AMS maar toch was het weer even wennen. Lang duurde dat niet want al gauw kreeg ik te horen dat ik weer op De Zeven geplaatst zou worden. Geweldig eindelijk weer varen op een groot schip met verdere reizen dan de kustgebieden rond Nederland. Merkwaardig genoeg heb ik altijd het gevoel gehad dat deze plaatsing, met het eind van mijn zesjarig dienstverband in het verschiet, een soort van poging was om mij langer bij de baas te doen blijven. Het is nooit en door niemand uitgesproken, maar toch



Sijbrand Kamer,
Hofmeester 1

1966 053 HrMs Bruinisse M856 (Zomerreis
Denemarken) ©2018 foto Sijbrand Kamer

Zomaar een mooie plaat.....



COLUMN

Marine verhalen als columns



Fré Thissen

1962

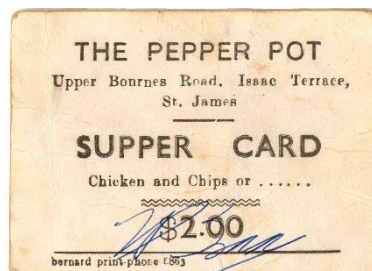
PEPPER POT

Vast werken. We haasten ons om op tijd de sloep-naar-de-wal te halen. Met ons vieren hebben we afgesproken ergens naar toe te gaan waar we deze keer niet gestoord willen worden door janmaten die op luidruchtige manier en half dronken onze avond kunnen vergallen.

Aan wal spoeden we ons naar de gereedstaande taxi's. We hadden de avond te voren te horen gekregen dat je in Port of Spain over de taxiprijs moet onderhandelen en een deal moet sluiten vóór je in de taxi zit. Dat hebben we in onze oren geknoopt en met de taxichauffeur hebben we onderhandeld over prijs en bestemming. Wij willen naar een bijzondere plek op Trinidad waar we geen mens van de boot tegen zullen komen, alleen locals. No problem sir. We rijden her en der, door nauwe straatjes en over open land. Na een tocht van drie kwartier rijdt de taxi een soort van haciënda op. Gebouwtjes links en rechts. In de vallende avond lijkt alles geweldig gaaf. Hij zet ons uit voor de poort en wijst ons de weg naar de ingang.

Boven de poort hangt een bord met "Pepper Pot". Klinkt aantrekkelijk. Verder is er niemand te zien. Niet op het terrein voor de poort en ook niet op het binnenterrein van de haciënda. De chauffeur heeft zich aan zijn afspraak gehouden: geen marinemensen te zien!

We naderen de ingang en zachte fluisterende muziek van een steelband verwelkomt ons. We betalen de entree en gaan naar binnen. Aardedonker lijkt het. We zien hooguit het licht van brandende kaarsen en we horen nog steeds die geweldig mooie sound van deze steelband. Langzaam beginnen de ogen aan het duister te wennen en beginnen we beelden te zien. En dan duurt het niet lang of we zien dat de gehele ruimte wit is van de janmaten!!



HELDERSE COURANT



Noordhollands Dagblad

Commandant zeestrijdkrachten breekt lans voor materieel van eigen bodem

Marine wil Nederlandse waar



Vice-admiraal Rob Kramer wil dat de marine fregatten krijgt van Nederlandse makelij.

FOTO ANP/KOEN VAN WEELE

Van onze verslaggever

Als het aan admiraal Rob Kramer ligt, dan zullen de nieuwe fregatten voor de Koninklijke Marine van Nederlandse makelij zijn. De commandant van de zeestrijdkrachten is daar een vurig voorstander van. Hij heeft zijn pleidooi ook aan de volksvertegenwoordigers overgebracht. Nederland vervangt vanaf 2024 zijn twee zogeheten multipurposefregatten, de werkpaarden van de marine. De vervanging is een project waarmee zo'n 2,5 miljard euro gemoeid is. Nederland trekt bij dit plan op met België. „Maar Nederland leidt het project”, zegt Kramer. „Ik ga er vanuit dat we dit in Nederland zullen aanbesteden.” Dat betekent dat het Nederlandse Damen de schepen gaat bouwen, de radarsystemen van Thales komen en instituten als Marin en TNO bij de ontwikkeling betrokken zijn. De commandant van de zeemacht wijst erop dat het kabinet zich heeft voorgenomen de nationale industrie meer te beschermen door gebruik te maken van uitzonderingsgronden voor de Europese aanbestedingsregels. Bedrijven van strategisch belang, zoals in de defensie-industrie, hebben daarbij een streepje voor. „De marine is als eerste klant bij innovaties altijd essentieel geweest voor de Nederlandse maritieme sector”, zegt Kramer. „En dat blijven we. Dat is cruciaal voor het voortbestaan van de Nederlandse militair-maritieme industrie.”

Goede richting „Ook het nieuwe bevoorradingsschip voor de marine wordt binnenlands aanbesteed”, zegt Kramer. Behalve dat het de nationale industrie een duw in de goede richting geeft, kan de marine ook sneller beschikken over het schip. „Eind 2022 ligt dat schip hier in Den Helder de haven”, aldus Kramer. Dit 'combat support ship' wordt door de marine vooral als een tanker beschouwd die oorlogsschepen op zee van brandstof gaat voorzien. De uitspraken van Kramer zijn opmerkelijk in het licht van de waarschuwing die Nederland begin dit jaar kreeg van de Europese Commissie. Bij de aankoop van defensiematerieel van buitenlandse bedrijven zou Nederland te veel tegenorders eisen. Sindsdien loert de Nederlandse defensie-industrie enigszins nerveus naar de aankoopplannen van Defensie. De onrust die er vooral bij nautische toeleveranciers van eigen bodem was, spitste zich al meteen toe op de nieuwe fregatten en onderzeeboten. Nadat de hoogste baas van de Defensie Materieel Organisatie een foto twitterde van een bezoek aan Duitse collega's gingen geruchten over het uitruilen van orders waar Nederlandse bedrijven de dupe van zouden worden.

De nieuwe fregatten voor de Koninklijke Marine moeten van Nederlandse makelij zijn. Daarvoor pleit admiraal Rob Kramer, commandant van de zeestrijdkrachten. Dat lijkt tegen de richtlijnen van de Europese Commissie voor aanbestedingen. Maar Kramer mag rekenen op steun van het kabinet dat in de investeringsplannen voor de marine eveneens kansen ziet voor het Nederlandse Marinebouw-cluster.

Onderzeeboten Ook de vraag wie de nieuwe onderzeeboten voor de marine gaat bouwen ligt nog open. De Nederlandse combinatie Damen-Saab is kanshebber, maar ook in Duitsland wordt gretig gekeken naar de order, die in de defensienota nog niet aan een bouwer is toegewezen. Ook marinebond KVMO vindt dat onderzeeërs, fregatten en mijnenjagers die Defensie wil aanschaffen, in Nederland gebouwd worden. KVMO-voorzitter Marc de Natris zei daarover ruim een maand geleden al: „Wij zien kansen voor Nederland dat met zijn unieke gouden driehoek van marine, onderzoekers en bedrijfsleven, als launching customer een topproduct in de markt kan zetten.” In de defensienota staat wel dat de nationale kennis- en maakindustrie een voorkeurspositie kan krijgen, maar er klinken ook geluiden dat Nederland en Duitsland een deal gaan sluiten om samen onderzeeërs aan te kopen. Als dat klopt, heeft de Duitse werf een sterke uitgangspositie, menen defensiedeskundigen. Oud-vlootvoogd Matthieu Borsboom ziet in de nota

aanwijzingen voor de politieke wil om de nieuwe vaartuigen in eigen land te bouwen: „Er staat bijvoorbeeld in dat artikel 364 ruimhartiger toegepast kan worden. Dat slaat op aanbesteden in eigen land in het belang van de nationale veiligheid.” Borsboom, die in zijn laatste functie verantwoordelijk was voor de inkoop van al het militair materieel van de krijgsmacht, ziet dat beleidslijnen bestendigd worden in de nota: „Veel van wat we in gang gezet hebben, wordt uitgevoerd. Voor de Koninklijke Marine is het ontzettend belangrijk dat alle vervangingsinvesteringen doorgaan. En er staan ook veel kleinere investeringen in zoals voor torpedo's, kanonnen en missiles. Dat waren jarenlang hangdossiers waar nu eindelijk op doorgepakt wordt.”

Grootschalig De Koninklijke Marine staat aan de vooravond van een grootschalige vernieuwing. Behalve de M-fregatten worden ook de zes mijnenjagers vervangen door deels onbemande systemen en komen er nieuwe raketten, torpedo's en kanonnen. De vier luchtverdedigings- en commandofregatten krijgen een grondige opknopbeurt. In totaal gaat het om een investering die de 6,7 miljard euro belooft, nog buiten de vervanging van de onderzeeboten, waarvoor 2,5 miljard euro is gereserveerd. Staatssecretaris Visser (Defensie) gaf hiervoor deze week het startschot met de aankondiging van het project per brief aan de Tweede Kamer. Minister Wiebes van Economische Zaken was eind vorig jaar al duidelijk over de vraag waar de voorkeur van het kabinet naar uitgaat bij de nieuwe

orders: „Het werkprogramma Maritieme Strategie en de de defensie-investeringsprojecten voor de vervanging van de Walrusklasse onderzeeboten, M-fregatten en mijnenjagers zijn van belang. Bij deze projecten liggen grote kansen voor het Nederlandse Marinebouwcluster.



Veteranen Kalender 2018



Zomerweekvakantie: 8 daags

Zaterdag 28 juli tot zaterdag 4 augustus € 450,- p.p.

Zaterdag 11 augustus tot zaterdag 18 augustus € 450,- p.p.

Excursie naar de humoristische glasblazer, een natuurexcursie naar de Drentse Hooglanden met gids, een excursie met de veenexpress o.l.v. de boswachter en een rondvaart in de Blauwe Stad.

(incl. touringcar)

Augustus 6 daags:

Maandag 13 augustus tot zaterdag 18 augustus € 299,- p.p.

Excursie naar de humoristische glasblazer, een excursie met de veenexpress o.l.v. de boswachter en een natuurexcursie naar de Drentse Hooglanden & Orvelte (incl. touringcar)

Herfstspecial: 5 daags

Maandag 1 oktober tot vrijdag 5 oktober € 199,- p.p.

Maandag 8 oktober tot vrijdag 12 oktober € 199,- p.p.

Een excursie met de veenexpress o.l.v. de boswachter en een verrassingsexcursie met advocaat.

Najaar-special: 5 daags

Maandag 5 november tot vrijdag 9 november € 189,- p.p.

Maandag 19 november tot vrijdag 23 november € 189,- p.p.

Inclusief twee nieuwe verrassingsexcursies.

Adventsspecial: 5 daags

Maandag 10 december tot vrijdag 14 december € 189,- p.p.

Inclusief twee nieuwe verrassingsexcursies en de kerstmarkt in Odoorn.

Kerst & oud-nieuw

6 daags € 400,- p.p. aankomst 23^e

7 daags € 450,- p.p. aankomst 22^e

8 daags € 495,- p.p. aankomst 21^e

Oud en nieuw special:

5 daags € 300,- p.p. aank. 28^e of 29^e

6 daags € 360,- p.p. aank. 27^e of 28^e

De Kerst & Oud-Nieuw arrangementen zijn inclusief:

3 boeiende excursies (incl. touringcar)

Kerstavonddienst in naastgelegen kerkje

Op 25 december een feestelijk 4 gangen diner met een verrassing

Op 26 en 31 december een 4 gangen kerst,(silvester) feestelijk diner met live muziek



IN HET LAND VAN MARIANNE DEEL 1

DOOR

K.E. VERHOOSSEL



(JULI 1975 – JULI 1978)

EEN MOEIZAME VOORBEREIDING.....

Ik was geplaatst aan boord van Hr.Ms. Poolster welke voor half 1975 gepland stond voor een onderhoudsperiode bij de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij. Een klein gedeelte van de bemanning bleef aan boord geplaatst en daartoe behoorde ikzelf. Maar het Plaatsingsbureau van Commandant Zeemacht Nederland stak daar een stokje voor omdat mijn varende plaatsingsduur dan té lang zou worden. Mijn baas, de officier van administratie (LTZA 1 Hans van Bemmelen), moest mij maar eens polsen over een plaatsing in Parijs en daar kreeg ik wél een hééél weekend de tijd voor om dit te overdenken en thuis te bespreken. Ik had er wel oren naar en dat werd doorgespeeld naar CZMNED¹.

Begin januari 1975 vertrokken wij voor de Voorjaarsreis en ergens tussen de Canarische Eilanden en Cadiz kreeg ik van een collega (Jan van de Boom) telefonisch te horen dat ik in Parijs werd geplaatst.

¹ Commandement der Zeemacht in Nederland

Nadat we eerst nog de mariniers uit Narvik (Noorwegen) hadden "geplukt" kwamen we begin april 1975 in Den Helder aan en konden de voorbereidingen beginnen. Om te beginnen werd ik bij het KIM² geplaatst voor 6 weken om in het Talenpraktikum de Franse taal "ietwat" te kunnen oppoetsen. Dat ging na 1 week al helemaal mis. De leraar Frans werd opgenomen in het ziekenhuis en mij werd "verzocht" om de functie van chef bureau administratie te vervullen, gezien mijn eerdere plaatsing bij de Centrale Bezoldigingsadministratie. De vorige chef werd plotseling overgeplaatst i.v.m. langdurige ziekte.

Het enige wat Bureau Plaatsingen mij kon vertellen was dat ik door de MARID³ gescreend moest worden en voor de rest konden ze mij niets vertellen. Ik werd dan ook van het bekende kastje naar de muur gestuurd, zowel voor het verkrijgen van bepaalde stempels in het paspoort als stempels op de massa verhuispapieren (inklaringen). Volgens de verhuizer moest dit gebeuren bij het Franse consulaat in Amsterdam, maar daar kreeg ik te horen dat ik bij het Franse consulaat in Rotterdam moest zijn omdat ik in Leiderdorp woonde. Ook daar wist men van niets en uiteindelijk werd mij duidelijk dat ik bij de Nederlandse ambassade in Parijs moest zijn. Na verificatie met m'n voorganger (Jan Oomes) bleek dit inderdaad het geval te zijn en zodoende werd tevens de afspraak gemaakt om het Paasweekend en een paar dagen daarna te benutten om eens in Marly-le-Roi (de toekomstige woonplaats) rond te kijken en met de toekomstige bureaus en werkring kennis te maken.

Omdat er slechts één persoon mij was voorgegaan op deze plaatsing en de onwetendheid van de zijde van de KM, ging niet alles van een leien dakje. Toch kon op het geplande tijdstip de verhuizing naar Frankrijk beginnen.



Ingang Hr.Ms. Ambassade te Parijs

PLAATSING MKAD/MARATP⁴

De eerste weken verliepen al niet volgens plan. Met m'n voorganger was afgesproken dat we de 2 weken overnametijd zouden delen, d.w.z. ik de 1e week in een Parijs hotel; hij de 2e week, en in die tijd zouden beider verhuizingen uitgevoerd worden. Dat werd helemaal anders; de eerste 2 weken verbleef ik in een hotel en de volgende 2 weken in het

² Koninklijk Instituut voor de marine

³ Marine Inlichtingen Dienst

⁴ Marinekazerne Amsterdam/Marine-attaché Parijs

appartement van de marineattaché, die op vakantie was vertrokken naar Arcachon (streek nabij Bordeaux). De weekenden was ik in Nederland. Ik woonde slechts 1 week in dat appartement toen ik op een maandagavond de hulp van de politie al moest inroepen. Reden: inbraak (NB ik was dat weekend in Nederland).

Het gevolg was dat ik 3 dagen met een ietwat gefrustreerde attaché zat opgescheept. Ach, ook weer niet zo'n straf, want hij (en ik ook) werden uitgenodigd om te komen eten bij de Duitse en de Amerikaanse attaché. De 1e avond was het chinees restaurant met koffie ná bij Fouquet op de Champs Elysées.

Medio augustus kon dan eindelijk de verhuizing doorgang vinden naar 7 Square des Sablons, ook al was het die zomer (1975) toevallig bloedheet.





Na de gebruikelijke 4 dagen (!) verhuisverlof kreeg ik de volgende verrassing voor de kiezen. De vloeiend frans sprekende secretaresse kondigde aan dat zij 1 maand op vakantie zou gaan en de vloeiend frans sprekende MARAT⁵ (Franse moeder) vertelde mij doodleuk geen telefoon te zullen aannemen en dat ik op de kortst mogelijke tijd zo'n beetje de weg in Parijs moest leren kennen. Niet per metro, maar met eigen auto. Elke dag had hij wel iets wat naar de Franse Marinestaf (Place de la Concorde) gebracht moest worden. Met het zweet in m'n handen en een stadsplan naast mij op de stoel, kwam ik er uiteindelijk wel. Achteraf heb ik weleens gedacht aan enveloppen met lege briefjes. En toevallig was het ook nog eens een drukke periode met aanvragen voor najaarse vlootbezoeken door de Nederlandse marine aan Franse havens. Kunt u zich voorstellen: lijsten vol met cijfers (radiofrequenties etc.) die ik in eerste instantie telefonisch doorkreeg van de Franse Marinestaf. Koppijn kreeg ik ervan, maar ik heb wél heel vlug geleerd om getallen in het frans uit te spreken. Maar elke keer sloeg de twijfel hevig toe. Stel je eens voor dat er een aantal Nederlandse marineschepen op de rede van een Franse haven komen en geen radiocontact kunnen krijgen omdat die stommeling daar in Parijs verkeerde frequenties heeft doorgegeven. Gelukkig is dat nooit gebeurd.

Na een paar maanden stond ik weer voor een grote verrassing. De vloeiend Frans sprekende secretaresse nam plotseling ontslag omdat ze met een Fransman in het huwelijksbootje wilde stappen. Vanzelfsprekend kon ze daardoor niet voor Defensie blijven werken. Gelukkig kende haar opvolgster (Ellen van Dorth) de Ambassade al en kende iedereen, omdat ze al jaren op een andere afdeling werkte. En ze sprak ook vloeiend Frans, maar van de marine wist ze helemaal niets. Aan mij dus de taak om haar een beetje in deze aparte wereld wegwijs te maken.

Net voor de Kerst kwam er weer iets op m'n pad wat ik bij de marine nog niet eerder had meegemaakt. Een Vente de Charité (Liefdadigheidsverkoop) in het gebouw van de Franse Marinestaf. Deze verkoop werd ieder jaar georganiseerd ten bate van Franse hulpbehoevende ex-marinemensen en waarbij elke marine die in Frankrijk geaccrediteerd was een aantal nationale producten verkocht (uiteraard met een forse winstmarge). Daartoe werden nationale bedrijven aangeschreven om door hun gemaakte producten tegen een schappelijk prijsje aan ons te verkopen. Zodoende lag onze stand altijd vol met sigaren, kaarsen, kaas, koekjes etc. Favorieten: Ritmeester, Bolsius, Verkade etc..

Maar ook de MARCANDI⁶ kon op die manier z'n overtollige en "oude" spulletjes kwijt. Ik kreeg daar 2 dagen de tijd voor om die spullen op te halen in Amsterdam. Die bedenkelijke en vragende blik in de ogen van de Franse douaniers aan de Be-Fr-grenspost!!!. Een auto vol met schildjes, T-shirts, handdoeken etc.

⁵ Marine-attaché, kapitein ter zee A.J.M. Stoffels

⁶ Marine Cantine Dienst



Overigens konden we dat niet met z'n drieën allemaal doen. Een deel van het marinepersoneel van het Detachement Frankrijk stak een handje toe. Zo konden we een weekendlang met 4 ploegen van 3 man "draaien".

MARINE-DETACHEMENT FRANKRIJK

Het detachement Frankrijk bestond uit personeel dat tewerkgesteld was bij:

Ambassade in Parijs: KTZ A.J.M. Stoffels – Ellen van Dorth – KPLSCHR Karel Verhoosel



1e foto: Niels Woudstra en Karel Verhoosel
Vlnr voorste rij: secretaresse – Hermans – Cohen – Voogd

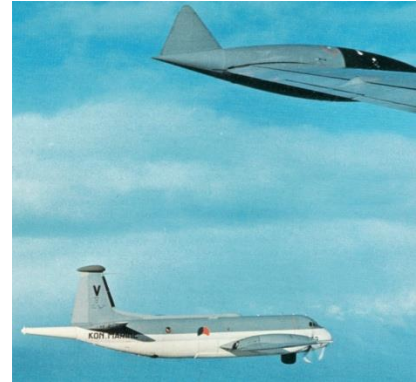
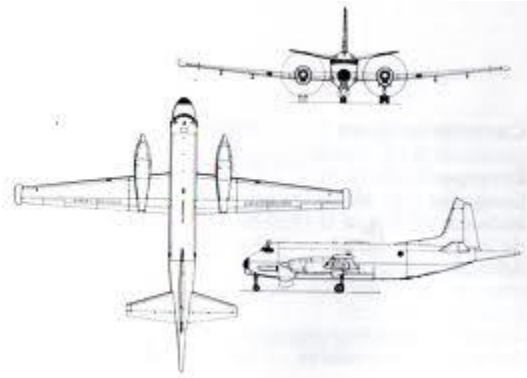
2e foto: KTZ Van Westenbrugge (r) Vlnr achterste rij: Van Benten-Geubel-
Peutz-Van Leeuwen-Spaans-De Jager

3e foto: Fred Nooteboom en echtgenote

Vliegveld Villacoublai (Versailles)/CIGMA⁷ Directeur KTZA F.J. Hermans – LTZA 2 J.W. Spaans – LTZE 1 Peutz - secretaresse – vertaler Frits Geubel - SGTVMRE Joop Voogd – Nico van Benten – Willem van Leeuwen – SGTMB Lou Bondt - Hein de Jager – Cohen
Aerospatiale te Toulouse: LTZE 2 de Groot
Magazijn Breguet Atlantique in Hyères (Toulon): KPLMB Eef Koopman/Olde Monnickhof
Later werd het Detachement nog uitgebreid met een waarnemer voor het project Chasseur des Mines Tripartite: KTZ F.A.J. Woudstra

Dankzij hen deed ik af en toe nog weleens normaal schrijverswerk, o.a. verzoeken, conducerapporten e.d. Daartoe ging ik elke donderdag naar het vliegveld om militaire tijdschriften te brengen en "zaken" te doen. Bijna iedere donderdag werd voortaan een soort Feestdag! Wat wil je nog meer: wat zaken afhandelen – Franse lunch en daarna een ontspannen babbeltje met de collegae, incl. de Franse-, Duitse en Italiaanse.

⁷ Centre International de Gestion des Matériels (Breguet) Atlantic



Medio 1976 en na het aantreden van de “nieuwe” Marine-Attaché⁸ begonnen de “avonturen” alsmat talrijker te worden. Dat was vooral te danken aan zijn ongebreidelde wil om zoveel mogelijk naar buiten te treden, enerzijds om de Franse taal goed te leren en anderzijds om de Franse collegae te leren kennen. Allebei gelukte hem in een korte tijd en vooral dat laatste legde ons geen windeieren. Het werd allengs veel gemakkelijker om bij de Marine Nationale (Franse marine) iets gedaan te krijgen. Omdat mij nu niet meer precies de volgorde en data bekend zijn, ga ik u een aantal anecdotes vertellen, die mijn periode in Frankrijk zo afwisselend maakten, maar allereerst zal ik iets vertellen over de Ambassade en hoe e.e.a. werkt.

Ambassade

Hr.Ms. Ambassade te Parijs is gelegen in het 7e Arrondissement van Parijs, 7 Rue Éblé, waarin ook het Nederlandse Consulaat is gevestigd en is/was de grootste Nederlandse ambassade (vertegenwoordiging) in het buitenland.

De Ambassade staat o.l.v. een Ambassadeur, toendertijd Jhr. J.A. de Ranitz met als 2e “man” Jaap de Hoop Scheffer en later Jhr. Vegelin van Claerbergen en nog later Jhr. D’Ansembourg.

Een verdieping lager zat de Economische Afdeling en daaronder de afdelingen Landbouw & Visserij, Defensie en Comptabiliteit en de grote vergaderzaal.

Nóg een verdieping lager de afdelingen Archief, Postkamer en Verbindingsbureau. Daaronder de afdelingen Cultuur (w.o. het Institut Neerlandais ressorteert) en Relations Publiques (PR) en op de begane grond het Consulaat, de directeur Kanselarij, de Consul-Generaal, Huishoudelijke dienst en de hal/portier.

In het onderste gewelf de kantine, bibliotheek, parkeergarage en de werkplaats van de “klusjesman”, alsmede mijn “opslagkast” voor oude archieven etc.

Kortom, er werkten 83 mensen, waarvan 82 (ex-)Nederlander waren en 1 Franse koffiedame.

⁸ Kapitein ter zee C.J. van Westenbrugge



ANECDOTES

BEDREIGING

Ik begin bij de meest vervelendste dat je maar kan overkomen in het Buitenland: op onze huisadressen hadden alle ambassadeleden een brief toegestuurd gekregen met angstaanjagende bedreigingen – ook voor de gezinsleden - door een Syrische Beweging (terroristen). Het was bekend dat Syrië en Nederland niet op goede voet met elkaar stonden, maar de vraag was hoe ze aan onze adressen kwamen. U moet weten dat ieder ambassadelid bij aantreden een (geheime) adressen-/telefoonlijst uitgereikt kreeg van het ambassadepersoneel. De bibliothecaresse had nietsvermoedend een kopie van die lijst afgegeven aan haar buurvrouw. Snapt u? Deze dame kon gelijk haar biezen pakken. De Ambassade werd gelijk beveiligd met een toegangsluis en tralies voor alle ramen. En de militairen (wel 4) bedachten een ontsnappingsroute. Reden dat ik voortaan een touwladder achter m'n rug had liggen. Er is nooit iets gebeurd!

BEGELEIDING

Nou niet bepaald een deel van het vak waarop je zit te wachten. Meestal werd je geconfronteerd met droevige en/of teleurgestelde mensen. Maar, om personen in Parijs van het ene treinstation naar Gare du Nord (vertrekplaats treinen naar Nederland) te brengen, onvermijdelijk. Vaak lichtgewonde militairen, maar ook militaire delegaties die naar vergaderingen in Parijs kwamen en eigenlijk voor niets kwamen omdat die vergadering nog tijdens de treinreis afgelast/verplaatst was.

Eén geval wil ik er toch uitlichten, omdat ik dat nooit zal vergeten.

Op een ochtend belde de Consul in Marseille op met de mededeling dat er een (Nederlandse) matroos in Toulon was overleden. De 2 attaché's waren voor besprekingen in Zwitserland. Commandant Zeemacht in Nederland was door hem al ingelicht en het transport van het stoffelijk overschot via vliegvelden Marseille-Orly-Charles de Gaulle naar Schiphol was door hem geregeld; kortom alle procedures waren al geregeld. Laat in de middag (ik stond al klaar om naar huis te gaan) belde de Stafofficier van Dienst CZMNE op met de mededeling dat de familie van de overledene op Schiphol stond, maar dat het

stoffelijk overschot niet met de beloofde vlucht op Schiphol was aangekomen. Het was al laat (18.30u), maar of wij dan voor de volgende dag nog iets konden regelen. De volgende morgen belde de Consul Marseille op dat het transport met de juiste vlucht was uitgevoerd, maar dat hem niet bekend was wat er ná het Parijse vliegveld Orly gebeurd was. Ik heb beide Parijse vliegvelden gebeld voor nadere informatie, maar.....u begrijpt het al.....er werd géén telefonische informatie verstrekt.

In overleg met de Consul-Generaal in Parijs werd een wat komisch aandoende situatie in scène gezet. Hij maakte eigenhandig een verklaring waarbij ik gerechtigd was om op te treden uit naam van de marineattaché en waarmee ik ongetwijfeld door de bewaking van de afdeling FRET (vracht) op het vliegveld Charles de Gaulle zou komen. We moesten de “zaak” wel wat aanpassen om het geloofwaardig te doen overkomen, dus... mijn KL-collega en ik moesten ons thuis vlug gaan omkleden in militair uniform en daarna moest mijn collega(SGT) mij (KPL) in de auto van de Landmacht-attaché naar de Vrachtafdeling op het vliegveld rijden, waar we dan maar moesten zien wat er ging gebeuren. Zonder slag of stoot kwamen we door de bewaking en werden we naar het Vrachtkantoor verwezen. In vrachtloodsen (zo groot als een paar voetbalvelden), volgepakt met opgestapelde kratten en dozen, gingen we op zoek naar een met jute ingepakte lijkist die in die hal moest staan. Het leek ons onmogelijk tótdat mijn collega in de verte een matrozenmuts zag die bovenop “iets” was vastgebonden. Toen het volgende probleem; de consul-generaal had mij gezegd om bij de kist te blijven totdat die werd ingeladen in een KLM-toestel. Dát was schier onmogelijk omdat wij niet op het vliegveld mochten komen. Het alternatief was dat ik met de kist in het vrachtruim moest meevliegen, maar we konden wél blijven wachten tot de kist werd opgeladen op de “rollenwagen” en er werd mij verzekerd dat die vracht naar het KLM-toestel zou worden gebracht.

Toen dat allemaal achter de rug was, vlug terug naar de Ambassade en de Stafofficier van Dienst CZMNED ingelicht m.b.t. vluchtnummer en aankomsttijd op Schiphol.

WORDT VERVOLGD



Wespen

Als je in de zomer lekker in je tuin zit een drankje te drinken kan het zijn dat je gezelschap van wespen krijgt.

Wespen komen namelijk op zoetigheid af. Om op een vreedzame manier van de wespen af te komen hebben wij de volgende tip: Neem een

soepkommetje gevuld met koud water met daar in enkele hele kruidnagelen en zet dit neer daar waar je de wespen niet wilt hebben. Het geeft een lekkere lucht af die wespen in ieder geval vies vinden. Zo kan je rustig in de tuin genieten van je drankje!

Nieuwe bevoorrader een kopie

Doorman krijgt een evenbeeld

Kosten

Wat het schip gaat kosten, is nog niet bekend. Defensie rekent op 250 miljoen tot een miljard euro.



Arie Booy

a.booy@hollandmediacombinatie.nl

Den Helder 11-05-2018

Q Het tweede bevoorradingsschip dat Defensie gaat aanschaffen voor de marine wordt een 'kloon' van Zr.Ms. Karel Doorman. Het schip is kleiner, maar zal zoveel mogelijk overeenkomen met de Doorman. De nieuwe bevoorrader moet vanaf 2023 operationeel inzetbaar zijn, meldt staatssecretaris Barbara Visser aan de Tweede Kamer. „Om dit mogelijk te maken, kiest Defensie voor aansluiting bij een bestaand ontwerp”, stelt ze. Door het ontwerp op de Karel Doorman te baseren, wordt reeds aanwezige kennis efficiënt benut meent Defensie. Ook is al bepaald dat het schip door Damen Shipyards gebouwd zal gaan worden. De overeenkomsten tussen de twee bevoorraders komen tot uiting in de architectuur en inrichting van het schip, het commandosysteem, de bewapening en het gebruik van dezelfde systemen. Defensie heeft eerst de mogelijkheden onderzocht voor internationale samenwerking. Gekeken is naar bestaande schepen en reeds lopende vergelijkbare projecten van Australië, Canada, Duitsland, Italië, Nieuw-Zeeland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk. Dat onderzoek heeft geen concrete samenwerkingsmogelijkheden laten zien, die voordelen zouden kunnen bieden. Op de nieuwe bevoorrader zal plaats zijn voor twee NH-90 boordhelikopters. Ook beschikt het schip over medische voorzieningen. De bemanning zal uit 75 personen bestaan. Daarnaast komt er accommodatie voor 85 opstappers. Volgens Visser is het project 'Verwerving Combat Support Ship' reeds geruime tijd in voorbereiding en is het ontwerp van het schip al grotendeels gereed. Een aparte onderzoeksfase is daarom niet meer nodig. De bewindsvrouw streeft ernaar de Kamer in 2019 te informeren over de aankoop. Dan is het mogelijk om het schip in 2023 op zee te krijgen



Bevoorrading van een fregat op zee. Rechts de Karel Doorman, die een kleiner zusje krijgt.
FOTO DEFENSIE

Ouwe meug ?..... jawel, hieronder zien we nu een schoon voorbeeld van een puik schip wat jaren dienst heeft gedaan bij de Koninklijke Marine en zo te zien door de huidige eigenaar wordt vertroeteld en onderhouden..... vergeet niet dat dit slepertje al bijna 80 jaar oud is.

Deze foto's zijn geschoten door onze oplettende ex-marine sobat Ruud Mulder

Redactie:..... Ruud tof dat je deze wilde delen !

CHRISTINA 02006669 2017 afvarend op de IJssel.

Ex: CRESCENDO, MVD 7, KM 7, RS 11, A 815, Y 8009 en JENJA;

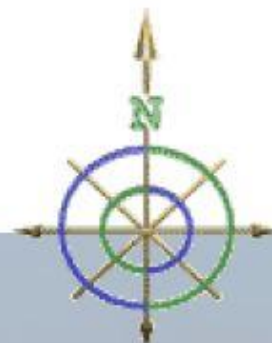
Eigenaar: H.M. Gijzen in Vinkeveen;

Gebouwd: 1939 door Bodewes & Dutmer in Groningen;

Lxbxd: 16.25x4.25x1.60;

Voortstuwing: 110 pk Industrie.

Ruud Mulder





De gecamoufleerde Crijnsen.

Schrijver uit VS zoekt informatie Crijnsen

Contact opnemen kan met
j.bras@hollandmediacombinatie.nl

Den Helder Q Zach Both is een Amerikaans schrijver en filmmaker. Hij is op zoek naar mensen die een connectie hebben met de Nederlandse mijnenveger 'Abraham Crijnsen' die bij het Marinemuseum hoort.

Voor 'Epic Magazine', een Amerikaans tijdschrift met diepgaande interviews over Voor 'Epic Magazine', een Amerikaans tijdschrift met diepgaande interviews over verschillende onderwerpen, is Both bezig met een gedetailleerd onderzoek naar de mijnenveger. Both is onder andere op zoek naar oud-bemanningsleden, maar ook naar familie of vrienden van hen. Voor het onderzoek komt hij naar Nederland om hen te spreken. Both is gefascineerd door het verhaal uit de Tweede Wereldoorlog toen het schip op de vlucht voor Japanners gecamoufleerd werd als eiland.

„Heel bijzondere vind ik dat de boot overdag een eiland leek. 's Nachts werd er gevaren”, aldus Both.

1968 Q Op 1 mei aanvang Operatie New Broom boven de Wadden-eilanden. Tot 29 mei vegen 64 mijnenvegers een gebied van 60 bij 6,5 zeemijl om de ET-route te verbeteren. Behalve Belgische, Engelse, Franse en Noorse mijnenvegers nemen er ook 14 Nederlandse deel.

MINI MARINE INTERNATIONAAL



Een vriendengroep die sinds 1985 bestaat en modelschepen maakt van de grijze vloot. Van sleepboot tot vliegdekschip en alles wat nationaal en internationaal op zee te vinden is en was. Op dit moment een kleine 50 leden (in binnen en buitenland) die allemaal 1 of meerdere schepen in bezit hebben, van waterlijnmodellen tot varende schepen. Van sommige bouwers is het niveau zo hoog dat schepen in musea en zelfs in het buitenland o.a. in Korea (de van Galen) zijn terecht gekomen. Een aantal malen per jaar zijn ze aanwezig tijdens vaardagen die georganiseerd worden in het land. Bij een grote modelbouwbeurs in Dortmund zijn we ondertussen een graag geziene gast. Al sinds jaar en dag zijn we aanwezig tijdens de marinedagen in Den Helder, dan wordt er flink uitgepakt en staan er vaak zo'n 80 schepen ten toon. Voor de bouwers en de bezoekers zijn dat de leukste momenten. Niet alle bouwers hebben een marine verleden maar weten wel alles over hun schepen, oud opvarenden hebben dan natuurlijk veel gespreksstof. Alle sterke verhalen van de meegemaakte avonturen komen dan weer boven. Of het nu een A of B jager is, de KAREL DOORMAN, de JACOB van HEEMSKERK, de ZEVEN PROVINCÏEN of de de WAMANDAI is, het is voor velen herkenbaar.

Veel meer informatie en foto's van de gemaakte modellen zijn te zien op de website van de vriendenclub; <http://vriendenkring-mmi.nl/>

Ook voor de dagen waar leden aanwezig zijn met hun schepen is de site te raadplegen, kijk dan op <http://vriendenkring-mmi.nl/evenementen-2018/>

Adverteren?....

Wilt u een advertentie plaatsen?, wij bieden u gratis ruimte aan uw logo of advertentie te plaatsen in ons digitale blad "Ten Anker".
(alléén advertenties met maritiem / veteranen karakter worden geplaatst)

Mijn dienstitijd bij de Koninklijke Marine

Periode 1-1-1972 / 4-2-1974

Door: (ome) Hans



DEEL I

Zoals vroeger al eeuwen gebruikelijk was, was het voor iedere jongeman rond zijn achttiende levensjaar de tijd, dat hij een oproep kreeg van het Ministerie van Defensie voor het dienen in de Krijgsmacht. Als verplicht vrijwilliger zou je nu zeggen. Er was natuurlijk wel een beroepsleger maar daarin zaten mensen die het ons als dienstplichtigen allemaal konden uitleggen.

Toen bestond er nog een dienstplicht, die van menig jongeling toch een vent maakte waarvan verwacht kon worden dat die daarna met beide benen in het leven stond. Niet om nou alles goed te praten en op te hemelen, want excessen had je toen ook al. Er waren erbij die net deden of ze stapelgek waren om dan een zgn. S5 te krijgen, een vrijbrief om net zo door het leven te gaan zoals ze al zolang gewend waren. Goedgek dus. Eikels had je in die tijd ook al. Je had er ook die echt niet beter wisten en voorbestemd waren hele knappe koppen te worden, in welke leergang of politieke stroming dan ook.

Er was nog een andere uitzondering.

Was je nou met 3 jongens thuis dan hoefde broer 3 niet in dienst! Broederdienst heette dat toen. Hij mocht wel maar dan was één van de andere broers de klos om in de burgermaatschappij te blijven, studies af te maken en iets eerder een bestaan op te bouwen.

Een derde uitzondering was natuurlijk de afkeuring. De lengte van iemand speelde toen nog mee. Te kort of te lang was niet goed. Je moest natuurlijk wel t.z.t. bij het commando "zet af geweer" het wapen met de kolf op de grond kunnen plaatsen waarbij de onderarm dan horizontaal wees naar de bovenzijde van de loop. De bewuste hand had het wapen in evenwicht. De andere arm lag ietwat losjes op de rug waarbij de hand tegen de riem werd gedrukt. Borst vooruit, voeten iets uit elkaar en de eerste rust was een feit op de wacht of tijdens exercitie.

Bij de wat kortere medemensen zou e.e.a. wel eens tot grote problemen en veel hilariteit hebben kunnen leiden. En daar was het leger niet voor!



De mate van bijziendheid, opnamesnelheden en verwerking van geluiden en slinkse opmerkingen, zweetvoeten, galbulten, aambeien, tropische ziektes, heimwee, fobieën etc. speelden een grote rol in de eventuele afkeuring. Vaak keek zo'n ziekepa (keuringsarts) daar "doorheen" zodat menig aanstellertje toch zijn oproep kreeg om dan en dan te verschijnen aan één van de poorten van Hare Majesteits Opleidingskazernes.

De diensttijd bestond in mijn tijd uit een termijn van 18 maanden dienen (zo heette dat). Die termijn veranderde en verminderde daarna gedurende enkele jaren snel om in een bepaald onzalig jaar helemaal te verdwijnen, waarna Nederland overging in een geheel vrijwillig legerkorps. Een beroepsleger dus. Vermoedelijk te danken aan zo'n afgekeurd mannetje wat het ineens kennelijk voor het zeggen had gekregen in ons land.

Ik wil nog wel even kwijt dat ik nu grote bewondering heb voor die mensen die in wat voor internationaal verband dan ook, als militair hun leven wagen voor dat van een ander, om die mensen in een vrijheid te laten leven zoals wij die kennen en moeten koesteren. Dat was in mijn tijd, een tijd van de Kouwe Oorlog, helemaal anders.

Nogmaals, ik ben niet supermilitair ingesteld, maar ik ben wel van mening dat er legio redenen zijn om aan te geven dat het voor heel wat mensen beter was geweest dat de dienstplicht gewoon had blijven bestaan. Ik heb er wèl bij gevaren, zullen we maar zeggen.

Zoals iedereen waarschijnlijk ook wel zal weten had je toen ook al 3 verschillende krijgsmachtonderdelen.

Tijdens de keuring werden deze onderdelen in oplopende gradatie weggezet door de heren en dames van de Haremajesteits Keuringstroepen. Niet om te pochen maar het was gewoon zo! De Marine bleek het moeilijkste onderdeel om bij te gaan dienen.



Als "laagste" onderdeel, en tevens ook het grootste waar menig zandhappende zoon zijn maandjes volbracht, was de Koninklijke Landmacht. Ik zeg m.n. zoon want dochters waren toen nog niet zo in trek bij defensie. Ja, als tiepmiep of bij de geneeskrachtige troepen, maar niet zozeer als zand-, lucht- of zoutwater-happert. Pas veel later kreeg je pas meiden van stavast, types die voor hun toekomst waren voorbereid.

In menig kazerne en op nog meniger zand- en heiplaatsen in binnen en buitenland kregen de jongens een harde tucht van orde, netheid en discipline mee, waar de honden geen brood van lustten. Hun diensttijd bestond veelal uit bivak, schieten, oorlogstraining, 's avonds stappen en de beesten uithangen. Velen hebben nog de mooiste verhalen van die tijd, die telkens, wanneer ze werden verteld, steeds sappiger en dorstiger werden.

Na de Landmacht kwam in de ongeschreven volgorde de Koninklijke Luchtmacht.



Als je hiervoor geschikt was bevonden na de uitvoerige keuring, begon er voor menigeen een aardige diensttijd in het blauwe pak. Ook zij werden eerst gedrild in zand en hei, maar van lieverlee gaven diverse luchtmachtbasis een mooie invulling aan hun bestaan als dienstplichtig militair.



De jongens konden er mooie vakken leren in het onderhoud van vliegtuig- en andere materieel.

Datzelfde was overigens ook weggelegd voor de landmachtjongens, als ze dat wilden. Alleen van vliegtuigen moesten ze afblijven. De kansen waren er, dus dat was voor de studo's nooit weg om zinnig invulling te geven aan de verplichte tijd.

Mijn eerste keus was de Koninklijke Marine. Je mocht kiezen nadat je was goedgekeurd. Mijn keus had een reden.

Als kleine jongen was mij eens door ome Henk het één en ander verteld over zijn tijd als beroepsmilitair bij de Marine. En je kent ome Henk, een prachtig verteller met sappige Scheveningse uitspraken, zeker over de zeevaart. Hij had bijvoorbeeld dienst gedaan op Hr.Ms.kruiser de Ruyter (spreek uit: hare majesteit).

Ik heb later in boekjes foto's gezien van deze prachtige, slanke kruiser, die ik mijn dienstitijd ook een keer heb mogen bezoeken. Een hele eer vond ik het.

Wat een boot! Met talloze kanonnen, waaronder de machtige 4 "torens" met elk 2 lopen van 15 cm! diameter. Daarnaast had deze schoonheid ook nog 4 kanonnen met elke 2 57 mm lopen, en nog eens 8 40mm kanons. Een behoorlijke vuurkracht. Later ging ze het Marsdiep uit, geschilderd in een donkergrijs, omgedoopt als Almirante Grau voor een enkele reis naar Zuid-Amerika, Peru. Verpatst voor een slordige 2,5 miljoen gulden. Eeuwigst zonde! Ik zie haar nog gaan achter zo'n marinegrijze sleper.



Maar, we lopen op de zaken voorruit.

Even terug. Kun je wel nagaan wat een machtig mooi dienstvak dit was. Er is genoeg over vertellen.

De keuring in Delft vond plaats ergens medio 1971. Ik was toen net 1 ½ jaar van school, de Kon.Julianamulo aan de Vrijebantselaan in Delft. Helaas is de school afgebroken. Best een fijne tijd gehad daar. Gonnie kan daar over meepraten want die deed de Mavo, een soort onderwijs wat met de Mammoetwet was ingesteld.

Op de keuring werd je voor de keus gesteld. Nou, mijn keus was al snel duidelijk zoals je hebt gelezen. Daarna kon je kiezen voor de Luchtmacht en als laatste de Landmacht. Laat ik nou net 1 van de 10 opgeroepen (= voor je nummer) zijn die bij de Marine mocht.

En dat ik daar na ruim 25 maanden dienstitijd nooit spijt van heb gehad kun je lezen in deel II, wat in de volgende Familiekraant zal uitkomen.

Was getekend;

Hans van Westenbrugge centurix@ziggo.nl

WORDT
VERVOLGD



"Lieve Stientje".

Met grote vreugde deel ik (niet) mee, dat ik (niet) mee naar Engeland ben geweest. Dat was (niet) een grote dag voor mij. Wij hebben ook (niet) flink deelgenomen aan het gevecht en hebben Lofestoft en Jarmuth (niet) in vlammen gehuld gezien. Wij hebben ze er (niet) behoorlijk van langs gegeven. Wij hebben hun kruiser (niet) weggejaagd. Wij zijn daar (niet) bij geweest. Dat doet mij (niet) het grootste plezier. De kust zag (niet) grauw van de kruitdamp. Veel schepen hebben wij (niet) de grond ingeboord, ook (niet) de King Stefan. Hou je (niet) haaks Stientje.

Je (niet) naar Engeland geweest zijnde Willem.



Reactie op het stukje in "Ten Anker" 4 mei 2018 over de Anti Flash Gear.

Beste L.S.,

Anti Flash Gear behoorde wel degelijk tot de uitrusting aan boord van Hr. Ms. Groningen in 1962, zoals Fré Thissen vermeldt.

In het boek 'De Valreep Beklimmen, Dagboek van een seiner-zeemilicien wereldreis aan boord van Hr. Ms. Groningen (2007) staat op pagina 84 de volgende passage: "De commandant vindt dat bij de alarmoefeningen 'de gevechtswachtrol' niet snel genoeg wordt uitgevoerd. Hij wil dat binnen 3 of 4 minuten iedereen op post is, klaar voor actie. Als tegenprestatie belooft hij dat de bemanning het anti flash gear* niet de gehele dag hoeft te dragen. Mooie taferelen spelen zich af bij 'rendezvous' met Hr. Ms. Utrecht waar iedereen getooid is met anti flash gear, lang-kaki en een helm draagt, terwijl op Hr. Ms. Groningen vrijwel iedereen in blote bast** rondloopt.

* "Het al of niet dragen van anti flash gear, lang-kaki en dergelijke was typisch onderwerp geweest van overleg en experimenteren. Wij zijn op een vrij 'relaxed' systeem uitgekomen, met in het algemeen je spullen op je post en niet steeds bij je," informatie KTZ bd P.R. Wouters (in 1962 officier van artillerie aan boord van Hr. Ms. Groningen), 5 oktober 2004.

** "'Blote bast' werd gestimuleerd om verbrandingsproblemen te verminderen als je ooit ongewild lang aan de zon zou worden blootgesteld, idem Dagboeknotitie van seiner der 2e klasse Fré Thissen," informatie 8 november 2003

Mart de Goffau

Mart, dat is "LOUD AND CLEAR"..... bedankt daar kunnen we wat mee !

Beste L.S.;

In mijn beleving hadden wij wel anti flash gear op onze alarmpost tijdens alarm aan boord, en zaten wij hiermee opgetuigd op onze alarmpost onder leiding van Majoor Mach v/d Buse

Wim Klepper ex SGT SYSTECH toen in 1962 mach 2 later mach 1 a/b Hr.Ms.Limburg

Redactie, Wim dat is duidelijk..... ik vond het al raar, maar heb niet in Nieuw Guinea gediend (helaas)

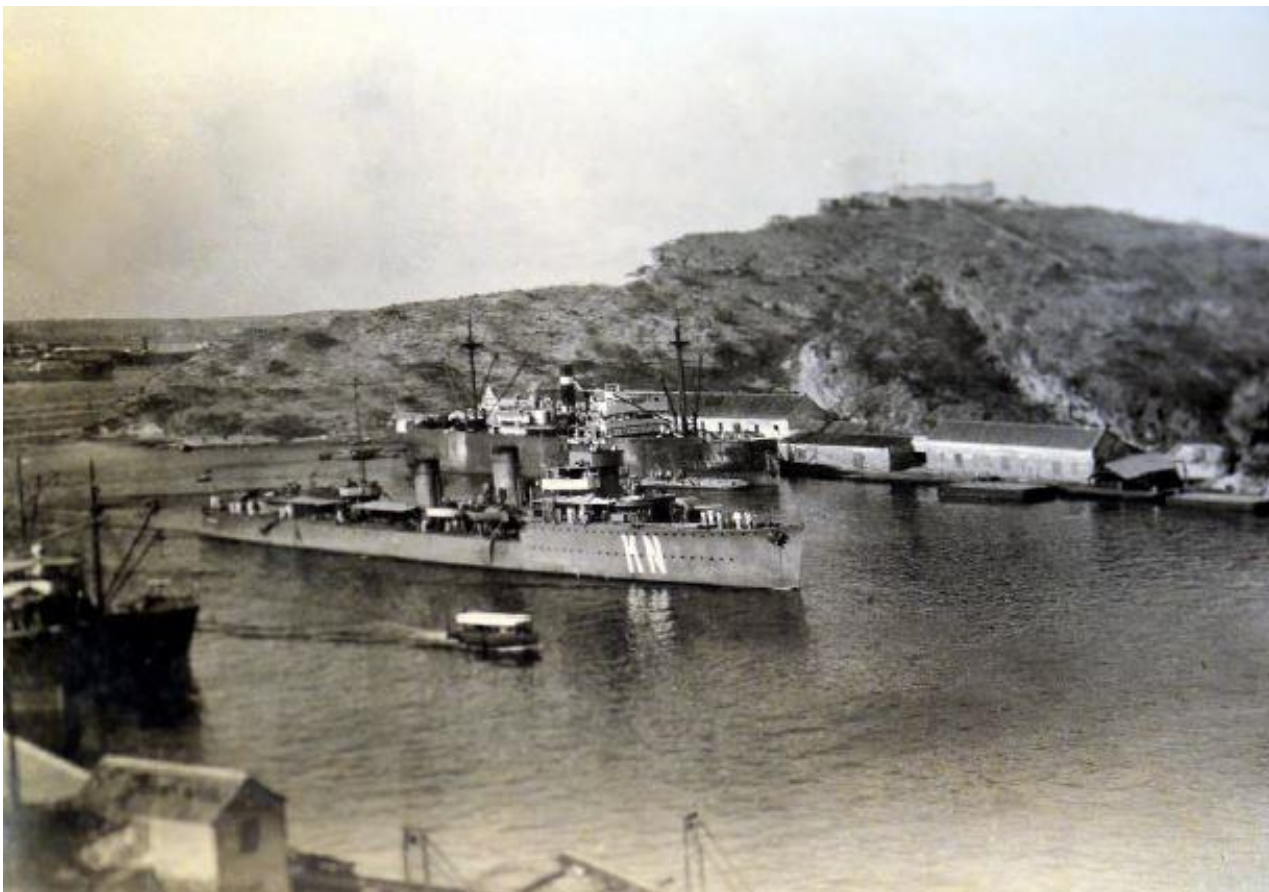
L.S., als ik dat verhaal "Bij de Marine 1961" lees krijg ik terstond een "flashback"..

Prachtig, ondanks dat ik 5 jaar later pas aan de beurt mocht komen 😊

Gr Ton

Redactie; Ton dat is nu juist datgene wat ik probeer te bewerkstelligen bij onze lezers, stukken uit ons verleden waar andere weer veel herkenning uit terug vinden.

Bedankt, Arie Krijgsman



L.S.,

*Bij deze, naar ik denk, een foto van de Kortenaer , vertrekkend uit de St. Annabaai te Curaçao. Deze foto komt uit een privé album van 1932-1939
U mag het plaatsen als u wilt. De foto werd ooit genomen door A.J. Muskens (1894-1970).
Hij was werknemer van de CPIM olieraffinaderij op Curacao.
Kunt u mij bevestigen of het idd de Kortenaer is ?
Met vriendelijke groet,
Anneke Rhodes.*

Redactie; Beste Anneke,..... dank voor de toezending van deze foto. Voor een verzamelaar is dit een mooie aanvulling. KN zijn inderdaad de penantnummers van Hr.Ms. Kortenaer

1929/1930: Hr.Ms.KORTENAER (KN) VAART DE ST.ANNABAAI UIT.

Dit was een Nederlandse torpedobootjager uit de Admiralenklasse. Gebouwd door Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf N.V te Rotterdam.

Op 3-9-1928 in dienst gesteld. Op 11-07-1929 naar Curaçao gestuurd met een detachement mariniers, i.v.m. het Urbina-incident op 8-7-1929. Vergaan op 27-2-1942 tijdens de Slag op de Javazee.

"Na de Eerste Wereldoorlog werd voor de verdediging van de eilanden Curaçao en Aruba afgezien van permanente stationering van een Nederlands oorlogsschip, het zogenaamde 'stationsschip'. Het Caribisch gebied werd sindsdien nog maar incidenteel door eenheden van de Koninklijke marine bezocht. Het 'Urbina-incident' in 1929 bracht hier verandering in. Ten gevolge van dit incident werden door de Nederlandse regering mariniers als aanvulling van het landmacht garnizoen permanent op Curaçao en Aruba gelegerd. Tevens werd er tot 1940 weer permanent een oorlogsschip gestationeerd."

Hi Arie

My naam is Dirk van Teulingen and woon in Australia bijna 68 jaar

Neem me niet kwalijk als mijn Hollands een beetje roestig is.

Ik krijg elke maand Check point from Holland ,en in de Maart editie zag ik the add Van the webside

Well Voorschoten dat ik zag ,toen kwamen herinneringen terug

Net na de oorlog in 1946 moest ik voor mij nummer op de 7de Mei 1946 mij melden bij de AAT in Utrecht

Maar ik ben toen op dezelfde morning naar den Haag gegaan en tekende als OVW er bij de Marine

Ik woonde toen op Sliedrecht

Ik heb de meeste tijd doorgebracht als Stoker/olieman op de ouwe Tjerk Hiddes

Ik ben in December 1949 uit dienst gegaan,en in 1950 July voor baggerwerk voor ander half jaar naar Australia

Dat is nu meer dan anderhalf jaar geworden.

Ik ben nu bijna 93 jaar so ik denk date r niet veel van my ouwe maten nog over een sloot springen

So now you know a bit about me.

Regards

Dick van Teulingen

Dirk,

Dank voor jouw reactie.....

Voor het probleem Nederlands wat aan het roesten is heb ik wel een bikhamer hoor,...waarna je het in kan tjetten met wat loodmenie en afsmeren met anti-slip!.....

Als jij zo schrijf is het goed te volgen hoor..... Betreft jouw 93 jaren , twee petjes af. Waar haal ik dat recept?. Ik ben pas 72 !

Ik zal jou epistel plaatsen bij de lezerspost in ons krantje want wie weet of er een reactie komt. Ik heb meer oudere marine of ex-mannen in het bestand staan, dus misschien tref je het !

Het gaat je goed.....

Mocht je meer willen weten of iets dergelijks, laat het me maar weten. Ik kan altijd kijken of ik je kan helpen.

ARIE KRIJGSMAN

1942 Q

Vanuit Engeland arriveert op 10 mei Hr.Ms.Jan van Brakel (Kltz Th.K. baron van Asbeck) te Curacao. De mijnenlegger/visserijpolitiekruiser (max. vaart 15 knopen) wordt ingezet voor konvooi-diensten in West-Indië.



De Isaac Sweers tijdens de oorlog.

1940 Q

Op 11 mei wordt de Isaac Sweers die in aanbouw bij de Schelde werf ligt naar de rede

van Vlissingen gebracht en door sleper 'Zwarte Zee' (kapt. T.Vet) naar Engeland gesleept. Het casco van de torpedo-bootjager had tien man marine en zes runners van de Zwarte Zee aan boord.

Voor het eerst varende expositie

Marineschip vol kunst de oceaan over



Arie Booy
a.booy@hollandmediacombinatie.nl



Kunst aan de wanden en op meubilair in de hut van de commandant.



FOTO LEENTJE LINDERS Zr.Ms. Holland komt aan in Willemstad, Curaçao.

FOTO DEFENSIE

Voor het eerst is er een reizende kunstexpositie aan boord van een operationeel marineschip. Kunstwerken van Nederlandse zeeschilders zijn met Zr.Ms. Holland op weg naar een internationaal publiek. De Holland is de komende maanden stationsschip bij de Nederlandse Antillen. „Het is geweldig leuk om aan dit initiatief mee te werken”, zegt kunstenaar Leentje Linders uit Sijbekarspel.

In een oude dorpschool heeft Linders haar atelier waar ze etsen maakt met vaak een maritiem- of luchtvaartthema. Ze is lid van de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders en samen met vijf andere leden heeft ze kunstwerken aan boord van het patrouilleschip van de Koninklijke Marine gebracht.

Havenbezoek

De Holland is onlangs bij de Antillen aangekomen om daar te dienen als stationsschip. De kunstwerken kunnen tijdens havenbezoeken van het oorlogsschip worden bekeken door gasten van de marine. Zr.Ms. Holland doet onder meer Curaçao, Colombia, Costa Rica, St Maarten en New York aan op de reis. De kunst aan boord is een idee van commandant Jeroen van Zanten van het patrouilleschip. Voorzitter Reginald Visser van de zeeschildersvereniging pakte het idee samen met Leentje Linders op. Als schout bij nacht werd Visser zijn contacten aan om een en ander voor elkaar te krijgen. „De kunst hangt of staat in de kajuit van de commandant”, legt Visser uit.

Recepties

„Maar tijdens havenbezoeken wordt ook kunst tentoongesteld in de hangar of op het achterdek. Er worden daar recepties gehouden tegen de achtergrond van Nederlandse kunst. Het is voor het eerst dat de Koninklijke Marine aan zo'n reizende expositie meedoet.” Linders en haar collega Aly van der Wal maakten vorig jaar een reis van de Holland mee naar Chatham waar herdacht werd dat de Britse tegenstander 350 jaar eerder een gevoelige slag op eigen terrein werd toegebracht door Michiel de Ruyter. „We hebben

schetsen gemaakt voor kunstwerken en reisverslagen”, vertelt Linders. „De contacten met de bemanning waren heel leuk. Toen we eerder deze maand de kunst aan boord van het schip brachten zagen we veel oude bekenden.” Naast werken van Linders en Van der Wal is op het schip kunst te zien van de hand van Geer Huybers, Ludo van Well, Winnifred Bastian en Ingrid Dingjan. De kunst is ook te koop.

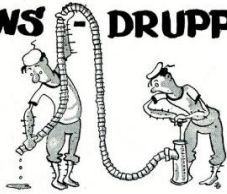
De marine verwijst kopers dan door naar de penningmeester van de Vereniging van Zeeschilders. De banden tussen de marine en de zeeschilders zijn hecht. Een marineofficier buiten dienst is altijd voorzitter. Momenteel is een expositie van de club gaande in kasteel Groeneveld in Baarn. De tentoonstelling werd geopend door viceadmiraal Rob Kramer, commandant van de zeestrijdkrachten. De expo is te zien tot 26 juni. Linders: „Begin juli doet de Holland de haven van New York aan. Het lijkt me leuk om dan naar de Verenigde Staten te vliegen om met eigen ogen zien hoe onze varende expositie reilt en zeilt.”



Leentje Linders en Reginald Visser met etsen in haar atelier.

FOTO ARIE BOOY

NIEUWS - DRUPPELS



Saamhorigheidsdag Koninklijke Marine

Donderdag 12 juli 2018

Van 13.00 uur tot 22.30 uur

Bent u actief dienend, veteraan of bent u minimaal 12 jaar werkzaam geweest bij de marine? (**let op ****)

Kom dan op donderdag 12 juli naar de marinehaven in Den Helder waar we samen kunnen genieten van prachtige muziek en lekker eten. Zorg dat u er bij bent. Deze dag wilt u niet missen!

Aanmelden

Huidig personeel werkzaam bij de marine? Dan kun je met jouw smartcard EN een geldig legitimatiebewijs de Saamhorigheidsdag bijwonen. Aanmelden is niet nodig.

Veteranen

Veteranen kunnen zich bij het Veteraneninstituut telefonisch (088 334 0050) of digitaal (via Mijn VI) aanmelden.

Gepensioneerd, met FLO of minimaal 12 jaar gewerkt bij de marine

Via de website www.saamhorigheidsdagkm.nl kunt u zich aanmelden en gratis uw E-ticket bestellen.

Let op ** : aanmelden is mogelijk tot en met woensdag 13 juni!

Vanwege de vele telefoontjes over de onduidelijkheid inzake de 12 jaren regelgeving het volgende.....

Deze regel is exact hetzelfde als de Postactieven regeling

U dient na de daadwerkelijke dienst in gedeeld te zijn als KMR (Koninklijke Marine Reserve) als de aantal jaren van uw daadwerkelijke dienst + uw KMR jaren voldoen aan de 12 jaar eis kunt u zich aanmelden c.f. het bovenstaande.

Hieronder ziet u een voorbeeld van mijn staat van dienst waaruit blijkt dat ik ben ingedeeld als KMR!

Op verzoek eervol ontslagen uit de zeedienst wegens einde dienstverband, op dato op grond van art. 41, 4e lid der Dienstplichtwet overgebracht in de positie van Kwartiermeester Koninklijke marine-reserve zijnde als zodanig met groot verlof

Bekijk het volledige programma op www.saamhorigheidsdagkm.nl.

HOOFDSTUK VIJF.

HET MARINE-ETABLISSEMENT.

De eerste pogingen tot oprichting van een maritiem etablissement (1822). — Het plan van de commissie van 1837. — De plannen van generaal-majoor Von Gagern (1845) en van den constructeur Van Swieten (1846). — Het voorstel van ingenieur Geil (Juni 1846). — Z. M. stoomschip „Semarang” was het eerste vaartuig, dat op 6 October 1849 in het nieuwe dok werd opgenomen. — Wat Van Hoëvell bij zijn bezoek aan Soerabaia in 1847 over het dok opmerkte. — Het vraagstuk van het werkvolk. — De uitgaven. — De geleidelijke uitbreiding van het Marine-Etablissement. — De overbrenging van het maritiem etablissement op Onrust en de magazijnen van de marine te Batavia naar den Oedjoeng (1888). — De tewaterlating van het 5.000-tons dok in 1880 en van het 1.400-tons dok in 1888. — Invoering van de bedrijfsboekhouding in 1909. — De electricatie van het bedrijf in 1913. — Het project van 1913 voor den ombouw van het Marine-Etablissement.

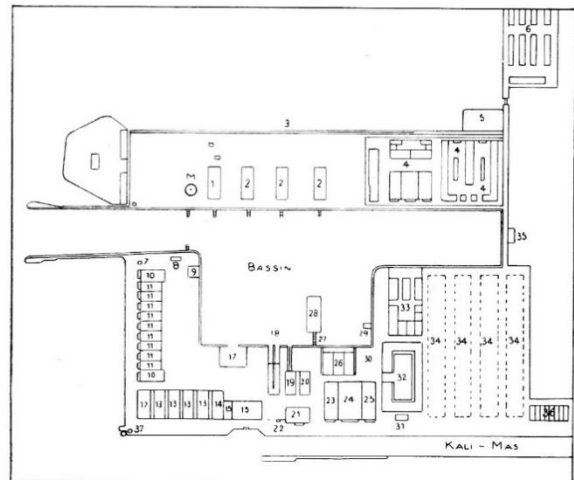
IN 1822 werd door Gouverneur-Generaal Van der Capellen een commissie benoemd tot het instellen van een onderzoek naar een plaats in Oost-Java, geschikt voor de oprichting van een maritiem etablissement. De voorstellen van die commissie werden echter evenmin als die van den constructeur Van Swieten uitgevoerd tengevolge van bezwaren en overwegingen van verschillenden aard.

In 1837, in welk jaar een begin werd gemaakt met de verwezenlijking van het plan om Java in staat van verdediging te brengen, werd onder het bestuur van Gouverneur-Generaal De Eerens tot hetzelfde doel opnieuw een commissie benoemd, die zoowel uit technisch als strategisch oogpunt als de meest geschikte plaats voor den bouw van een maritiem etablissement aanwees een strook grond aan zee, gelegen tusschen de Kali Pegirian en de Kali Mas.

Deze commissie adviseerde tot de oprichting van een gemetseld droogdok met daarbij behorende kanalen, bassin, sluis, hellingen, kielkaden, een stoomketelmakerij en de noodige ateliers en raamde de kosten van dit werk op een bedrag van ongeveer f 2.500.000.

Allerlei overwegingen deden dit project, ook na wijziging ervan, onuitgevoerd blijven.

De plaatselijke inspecties in 1845 van den schout-bij-nacht Van den Bosch en den generaal-majoor Von Gagern, destijds met een militaire



Schetskaart van het Marine-Etablissement in 1863. — 1. Tijdelijk verblijf voor officieren en manschappen. — 2. Steenkolenloodsen. — 3. Schietbaan. — 4. Nieuw verblijf voor officieren en manschappen (in aanbouw). — 5. In te dijken terrein voor een ijzeren dok. — 6. Marine-kampong. — 7. Monument van den vice-admiraal van den Bosch. — 8. Bureau van den bokmeester. — 9. Ketelbok. — 10. Woningen van twee onderconstructeurs. — 11. Woningen van negen bazen. — 12. Tijdelijk bureau van den directeur enz. — 13. Werkloodsen. — 14. Zaagloodsen. — 15. Stoomzaagtoestel. — 16. Smederij. — 17. Sloepenbassin. — 18. Scheepshelling met kap. — 19. Loods voor rondhouten met helling. — 20. Loods met mallenzolder. — 21. Nieuw Bureau van den Directeur. — 22. Portier. — 23. Woning van den constructeur. — 24. Woning van den Directeur. — 25. Woning van den equipagemeester. — 26. Loods voor rondhouten. — 27. Loop- en rolbrugproject. — 28. Drijvend droogdok. — 29. Loskraan in project. — 30. Brandspuithuis. — 31. Wachthuis. — 32. Marine pakhuizen. — 33. Equipagewerf. — 34. Producten pakhuizen. — 35. Bureau van den Waterstaat. — 36. Woningen der Marine-beambten. — 37. Tijdbal-gebouw en seinmast — M = Sociëteit „Modderlust”.

zending in Indië belast en het onderzoek van het terrein, in opdracht van den laatstgenoemde, deden voor de ineenzetting en ligging van het dok wederom de voorkeur geven aan het reeds genoemde stuk grond.

Bij alle ontwerpen en beschouwingen in 1844 en 1845 stond de aanleg van een bassin als natuurlijk middelpunt van een etablissement op den voorgrond.

Alvorens echter de plannen van generaal-majoor Von Gagern hun beslag kregen, werden nog andere voorstellen ter tafel gebracht.

Intusschen werd in 1846 de uitzending uit Nederland van een drijvend houten droogdok aangekondigd en dit feit dwong tot spoed bij de uitvoering van een plan.

De constructeur Van Swieten stelde toen voor, om een bassin aan te leggen in de bocht tusschen het westerhoofd der haven en het riviertje Krembangan. Later werd de mond van de Solo-rivier als de eenige plaats voor den bouw van het dok aangewezen.

Terwijl deze voorstellen in behandeling waren, diende in Juni 1846 de ingenieur van den Waterstaat Geil een ander plan in, dat de grondslag werd waarop het nieuwe etablissement is aangelegd. Hij raadde namelijk aan om een dergelijke inrichting te bouwen op hetzelfde terrein, dat voor dit doel reeds door de commissie van 1837 was aangewezen; de indertijd geopperde bezwaren tegen dit plan meende hij te kunnen weerleggen.

Ter bespreking van deze voorstellen, welke door schout-bij-nacht Van den Bosch werden ondersteund, kwam Gouverneur-Generaal Rochussen persoonlijk te Soerabaia en bepaalde in het begin van Juli 1846, behoudens de goedkeuring van het Opperbestuur, den aanleg van een maritiem etablissement aan den rechteroever der Kali Mas, bezuiden het fortje van dien naam, met ketelmakerij, steenkolenloodsen, enz., den bouw van het drijvend droogdok aldaar, van een bassin daarvoor, later naar gelang van de behoefte in zuidelijke richting uit te breiden, en den aanleg van een ruim en diep kanaal tot toegang, ten Oosten van en evenwijdig aan de rivier.

De plannen en begrotingen van ingenieur Geil waren reeds in September d.a.v. gereed en mochten dadelijk de goedkeuring van schout-bij-nacht Van den Bosch verwerven.

Na aankomst van een gedeelte van het drijvend droogdok in September 1846 werd dadelijk



Het monument, dat ter nagedachtenis van vice-admiraal E. B. van den Bosch aan den Oedjoeng werd opgericht. Het stond aanvankelijk aan het einde van den weg langs „de elf woningen” bij den ingang van het bassin (kaartje M. E. 1863 No. 7), doch werd later vóór het hoofdgebouw van het M. E. geplaatst. Van den Bosch was één van de promotors van het plan, om het M. E. op de huidige plaats te bouwen.

begonnen met het in orde brengen van het voor den bouw bestemde terrein, van de bergplaatsen, de smederij en tijdelijke woningen voor het personeel.

Het zou echter nog ongeveer drie jaren duren, voordat het eerste stoomschip, de *Semarang*, op 6 October 1849 in het nieuwe dok kon worden opgenomen.

Dr. W. R. van Hoëvell, die in het midden van 1847 een reis over Java, Madoera en Bali maakte en hier het in aanbouw zijnde droogdok bezichtigde, vertelde later in een boek van zijn bevindingen daaromtrent: „Het dok is geheel naar hetzelfde systeem als dat van Amsterdam ontworpen — zoo legde hij uit — maar veel grooter en kolossaler. Fregatten van de grootste soort zullen er in kunnen worden opgenomen”.

Hij was echter niet te spreken over de geldverspilling, welke bij den bouw van het dok te con-



Gouverneur-Generaal J. J. Rochussen, die in 1846 Soerabaia bezocht en in Juli van dat jaar bepaalde, dat het M. E. aan den rechteroever van de Kali Mas, bezuiden het fortje van dien naam aangelegd zou worden.

stateeren viel. Hij zag namelijk eenige stapels hout, hier uit Nederland aangebracht en bestemd, om voor dit werk te dienen. Hij vond dit feit van zoo weinig efficiëncy getuigen, dat hij er later in zijn boek over schreef: „Hoe men op dit denkbeeld gekomen is, moet voor ieder een raadsel zijn, want Java biedt het beste hout der wereld aan, hetwelk de vernielende kracht van het klimaat kan weerstand bieden, en met vrij wat minder kosten te verkrijgen is dan het Europeesche. En toch zond het Ministerie van daar houtwerken van een zeer ligte soort, die nauwelijks hier waren, of ze begonnen reeds te verrotten en te vervuren. Djati-hout zal er nu voor gebezigd worden, maar wat men met het Europeesche zal doen, weet niemand. Wel weet men, dat door deze zonderlinge manoeuvre eenige tienduizenden verspild zijn”.

Bij de werkzaamheden aan het droogdok en aan den opbouw van het Marine-Etablissement werden groote moeilijkheden ondervonden met het verkrijgen van het noodige werkvolk, dat dagelijks

ten getale van 1.400 man in heeren dienstplicht arbeidde. De moeilijkheden werden pas duurzaam overwonnen, toen men er toe overging de werken tegen betaling door vrije werklieden te doen uitvoeren.

In 1848 werd afgezien van de oprichting van een ketelmakerij bij het bassin en werd begonnen met het verbeteren en uitbreiden der ketelmakerij bij den Constructie-Winkel in de stad.

Het plan, om alle werkplaatsen bij het nieuwe bassin te vereenigen, stuitte af op het feit, dat de Constructie-Winkel reeds bestond en de overbrenging daarvan naar den Oedjoeng kostbaar en storend voor het bedrijf zou zijn geweest.

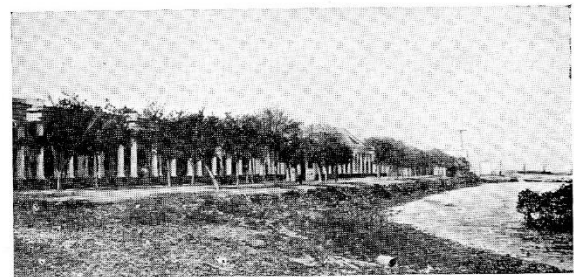
Intusschen werd overlast ondervonden van bankvorming voor de monding van het toegangskanaal van het bassin, in verband waarmee Gouverneur-Generaal Rochussen in het laatst van 1849 opnieuw ter inspectie naar Soerabaia kwam.

Er werd besloten, om alle gebouwen, loodsen, hellingen, ook de smederij en alles wat verder noodig mocht zijn om het scheepsbouwvak te kunnen beoefenen van de oude werf naar het nieuwe etablissement over te brengen.

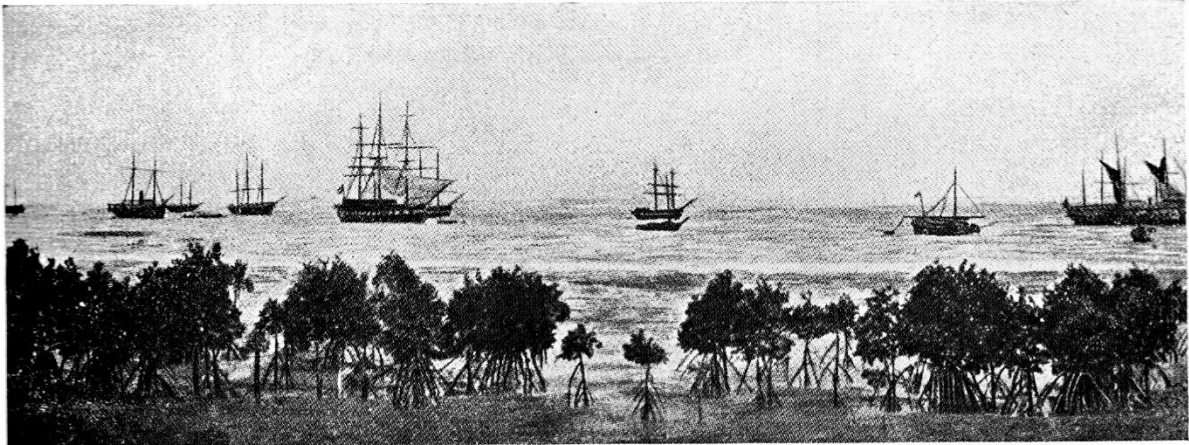
De aanleg van de oosterkust-batterij werd eveneens in 1849 aangevangen.

Als gevolg van de bemoeiingen van vice-admiraal Van den Bosch werden in September 1850 de ontwerpen en begrotingen van ingenieur Geil goedgekeurd en belangrijke sommen toegestaan voor den aanbouw der smederij en andere werkplaatsen.

De ontwerpen voor de pakhuizen der Marine, equipage-werf met kraan, mallenzolder, bureaux, debarkementsgebouwen, enz. werden voorloopig goedgekeurd, terwijl met den bouw van deze onderdeelen in 1854 zou worden aangevangen.



De weg langs het zeestrand in 1863, ook wel „weg langs de elf woningen” „djalan gedong sebelas” geheeten (gezien van 7 naar 37 op het kaartje van het M. E. in 1863). Op den achtergrond rechts ziet men het tijdbal-gebouw met seinmast en nog een stukje van de reede van Soerabaia. In „de elf woningen” woonden 2 onderconstructeurs en 9 bazen.



De reede van Soerabaia in 1863, gezien uit „de elf woningen”. Op den voorgrond: rizophoren. Op de reede lagen, toen de foto werd gemaakt, slechts zeilschepen: één ervan (links op de foto) had stoomvermogen.

Op 28 Juli 1851 werd de mast- en ketelboks in werking gesteld, welke berekend was op een last van 40 ton en waarvan alleen de kosten der fundering geraamd waren op een bedrag van f 27.000. Ook de smederij kwam in 1851 gereed en de hout-, timmer-, en zaagloodsen in het daarop volgende jaar, zoodat in 1852 de terreinen van de oude werf in de stad konden worden ont-ruimd.

De Waterstaat besteedde in het tijdvak van 1846 tot 1851 voor de maritieme werken te Soerabaia een som van f 475.000, terwijl nog een gelijk bedrag voor de verdere voltooiing der goedgekeurde projecten van 1850 werd noodig geacht. Voorts werd in 1852 voor den bouw van de equipage-werf, pakhuizen en woningen nog een uitgave vereischt van ongeveer vier ton gouds.

Reeds in 1858 werden plannen overwogen, om de zich in de stad bevindende Fabriek voor de Marine en het Stoomwezen naar het Marine-Etablissement over te brengen en daarmee tot één geheel te vereenigen, doch het zou nog heel wat jaren duren, voordat die plannen verwezenlijkt werden.

Pas in 1874 werd bij Regeeringsbesluit een algemeen grondplan ontworpen voor de overbrenging van de Fabriek naar den Oedjoeng en voor den aanbouw van de benoedigde woningen voor het personeel, maar er kwam een kink in den kabel, waardoor de verhuizing alweer stagnatie onder-vond.

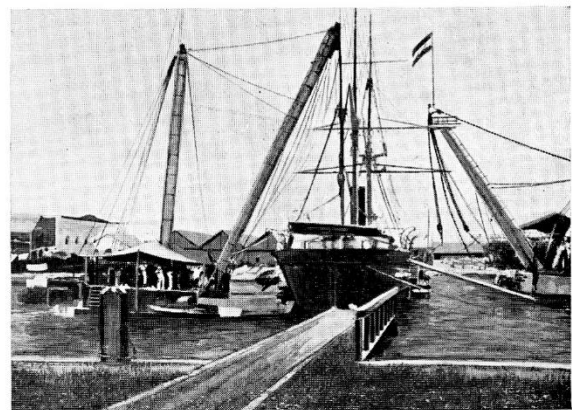
Aan de uitvoering van het werk werd weliswaar onmiddellijk begonnen, nadat de ontwerpen van den hoofdingenieur van den Waterstaat H.

Wakkie in 1875 waren goedgekeurd, doch tengevolge van den aard van het terrein vertoonden de voltooide gebouwen zooveel verzakkingen en scheuren, dat sommige eenigen tijd later moesten worden gesloopt; in 1879 werd zelfs door den minister van Koloniën telegrafisch de staking der werkzaamheden gelast.

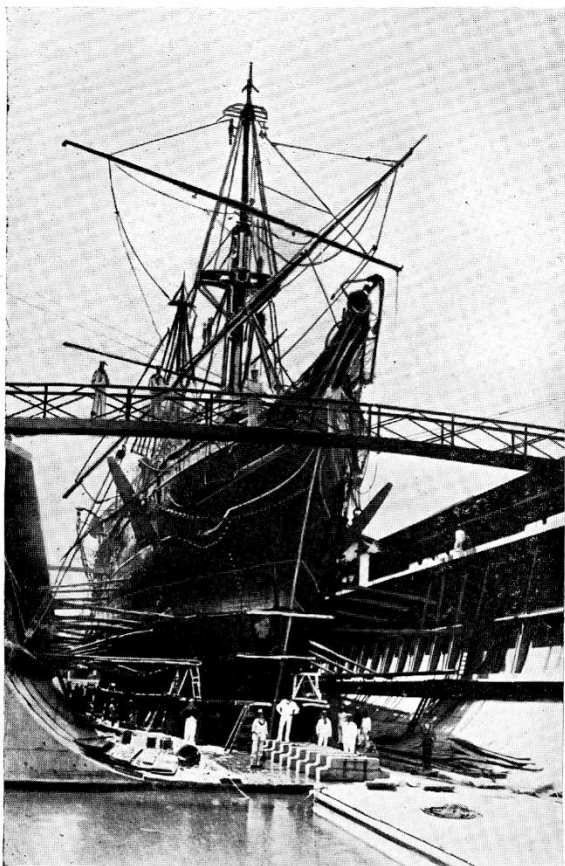
Bij Gouvernementsbesluit van 24 Juli 1879 werd een commissie van onderzoek benoemd, die adviseerde tot voortzetting van het werk volgens een nieuw ontwerp.

In 1880 werd de vereischte opdracht gegeven aan den hoofdingenieur de Gelder, die in 1881 de noodige voorontwerpen indiende. De begrooting, die in 1882 gereed kwam, sloot met een bedrag van f 3.838.000, waarvan ongeveer 1½ miljoen gulden bestemd was voor woningbouw.

In het volgende jaar werden verschillende beperkingen voorgesteld. In 1884 werd een nieuwe



Het Marine-bassin in 1866 (gezien van 1 naar 9 op het kaartje van het M. E. in 1863).



Het 5.000-tons Marine-dok, dat in 1880 te water werd gelaten. Het schip, dat in het dok lag, was „H. M. Atjeh”.

begroting ingediend, die opgesteld was door den ingenieur van den Waterstaat Van Bergen en de overbrenging betrof van de Fabriek zònder woningen, voor welk werk een bedrag was geraamd van f 1.108.116, terwijl voor de fundeering van werktuigen, voor ovens, enz. een uitgave werd noodig geacht van f 222.253.

Volgens deze plannen werd de overbrenging, die pas in 1891 gereed kwam, in hoofdzaak uitgevoerd.

In 1884 werd een commissie benoemd tot overweging van het plan, om het maritieme etablissement op Onrust en de marine-magazijnen te Batavia op te heffen en over te brengen naar den Oedjoeng. Die overbrenging vond inderdaad plaats in 1888.

In het voorgaande is in groote trekken de wording van het Marine-Etablissement beschreven. Het spreekt vanzelf, dat dit belangrijke bedrijf voortdurend werd uitgebreid en gewijzigd, om zich te kunnen aanpassen aan de gestelde eischen.

Enkele notities, omtrent de jongste geschiedenis dier nuttige inrichting, mogen hier nog volgen.

In 1885 werd een ijzeren mast- en ketelbok met stoomvermogen opgericht. Deze bok was oorspronkelijk berekend voor een last van 80 ton, doch het draagvermogen werd later verminderd tot 60 ton.

In 1880 werd het 5.000-tons dok en in 1888 het 1.400-tons dok te water gelaten. Beide dokken zijn nog in gebruik.

In laatstgenoemd jaar kwam men tevens met den bouw van het nieuwe torpedomagazijn gereed en in 1903 met den bouw van een dwarshelling met coupure en een horizontaal sleepvlak voor 3 torpedobooten, welke helling later vergroot werd, zoodat toen (1908) 7 torpedobooten tegelijk in conservatie genomen konden worden.

In 1905 kwam het motor- en dynamohuis met installatie gereed.

Om tegemoet te komen aan het gebrek aan ruimte voor de teekenkamer en voor het bureau van den bedrijfsboekhouder werd op het hoofdbureau in 1909 een bovenverdieping gebouwd. Tevens werd in dat jaar de bedrijfsboekhouding ingevoerd.

In 1912 werd de nieuwe torpedohaven voltooid, waardoor het wateroppervlak meer dan verdubbeld werd. In hetzelfde jaar werd eveneens begonnen met het geheele bedrijf te electrificeeren, met welke werkzaamheden men in het begin van 1913 gereed kwam.

In 1913 werd een voorloopig project uitgewerkt voor den ombouw van het bestaande Marine-Etablissement, om het geschikt te maken als reparatie-inrichting en als arsenaal voor de door de staatscommissie van 1912 ontworpen vlootmacht, welk project in den loop der jaren nog vele wijzigingen en aanvullingen onderging, in verband met de veranderde inzichten, tengevolge van de uit den wereldoorlog geputte lessen.



Cees Rondèl

Hr. Ms. Vliegdekschip Karel Doorman

Op zaterdag 28 april was het precies vijftig jaar (28 april 1968) geleden dat er op Hr. Ms. Vliegdekschip Karel Doorman brand uit brak, eerst in het voorste ketelruim en vervolgens ook in het achterste ketelruim. Hr. Ms. Karel Doorman (R81) is nog altijd het meest bekende naoorlogse schip van de Koninklijke Marine. Het schip is vernoemd naar schout-bij-nacht Karel Doorman, die tijdens de slag in de Javazee op 27 februari 1942 als eskadercommandant met het vlaggenschip Hr. Ms. De Ruijter ten onder was gegaan.



Hr. Ms. Vliegdekschip Karel Doorman was oorspronkelijk gebouwd als HMS Venerable voor De Royal Navy. Het schip was het tweede vliegdekschip van de marine ter vervanging van het eerste vliegdekschip wat onder dezelfde naam voer en vanaf 1946 gehuurd was. Het eerste vliegdekschip wat tussen 1946 en 1948 onder de naam Hr. Ms. Karel Doorman was de voormalige Britse escorte-carrier Nairana, in maart 1948 is dit schip terug gegeven aan de Britse marine. Op 28 mei 1948 werd in Plymouth de tweede Hr. Ms. Karel Doorman in dienst gesteld. Groot was ook de belangstelling onder journalisten om dit enorme schip te begroeten toen het voor de eerste maal via de Nederlandse wateren bij Hoek van Holland aankwam er is door een groep journalisten nog geprobeerd om met een motorboot aan te meren en daarbij raakte een journalist van het dagblad Trouw gewond.

Van juni t/m november 1948 was de Doorman op de Noordzee te vinden waarbij men verschillende testen uitvoerde. En op 1 december 1948 ging het schip naar de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) voor een eerste verbouwing, dit was vooral om de accommodatie te verbeteren. In september 1949 begon Hr. Ms. Karel Doorman aan haar eerste grote reis naar de West, op deze reis scheepte ook Prins Bernhard in. Hr. Ms. Karel Doorman was als vlaggenschip van het smaldeel 5 van februari 1954 tot april 1954 actief op zowel de Atlantische als op de Middellandse Zee.

Daarna volgde nog een reis naar de oostkant van Canada en de Verenigde Staten! Een opmerkelijk feit in de historie van Hr. Ms. Vliegdekschip Karel Doorman was, zowel voor de Koninklijke Marine als voor de gemeente Den Helder de opening op vrijdag 2 juli 1954 van het westelijk deel van de Nieuwe Haven Hr. Ms. Karel Doorman voer symbolisch een feestelijk lint in tweeën! Van juli 1955 tot juni 1958 onderging De Karel Doorman een grootscheepse verbouwing bij de Schiedamse scheepswerf Wilton-Feijenoord om geschikt te worden gemaakt voor het gebruik van straaljagers. Tijdens die verbouwing werd de hydraulische katapult vervangen door een stoomkatapult en werd er een deklandingsspiegelsysteem geïnstalleerd. In 1959 maakte Hr. Ms. Karel Doorman een reis naar de Verenigde Staten, en de Antillen. In 1960 werd er nog een reis naar Nederlands Nieuw-Guinea gemaakt, enkele maanden na de overdracht van Nieuw-Guinea aan Indonesië maakte de Nederlandse regering bekend dat ze geen toekomst meer zagen in het gebruik van het vliegdekschip. Tijdens de actieve jaren van Hr. Ms. Karel Doorman hebben er verschillende vliegtuigen aan boord gestationeerd gestaan zoals de Fairey Firefly en de Sea Fury jachtvliegtuigen. Na de verbouwing in 1958 kwamen er Grumman Avengers en Hawker Sea Hawks aan boord. In 1961 kreeg de Doorman ter vervanging van de Avengers en de Hawker Sea Hawks de Grumman S-2 Trackers aan boord. Na de fatale ketelbranden in april 1968 werd besloten Hr. Ms. Karel Doorman vervroegd uit dienst te stellen en ter verkoop aan te bieden. Op dinsdag 8 oktober 1968 werd Hr. Ms. Vliegdekschip Karel Doorman voor de laatste keer uitdienstgesteld.



Afscheid van de Karel Doorman d.d. 19 oktober 1968.



Arie Booy
a.booy@hollandmediacombinatie.nl

Den Helder Q

Een bezoek aan de nieuwe Zeemanschapstrainer op Harssens hoort er zeker bij tijdens de grote reünie van de Nautische Dienst die momenteel in voorbereiding is. De bijzondere trainer zal bij veel reünisten heimwee oproepen naar het werk aan dek. Maar het zijn niet alleen oud marinemensen die 11 oktober uit alle hoeken van het land en zelfs het buitenland naar de Witte Raaf komen. „De tweejaarlijkse reünie staat tegenwoordig ook open voor actief dienend personeel”, vertelt Tom Boin. Doelgroep zijn onderofficieren en officieren voortkomend uit de dienstgroep ODNB en de voormalige dekdiens van de Koninklijke Marine. Als bootsman heeft Boin menigeen opgeleid op schepen en in de klaslokalen van de Zeemanschapdependance van de Operationele School. „Heel gezellig om elkaar dan weer te zien op de reünie en een biertje te drinken. Zo komen de sterke verhalen al snel los.” Boin zit samen met oudgedienden Bud Beurskens, Martin Harskamp, Ton Schrama en Bart uit de Bulten in de reüniecommissie.



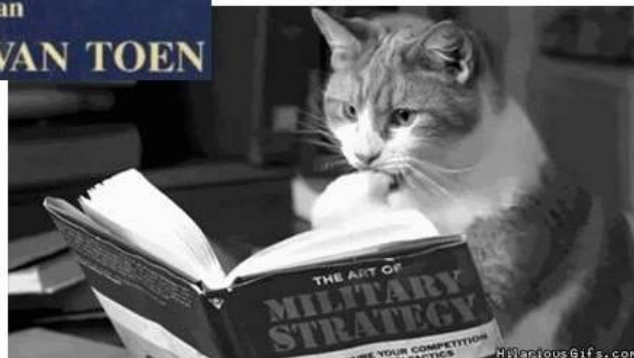
De reüniecommissie op een valreep vlak bij de opleidingsschool op Harssens.

FOTO ARIE BOOY

Ze krijgen hulp van de nog bij de marine werkende Panos Mihoglu en John Wennink. „Voorheen werden we de 'Oud Nauten' genoemd”, vertelt Beurskens. „Dat kan niet meer omdat er tegenwoordig ook nog bij de Nautische Dienst werkzame mensen naar de reünie komen. We rekenen op zo'n 200 man in de Witte Raaf.” Er is een bestand van 400 namen, maar de ervaring leert dat de helft daarvan naar Den Helder komt. Aanvankelijk was de frequentie eens in de drie jaar; sinds 2016 komen de mannen en vrouwen van de dekdiens om de twee jaar bijeen. Boin: „Dat doen we omdat er steeds minder oud-nauten zijn. We proberen nu ook de jongere garde meer te bereiken.” Beurskens haakt daar op in: „Als het aan mij lag dan was de reünie elk jaar.” Hoewel de Schooff - zoals de opleiding

genoemd werd als afkorting van school voor scheidsonderofficieren - een harde leerschool was, hebben de mannen er geen moment spijt van gehad. Vroeger trok de Dekdienst nogal wat rauw volk. In de loop der jaren is er meer aandacht voor persoonlijke ontwikkeling gekomen. Nu lopen er ook vrouwelijke bootmannen op marineschepen rond. Voor de praktijkopleiding kan men tegenwoordig eveneens op de Zeemanschapstrainer terecht die afgelopen jaar tussen de Schooff en de Marineclub is gebouwd. „Daar zal tijdens de reünie vast veel belangstelling voor zijn”, verwacht Boin. De reünisten komen samen in de Witte Raaf. Deelname kost €12,50 per persoon. Hierbij is ook de blauwe hap inbegrepen. Voor meer informatie kan worden gemaild naar fam.boin@quicknet.nl Wie zich wil aanmelden moet aangeven of hij veteraan is of post-actief is. Vermeld marine- of registratienummer en welke periode men in dienst heeft gezeten.

Herinneringen
aan
DE TIJD VAN TOEN



Willemstad 1954

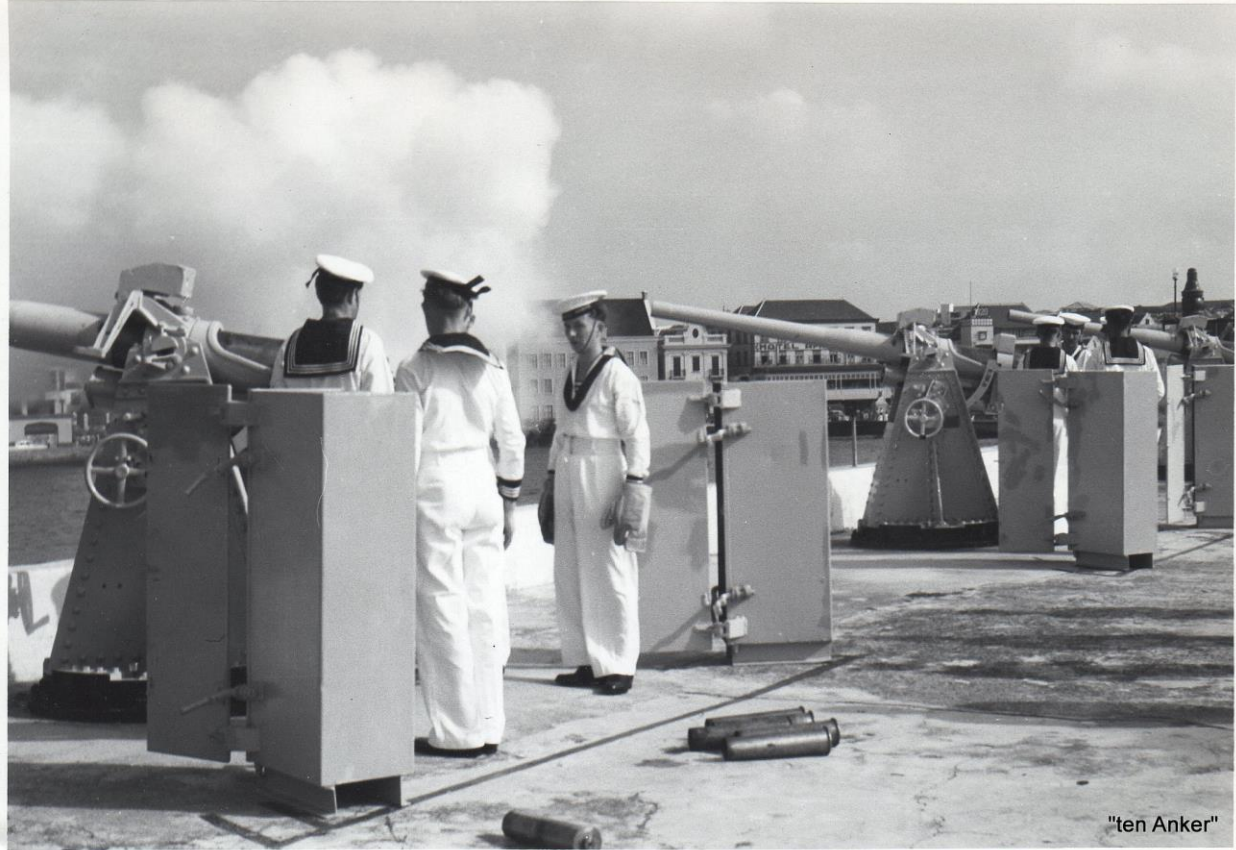
Saluutbatterij op de muur van (het) Waterfort. Liggend aan de mond van de St. Annabaai. Vlak voor de pontjesbrug. Er tegenover ligt het Riffort.

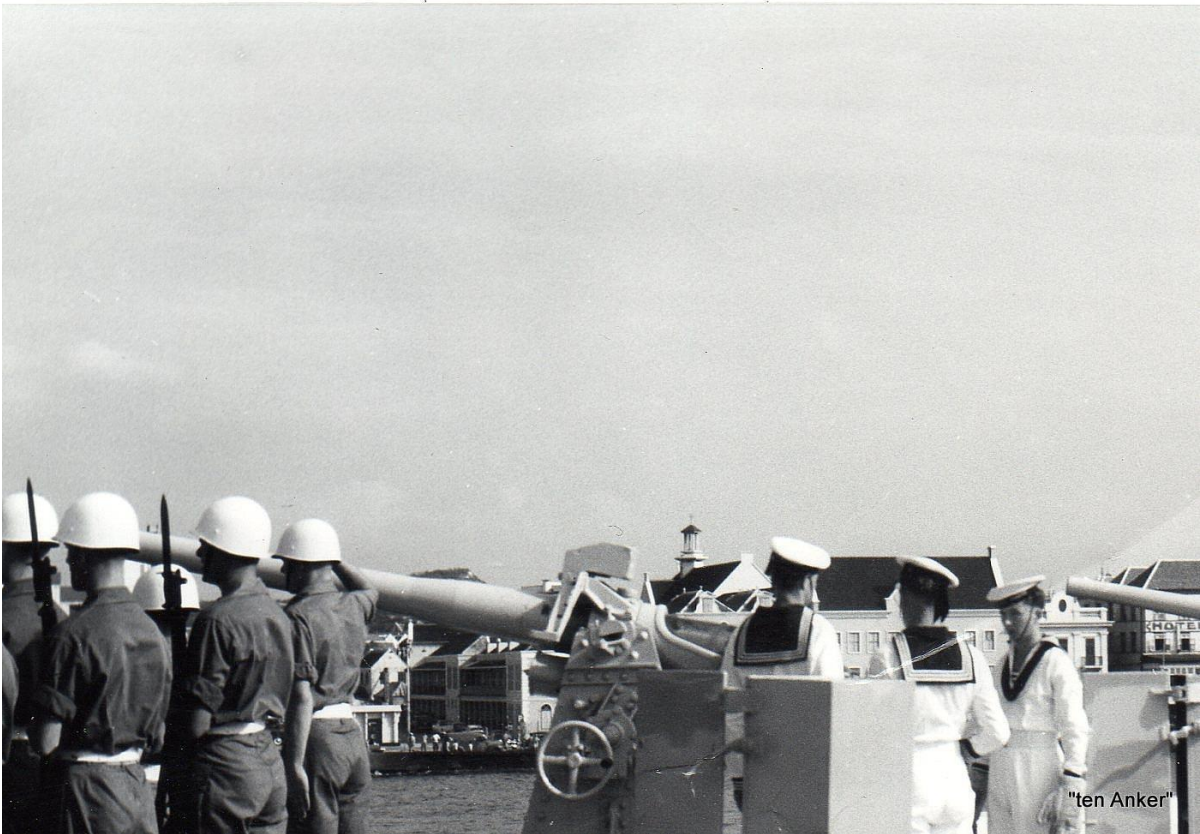


Gelegenheid: het eerste bezoek van Hr. Ms. De Zeven Provinciën aan Curacao. De batterij bestaat uit drie kanons (ik dacht 7,5 cm kanons).

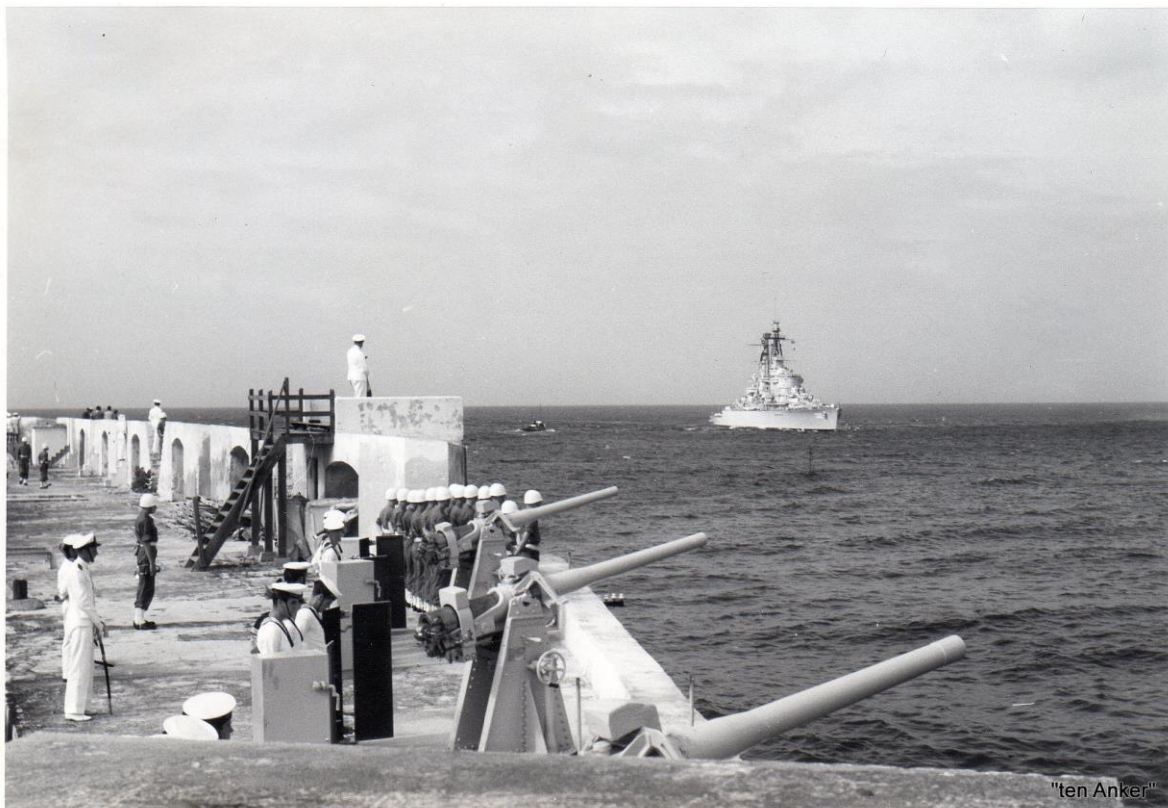
Aan het aantal lege hulzen te zien werden er 21 saluutschoten gelost. Natuurlijk werd het saluut beantwoord door de Zeven. Maar wie het eerst schoot weet ik niet meer. Ikzelf sta bij kanon 1. Als schutter. Verder waren er de lader en de lege hulzenvanger. Dat is de man met de grote handschoenen.

De leiding had een officier. Zijn verantwoordelijkheid was te bepalen welk kanon aan de beurt was om te vuren en dat te roepen.





Aan de hand van een chronometer bepaalde hij het moment van afvuren. Hij riep dan "kanon x, vuur"(x staat voor 1 of 2 of 3). Als een kanon weigerde volgde onmiddellijk het bevel voor het volgende kanon om te vuren. Het weigerende kanon werd niet meer gebruikt.



Op de muur stond ook een mast met de Nederlandse driekleur. Voer een schip de baai in. Nederlands of Buitenlands dan groette het met de vlag. Tussen zonsopgang en zonsondergang was de vlag op de fortwal bezet om terug te groeten.

Een anecdoten:

De gulden daar was tweemaal zoveel waard als de Nederlandse gulden. Dus de basis ging bier drinken op de Zeven. Twee bier voor één geld. Zo was het ook als men een stroopwafel kocht. Je wisselgeld kreeg je terug in Nederlands geld. Aan het eind van de zuipavond had je ineens een massa munten die voor jou geen waarde hadden. Er is er altijd wel een met een lumineus idee. Het geld werd door de eetzaal gegooid. Had je onze arme maten eens zien kruipen.

Persoonlijke noot:

Aan boord van de zeven kwam ik ook mijn oude baksmeester tegen. Hij was onze leraar tijdens mijn matrozenopleiding op de Flores. Op de Zeven was hij nog steeds kwartiermeester. Dit was voor mij tekenend hoe langzaam bevorderingen in de Marine liepen.

Getekend: Ries Dijkhuizen



**Binnenkort
in deze
krant.....**

**Deel 2 Mijn diensttijd van Ome Hans
Deel 2 van Mijn Marianne
Vierdaagse herinneringen van Ries Dijkhuizen
Uit de Helderse Courant..... Hr.Ms. Hertog Hendrik
Matchmaker 2 met Hr.Ms Drenthe D 816
En vele andere.....**