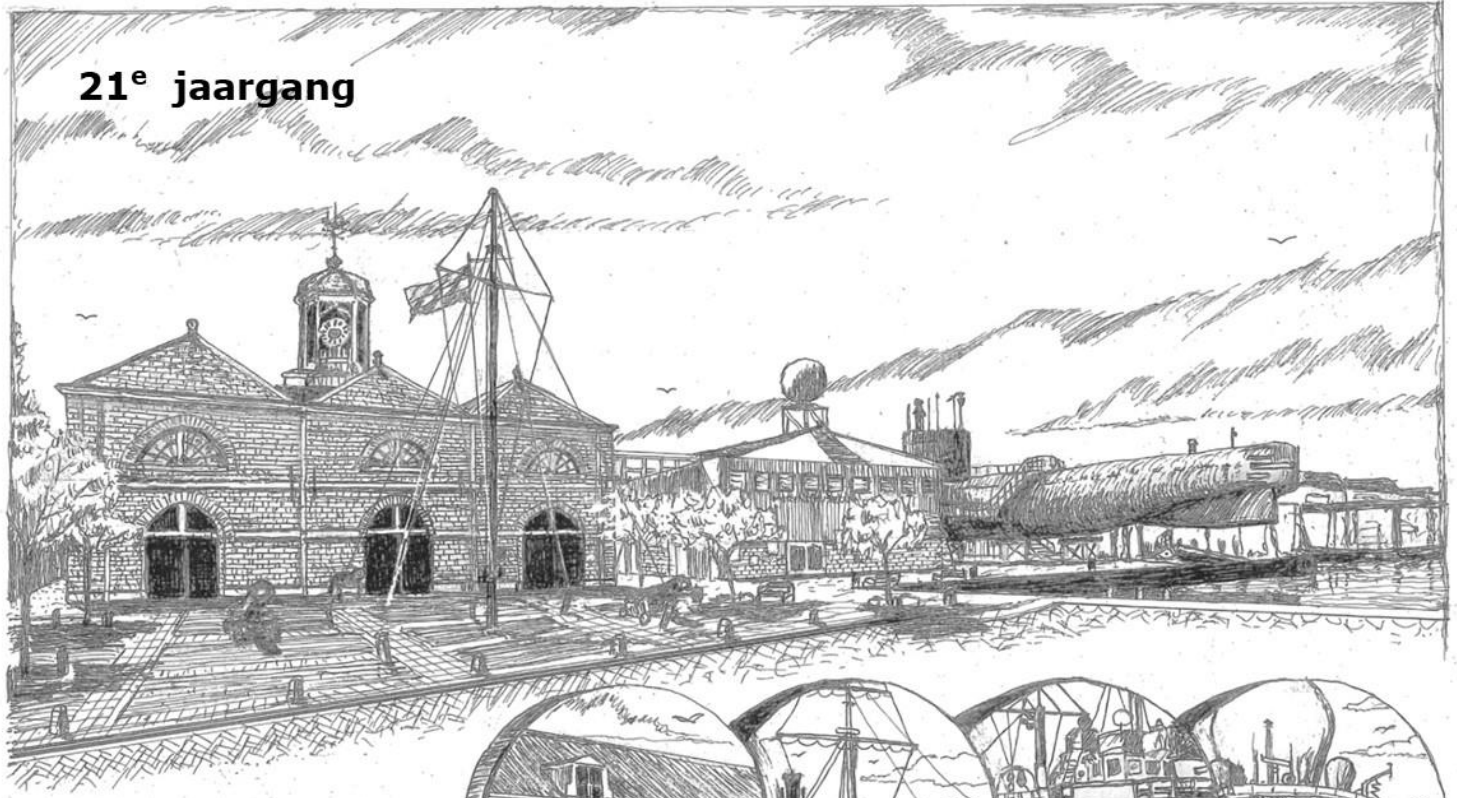
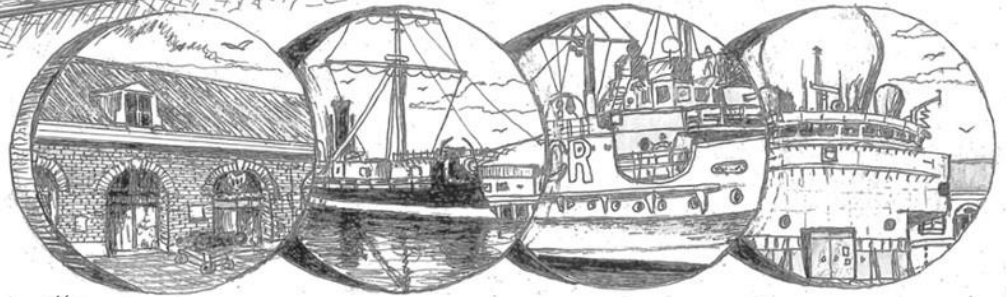


21^e jaargang



M MARINE
MUSEUM
DEN HELDER



Rubrica

Rubrica

POSTBOEI

December 2021

nr. 2021/5





Algemene informatie

Deze Postboei is een uitgave van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum. De Stichting is opgericht op 5 april 1991, is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel Noordwest-Holland te Alkmaar onder nummer 41240675 en heeft ten doel het bevorderen van de bloei van het Marinemuseum door het wekken en stimuleren van belangstelling voor hetgeen het museum te bieden heeft, alsmede door andere vormen van steunverlening in de ruimste zin van het woord.

De donatie voor een individueel lidmaatschap van de Stichting bedraagt € 15,00 per jaar, die voor een partnerlidmaatschap € 25,00 per jaar. Belangstellenden kunnen zich aanmelden bij het secretariaat.

Het adres van het secretariaat is:
Marinemuseum, Postbus 10000, 1780 CA Den Helder of via e-mail:
vrienden@marinemuseum.nl

De Stichting biedt haar donateurs de volgende faciliteiten:

- Op vertoon van de lidmaatschapskaart gratis toegang tot het Marinemuseum.
- Op vertoon van de lidmaatschapskaart 20% korting op aankopen in de Museumwinkel van boven de € 5,-
- Voorbezoeking van nieuwe exposities in het Marinemuseum.
- Gratis toegang tot de door de Stichting georganiseerde lezingen op maritiem historisch gebied.
- Deelname aan de jaarlijkse vriendendag.
- De mogelijkheid tot deelname aan excursies bij of vaartochten met de Koninklijke Marine (afhankelijk van aanbod en beschikbare plaatsen).
- De ontvangst van de Postboei.

De Postboei staat onder redactie van Tom Geiger en Frits Rohling
Lay-out en foto's omslag Adriaan Leeuw.

Het bestuur

Ereleden

Mevr. W. van Son  2001-2021

Dhr. H. de Bles 2017

Voorzitter

Fijko van der Laan

Email: ftsvanderlaan@hetnet.nl

Penningmeester

Hennie van Wilgenburg

hennievandwilgenburg@icloud.com

Secretaris

Adriaan Leeuw

vrienden@marinemuseum.nl

Redactie

Tom Geiger

tgeiger@quicknet.nl

Evenementen & Lezingen

Frits Rohling

Frits.rohling@gmail.com

Website

Marinemuseum.nl/nl/word-vriend

Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur

Cees Boelema-Robertus,

Vestigingsdirecteur Marinemuseum

INHOUD POSTBOEI		
Algemene informatie		1
Het Bestuur		1
Van de voorzitter		2
Agenda		3
Van de directeur		3
Vriendendag 2021 met de Hr Ms Mahu	F.R.	5
200 jaar reilen en zeilen, deel 3	F.R.	10
25 jaar Nasi en Waterzooi	Alle Hens.	16
Marine bakkerij	Marije van Urk	19
In Memoriam Wil van Son	F.R.	21
Gestolen model onderzeeboot O10	OZD	23
Aandacht en zorg Post actieve collega	Anniek	25
Post actieve Netwerk KM	Anniek	26
Semaforen in Nederland	F.R.	27
Scheningen aan het Marine museum	F.R.	33
Verslag Bosscher lezing – Perzische Golf	F.R.	33
Oproep voor digitale verzending	Red.	37
Museum schip Hr, Ms. Abraham Crijnssen 85 jaar	Red.	

Agenda 2021/2022

Bosscher lezingen

24 nov 100 jaar DGV met diverse sprekers

2022

Maart De Canon van de KM
N.T.B. Met vrouwen naar zee

QR code ingevoerd bij binnenkomst museum

Brughuis Hr.Ms. de Ruyter is open.

Expositie "Eten bij de KM" in het vooronder van de Schorpioen.

De Geschutmakerij wordt verbouwd: Allereerst komt er de "Pronkkamer".

Laatste Nieuws is ook online te lezen:

www.marinemuseum.nl/word-vriend/vrienden-nieuws

Van de voorzitter

En zo zitten we alweer in een volgende coronagolf. De besmettingen lopen hard op als ik dit schrijf en ook de meningsverschillen houden daarmee gelijke tred. Geleidelijk worden we klaargestoomd voor een 2G beleid en een boosterprik. Het levert weer veel nieuwe woorden op in onze Nederlandse taal. Gelukkig hebben we een paar mooie activiteiten kunnen houden. Zo was er op 18 september de vrienden dag in de vorm van een vaartocht met het MS Mahu. Een groot gezelschap kon ondanks een verstoring in het treinverkeer mee op deze voormalige ondiepwatervrijverger van de Van Straelenklasse. Het vertrek moest helaas worden uitgesteld wegens technische problemen (dat klinkt wel weer bekend) maar uiteindelijk was het toch genieten van een mooie vaartocht richting de sluisen van IJmuiden. Een tweede activiteit was op 27 oktober de eerste Bosscher lezing sinds de corona uitbraak. De lezing over 75 jaar vrouw in de krijgsmacht/marine moest tot veler teleurstelling wegens een corona besmetting worden uitgesteld maar die houden we nog tegoed. De wel gehouden lezing door Dr. Anselm van der Peet over 'Out of area' operaties was zoals verwacht een groot succes. Een goed gevulde Dukkalf, waar de toehoorders voldoende afstand tot elkaar konden bewaren, hing aan de lippen van onze inleider. Anselm is een graag geziene spreker bij onze lezingen! Ook dit jaar heeft de Stichting zich weer aangemeld voor de RABO Clubsupport campagne. Dit jaar wel wat minder publiciteit en misschien daardoor een wat lagere opbrengst (€ 174,97) in vergelijking met voorgaande edities. Vanaf deze plaats mijn waardering en dank aan de donateurs die hun stem via RABO hebben uitgebracht op de Vrienden van het Marinemuseum. Met de directeur en de conservatoren heeft het bestuur het gebruikelijke overleg over een passende bestemming van deze en uw bijdragen. Ik kijk uit naar de volgende Bossche lezing en daarom hopelijk tot ziens in ons Marinemuseum,

Fijko van der Laan,

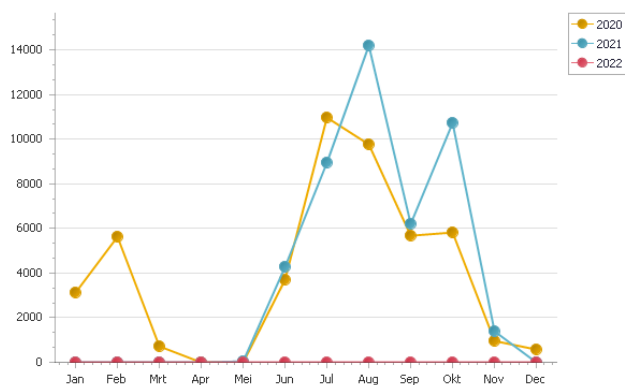
Voorzitter

Van de directeur

Beste Vrienden,

Op het moment van schrijven bevinden we ons in de inmiddels vijfde Covid-golf. De maatregelen zijn weer aangescherpt. Vooralsnog blijven de musea open, wederom met een aangescherpte bedrijfsvoering. En zo zijn we weer in een volgende fase beland waarbij onze insteek onveranderd is: het maximum haalbare resultaat halen binnen de geldende beperkingen. En dat gaat goed, zo goed als mogelijk. Ik realiseer me daarbij dat er veel is om dankbaar voor te zijn. Allereerst voor de inzet van ons team, dat telkens soepel meebeweegt met de maatregelen en opgewekt en gastvrij de toch nog vele bezoekers onderdompelt in onze wereld.

Daarnaast hoeven wij niet te vrezen voor onze bedrijfszekerheid. Defensie gaat ruimhartig om met het verlies aan inkomsten tijdens de pandemie. Ons verlies aan inkomsten heeft te maken met het feit dat we het hele voorjaar gesloten waren en daarna gebonden waren aan een maximaal aantal bezoekers.



Voor de beeldvorming ziet u hier de bezoekersaantallen in 'Coronatijd'. Normaal gesproken rekenen wij op zo'n 90k bezoekers per jaar, vorig jaar (gele grafiek) waren dat er zo'n 47k, en ook dit jaar (blauw) hopen wij op dat aantal uit te komen. Vooral afgelopen zomer hebben wij regelmatig 'nee' moeten verkopen omdat wij in de anderhalve meter samenleving te maken hebben met een maximaal aantal bezoekers per tijdslot (van een kwartier) om opstoppingen met name in de Tonijn te voorkomen.

Ondanks het feit dat onze inkomsten zoals gezegd minder waren dan begroot hebben we toch de gelegenheid gekregen om relatief kleinschalige verbeteringen aan ons museum door te voeren.

Zo gaan we met gerichte investeringen het Museum een kwaliteitsimpuls te geven. De investeringen zullen aangewend worden om onze visie 'vernieuwen, verbreden en de band met

het Moederbedrijf verstevigen' nader vorm te geven.

- Vernieuwen omdat de – zoals bekend – de presentatie in het huidige Museum wat gedateerd is. Vernieuwen ook omdat de collectie niet meer aansluit bij de moderne marine, en wij op geen enkele wijze kunnen tonen dat de KM van nu een technisch hoogwaardig bedrijf is.
- Verbreden omdat het huidige Museum feitelijk een vlootmuseum is.
- We hebben geen of nauwelijks aandacht voor het Korps, de MLD en de Mijndienst.
- De band met het moederbedrijf hopen we te versterken door meer een 'uithangbord' van de Marine te worden en ook een plek te worden waar ook het huidige personeel zich thuis voelt.

Investeringen zullen aangewend worden om zowel museale als technische verbeteringen door te voeren.

De museale focus is gelegd op de benedenverdieping van de Geschutmakerij. De technische focus is voor de korte termijn gelegd op het opknappen van de toiletfaciliteiten. Over een langere periode wordt er ingegrepen bij de klimaatinstallaties.

Verborgene schatten: Het Koninklijke van de Marine'.



Over de Geschutmakerij. Zoals ik u eerder berichtte is 'Zeeslag' afgebroken om plaats te maken voor een nieuwe tentoonstelling 'Verborgene schatten'.



schatten: Het Koninklijke van de Marine'. De zaal waarin de tentoonstelling zijn vorm krijgt wordt de '**Admiraalszaal**'. Het doel is om een ruimte te scheppen waar topstukken uit onze collectie worden getoond, uiteraard toegankelijk voor publiek, maar ook beschikbaar voor representatieve doeleinden.

Inmiddels is dit projectplan goedgekeurd en beschikken we over een 'Masterplan' waarin de contouren van deze ruimte zichtbaar worden. Voor de beeldvorming treft u enkele foto's van het voorlopig ontwerp. Wij hopen deze ruimte medio volgend jaar in gebruik te nemen.

Navy Games

Ook wordt er gewerkt aan de tentoonstelling 'Navy Games' in te richten in de ruimte naast de Admiraalszaal waarin wordt geduid hoe het spelen van spellen (zoals op de tactische vloer) is ingebed in de opleidingen van Marinepersoneel, vroeger, nu en wellicht straks.

Gipsy Trainer

De eerste gesprekken met de Operationele School hebben we inmiddels achter de rug; wij hopen de vorig jaar aan de collectie toegevoegde 'Gipsy Trainer' een prominente plek te geven.

Voor deze tentoonstelling zoeken wij ook de samenwerking met het bedrijf achter 'World of Warships (WoW)', u wellicht bekend van zeegevechten op uw PC.

In 2019 hebben wij WoW op bezoek gehad toen Hr.Ms. Friesland (D812) aan de virtuele vloot werd toegevoegd. Dat werd gevierd met een evenement

in het Museum dat goed bezocht werd door de vele fans van dit spel.

Op de foto hierboven ziet u een 'commandocentrale' ingericht door WoW op HMS Belfast in London.

Liefhebbers kunnen achter deze consoles proeven aan de virtuele krijg ter zee. Hoe dit concept in te voegen in 'Navy Games' is onderwerp van onderzoek, doch de mogelijkheden zijn vrolijk stemmend. Wordt vervolgd!

Tot slot zijn we bezig met de eerste houtskoolschets van een presentatie over de KM van na 1990, een hiaat in onze huidige opstelling.

Wij proberen via meerdere wegen om relevante collectiestukken aan ons bestand toe te voegen. Ook reserveren wij vast een plek voor de *Lynx helikopter* die nu in het depot van het NMM staat, die zou immers niet mogen ontbreken als we het over die periode hebben. Ook dit wordt vervolgd.

U merkt dat er voldoende reuring is in het Museum en wij de eerste vernieuwingslagen volgend jaar kunnen maken.

In de jaren daarna hopen wij daar vrolijk verder mee te gaan. Zoals eerder met u gedeeld blijven wij ons inzetten voor een kwalitatief hoogwaardig Marinemuseum. Mooi werk. En dankbaar ook gezien de vele positieve berichten die onze bezoekers met ons delen.

Stap voor stap voorwaarts.

Hartelijke groet, Kees

Vriendendag 2021 aan boord van Hr. Ms. Mahu / M880 Varen met het Varend Erfgoed van de KM

Frits Rohling

In september 2019 zijn de Vrienden van het Marinemuseum voor het laatst bijeengewoest om gezamenlijk tijdens de alom bekende Vriendendag een bezoek te brengen aan een historische bezienswaardigheid met een maritieme achtergrond. Dit bezoek werd afgelegd in Fort Kijkduin en het Atlantikwallmuseum te Den Helder.

Precies twee jaar later is het weer mogelijk om een Vriendendag te organiseren en elkaar op een veilige manier te ontmoeten tijdens een openluchtreünie op een voormalige inshore- of ondiepwatermijnenveger (ook wel Dinky-Toys genoemd) van de Van Straelenklasse, die in de jaren '60 van de vorige eeuw is gebouwd bij scheepswerf de Noord te Alblasterdam. Een schip van 33,08 meter lang, 6,65 meter breed met twee Kromhout dieselmotoren van elk 550PK. Een bemanning van 14 koppen en de bewapening bestaat uit een 20 mm Oerlikon.



Pieter Mahu

De naamgever was Pieter Mahu, de sergeant-vlieger uit Lamswaarde, die postuum werd onderscheiden met het bronzen kruis vanwege zijn heldhaftig optreden tijdens een aantal reddingsacties en een bombardement op een vijandelijk transportschip op 24 februari 1942 in de Javazee met de vliegboot X17. De vliegboot werd vervolgens door een overmacht aan jachtvliegtuigen onder vuur genomen. Het vliegtuig en de bemanning gingen verloren.

Kapitein ter zee Philippus Bernardus Maria van Straelen was bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog commandant in het Nederlands Eskader in Oost-Indië en sneuvelde op 27 februari 1942 tijdens de Slag in de Javazee. Hij werd ingeschreven in het register van Ridders der 4^e Klasse van de Militaire Willemsorde.



Hr. Ms. Mahu aan Pier 4, NDSM terrein te Amsterdam



Welkomstwoord door Wim van Anen van Stichting P.M.T.

In overleg met de Stichting Promotie Maritieme Tradities te Amsterdam is het mogelijk gemaakt om op zaterdag 18 september 2021 een vaartocht te organiseren op de Hr. Ms. MAHU vanaf pier 4 op het voormalig NDSM-terrein te Amsterdam.

Gezien de grootte van het schip en de nog geldende maatregelen in het kader van de Coronapandemie kon een groep van dertig personen aan boord worden ontvangen voor een geheel verzorgde vaartocht.

De ontvangst en aanvang van de tocht verliepen niet geheel volgens de planning. Een drietal reizigers uit de Kop van Noord-Holland lieten al vroeg in de ochtend weten dat de trein vanuit Den Helder naar Amsterdam was gestrand vanwege een aanrijding waarvan de klap en het bijbehorende lawaai nog lang nadreunde.

Via een evacuatietrein op het naastliggende spoor konden zij via een loopbrug overstappen om hun reis uiteindelijk te vervolgen. Reden om het vertrek van de Hr. Ms. Mahu te verschuiven naar een later tijdstip. Het uiteindelijke vertrek bleek echter al uitgesteld te zijn in verband met een defecte waterkoeling van de bakboordmotor en een defecte hydraulische pomp.

De vorige dag was Hr. Ms. MAHU nog heen en weer gevaren naar Rotterdam! Gelukkig was er nog een reservepomp aanwezig en na een operatieve ingreep wisten de machinisten beide mankementen weer op te lossen, tot grote vreugde van de gasten maar zeker ook van de bemanning. Het moment om iedereen uit te nodigen om samen te komen op de bak, waar Wim van Anen, bestuurslid van de Stichting P.M.T., een welkomstwoord richtte aan de donateurs van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum en meldde dat, mede gezien de lange schudtijd in de Oranjesluizen, de vaartocht via het Noordzeekanaal naar de nieuwe sluis te IJmuiden zou voeren om daarna weer terug te varen naar het IJ om vervolgens een stukje langs het nieuwe gedeelte van het Centraal Station en de Oostelijke Handelskade te varen.



Passage langs de Oostelijke Handelskade te Amsterdam

Uiteindelijk konden de trossen rond de klok van 13.00 uur los en voeren wij richting het IJ. Kort daarop werd de lunch aangedragen en kon men onder de overkapping over het achterdek of op de bak genieten van een smakelijk kopje soep en diverse broodjes.

Met aandacht wordt de uitleg over technische situatie aangehoord



In een gemoedelijke sfeer genoot men van het prachtige weer en kon men op verzoek onder begeleiding de machinekamer bekijken of een tour maken door het schip, van de stuurhut/brug tot aan de verblijven benedendeks. In de kombuis was ruimte voor één persoon en werd met bewondering gereageerd op het verhaal dat zelfs hier de alom bekende rijsttafel werd klaargemaakt.



Wat later in de middag werden de gasten nog vergast op een drankje en een snack.

Het einde van de vaartocht kwam dan ook in zicht en werd rond de klok van half vijf weer aangemeerd aan pier 4 op het voormalig NDSM-terrein.



Een van de verblijven aan boord van Hr, Ms. Mahu

Mede vanwege het prachtige weer, de gepassioneerde en gastvrije inzet van de bemanning en ondanks een aantal defecten aan de voortstuwing die de machinisten door grote inzet wisten op te lossen, mogen wij spreken van een ongekende en fraaie zomerse Vriendendag op de Hr. Ms. MAHU, waarbij de machinerie en apparatuur uit het analoge tijdperk, met een summiere digitale aanvulling (laptop op de brug), nog in volle glorie functioneerde.









In dit stukje propagandadrukwerk en voorlichtingsmateriaal uit 1945 proberen de opstellers een antwoord te geven op de vraag: “Wat zal er van ons verwoeste, verdronken, geruïneerde vaderland terecht komen? Zal Nederland ooit herrijzen?”.

“Zoodra wij in de politiek gaan erkennen, op welke punten wij verkeerd deden, zullen wij minder onderlinge verwijten hebben en meer eerlijke vaderlandsliefde; meer gemeenschappelijke trouw aan Nederland, uitgaande boven de partijen, klassen en rassen, persoonlijke meeningen en persoonlijk voordeel”.

Lijdend, strijdend en herrijzend Nederland gaat nu bouwen: Aan leger, vloot en luchtmacht voor de bevrijding van ons land en onze overzeesche gewesten.

Aan deze idealistische uiting ligt ten grondslag dat Nederland verwoest en verarmd uit de Tweede Wereldoorlog komt en een uiterste poging doet om haar overzeese grondgebied in Nederlands-Indië, wellicht tegen beter weten in, te heroveren op de Indonesische nationalist die reeds in een ver gevorderd stadium zijn om de onafhankelijkheid van de republiek Indonesië uit te roepen.

Vooraf de internationale druk, met name door de Verenigde Staten, noopt Nederland ertoe zich terug te trekken uit Indonesië maar tegelijkertijd aan te sluiten bij een Alliantie, de NAVO, in het kader van wederzijdse verdediging en samenwerking van de legers van westerse

landen als tegenkracht tegen de communistische landen in het Oostblok; vanaf 1955 het Warschaupact.

De Nederlandse krijgsmacht richt zich, vooral met steun vanuit de Verenigde Staten (het Marshallplan), op wederopbouw van haar strijdkrachten.

Direct na de Tweede Wereldoorlog werd de aanzet gegeven om in het kader van de bestrijding van Russische onderzeeboten, met een beperkt budget, een groot aantal onderzeebootjagers te bouwen.

Men ging zelfs zover dat er werd gedacht aan het aangaan van oorlogssituaties zonder daarbij de hulp in te roepen van eventuele bondgenoten, ergo de slagkracht van de vloot moest strategisch worden aangepakt met de aanschaf van vliegdekschepen, kruisers, jagers, fregatten, onderzeeboten en wat dies meer zij, om Nederland en de overzeese gebiedsdelen te beschermen tegen dreiging van vijandelijke mogendheden of andere agressors.

Zou zich hier een ommekeer in het denkpatroon van de politici op het Binnenhof openbaren ten faveure van de Koninklijke Marine?

De algemene animo in politiek Den Haag om te investeren in de krijgsmacht en specifiek in de Koninklijke Marine blijkt ook na de Tweede Wereld oorlog op het niveau van de ons welbekende Ebenezer Scrooge (Charles Dickens) te staan, ware het niet dat, zoals hierboven reeds vermeld, de Amerikaanse steun met open armen werd ontvangen.

In de tweede helft van de 20^{ste} eeuw, zult u waarschijnlijk zeggen, is er uiteindelijk wel geïnvesteerd in de scheepsbouw in het algemeen, maar zeker ook in de ontwikkeling, modernisering en de (af)bouw van oorlogsschepen in eigen beheer.



Viceadmiraal L. Brouwer

In 1959 schreef de toenmalige Chef van de Marinestaf, Viceadmiraal L. Brouwer, in een nota aan de Minister van Defensie dat een aantal verouderde escorteschepen vervangen dienden te worden.

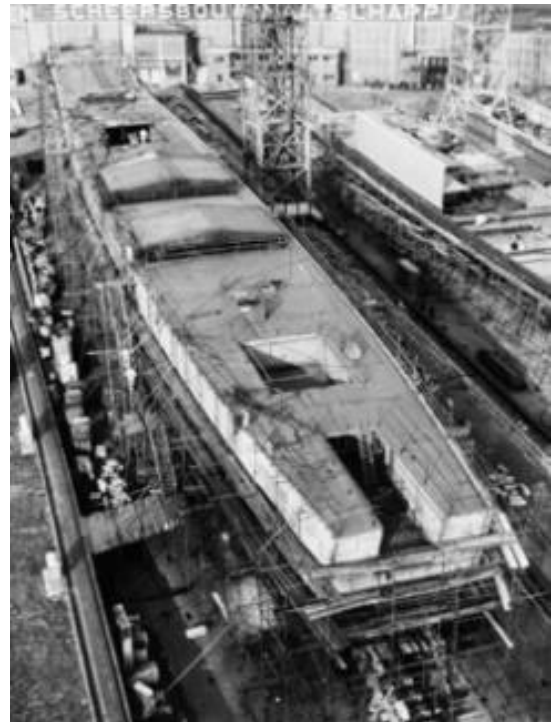
De nieuw te bouwen schepen, vier fregatten, zouden tenminste voor twintig jaar inzetbaar moeten zijn en worden uitgerust met wapendragende boordhelicopters.

De admiraal stelde tevens dat de ontwikkeling van de onderzeebootbestrijding zowel als die van de onderzeeboten, wel eens zou kunnen leiden tot het besef dat het zwaartepunt van de maritieme activiteiten in de toekomst bij de onderwatervaart zou komen te liggen en het aantal onderzeeboten ten koste van het aantal bovenwaterschepen vergroot zou moeten worden.

Uiteindelijk wordt op 15 januari 1963 het contract voor de bouw van vier fregatten van de Van Speijk-klasse getekend en eind december 1963 een aanvullend contract voor twee extra fregatten van deze klasse.

Met de nieuwbouw van deze fregatten gaat de Koninklijke Marine in de zestiger jaren een era in waarin de elektronica en elektrotechniek een steeds grotere rol gaan spelen.

De geleidewapens doen hun intrede, wat op dat moment - gezien het incident met de Israëlische torpedobootjager Eilat, die op 21 oktober 1967 door het Egyptische geleidewapenvaartuig van de OSA-klasse, bewapend met STYX-raketten, tot zinken werd gebracht - de enige juiste beslissing was om de Nederlandse vloot te moderniseren met geleide wapensystemen met behoud van het conventionele afweerschut.



In de jaren '70 nam de economische groei in Nederland af en de werkloosheid toe. De oliecrisis in 1973 leidde tot een hogere werkloosheid. De inflatie liep in de jaren '80 op tot wel 10%; er moest bezuinigd worden maar de werkloosheid, na de massaontslagen bij de Nederlandse scheepswerven, moest worden bestreden. Getracht werd om deze problemen te keren door diverse werven te laten fuseren, echter zonder resultaat. Uiteindelijk ontstond uit deze reeks van fusies het scheepsbouwconcern Rijn-Schelde-Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven NV (RSV), met dien verstande dat de orderportefeuilles geen soelaas boden om de werkgelegenheid te verbeteren. In Den Haag realiseerde men zich dat er ingegrepen moest worden en besloot de regering om door middel van een steunpakket een derde serie S-fregatten eerder aan te besteden dan gepland.

Tevens werden eind jaren '70 de onderzeeboten van de Walrus-klasse eerder aanbesteed, wat uiteindelijk duurder uitpakte dan men had berekend.

Ondanks deze investeringen ging de RSV in 1983 failliet, maar de bedrijven Koninklijke Maatschappij de Schelde en de Rotterdamse Droogdokmaatschappij (RDM) konden gered worden, mede door de vervoegde aanbesteding van de M-fregatten, Hr. Ms. Thetis en het torpedowerkschip Zr. Ms. Mercurus.



Zr. Ms. Mercurus (A900)

Voor de RDM werd de orderportefeuille gevuld met de opdracht voor de tweede serie Walrus-klasse onderzeeboten, Zr. Ms. Dolfijn en Zr. Ms. Bruinvis.



Was deze politieke beslissing uiteindelijk gebaseerd op een bewuste vernieuwing en modernisering van de oorlogsvloot of zag de regering in deze reddingsoperatie de oplossing voor verbetering van de werkgelegenheid en behoud van de opgedane knowhow in de scheepvaartindustrie, in dit geval het ontwerpen van oorlogsschepen voor de Koninklijke Marine.



Zr. Ms. Bruinvis (RDM-349)

Gezien de resultaten die de politieke keuzes in de afgelopen decennia hebben opgeleverd is de

scheepsbouw in Nederland, en met name die voor de Koninklijke Marine, er zeker niet op vooruit gegaan en is een groot deel van de expertise, zeker die voor het ontwerpen van onderzeeboten, verloren gegaan.



Hr. Ms. Snellius

Na de politionele acties van 1947 tot 1950, de Nederlandse deelname aan de Koreaoorlog van 1950 tot 1955, met inzet van zes schepen van de Koninklijke Marine in het kader van militaire bijstand door diverse VN-landen, was er in 1962 het conflict in Nederlands Nieuw-Guinea waar de Koninklijke Marine in betrokken werd.

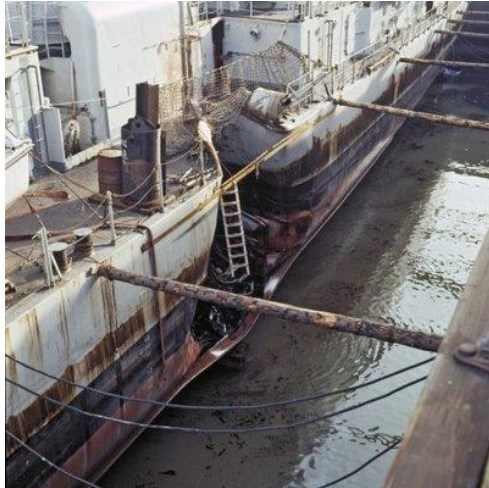


Hr. Ms. Karel Doorman

In de periode van 1969 tot 1977 heb ik bij de Koninklijke Marine, buiten een aantal opleidingen aan de wal, hoofdzakelijk gevaren en naast een aantal reizen voor vlagvertoon ook diverse oefeningen in eskaderverband en Stanavforlant mogen meemaken.

In mei 1969 moest ik als 'baru' en leerling van de wacht in het MOK te Hilversum een aantal mariniers uit hun bed trommelen vanwege de opstand op Curaçao en maakte ik begin 1974 met Hr. Ms. Noord-Brabant en Hr. Ms. Utrecht, onafhankelijk van elkaar, twee aanvaringen op volle zee mee.

Ik ervoer de periode dat ik bij de KM werkzaam was aan boord van Hr. Ms. Tjerk Hiddes, Hr. Ms. Onverschrokken, Hr. Ms. Noord-Brabant, Hr. Ms. Utrecht en Hr. Ms. Van Speijk als een status quo tijdens de Koude Oorlog, waarin en passant Russische vlooteenheden en onderzeeboten die door de Noordzee en het Nauw van Calais voeren werden "begeleid" en nauwlettend veranderingen op deze schepen ten aanzien van radars en geschut werden gespot en gefotografeerd.



Hr. Ms. Noord Brabant na de aanvaring



Daarnaast kon ik mij volledig uitleven in het vinden en analyseren van radarsignalen in de volledig geoutilleerde EOY-hut van de van Speijkklasse fregatten, ondanks het feit dat men er nog niet volledig op vertrouwde dat de ingewonnen informatie ook daadwerkelijk vijandig zou kunnen zijn. Er was dan ook tijd genoeg om, vertrokken vanuit de marinebasis te Norfolk (VS), tijdens een gezamenlijke oefening met de Amerikanen vanaf de Hr. Ms Van Speijk een raketaanval vanaf een pseudo MiG-25 straaljager te detecteren en te elimineren met onze stoorzender.

Voor wat betreft de verbindingapparatuur maakten wij nog steeds gebruik van HF-, MF-, LF- en VHF- en UHF-frequenties. Om contact te maken met de wal moest er eerst met morse (A1) een oproep worden gedaan om vervolgens de verzending van de berichten via een telexverbinding (F1) voort te zetten.

Op Hr. Ms. Onverschrokken bijvoorbeeld moest ik de berichten via een morseverbinding versturen en daarom eerst coderen of om middernacht de Algemene Periode, een morseomroep, beluisteren om eventueel gemiste berichten alsnog te ontvangen, zo nodig ook voor de onderzeeboten waarmee wij meevoeren als hulpschip.

Vanaf Scheveningenradio, (Callsign PCH), werd het nieuws iedere avond via morse ontvangen en direct op de typemachine uitgetikt. Op mijn laatste varende plaatsing, Hr. Ms. Van Speijk, werd experimenteel met een satellietverbinding gewerkt en moest de antenne (geplaatst aan stuurboord achter de brug) telkens



Telegrafist op de Hr. Ms. Onverschrokken

met de hand in de goede positie worden gezet om de satelliet te kunnen aanstralen.

Op de onderzeebootjagers van de Hollandklasse en de Frieslandklasse waren de radiohut en de zenderhut van elkaar gescheiden. De zenderhut bevond zich midscheeps.

In de jaren na 1976 wordt de Koninklijke Marine steeds vaker ingezet voor diverse operationele activiteiten, vanuit het Ministerie van Defensie maar ook vanuit de NAVO, waaronder de belangrijke operatie Octopus in de Perzische Golf (1988).

In de jaren negentig klinkt in de troonrede van 1994 een stukje pessimisme door ten aanzien van de politieke verhoudingen in Europa en is het perspectief op een blijvende vrede behoorlijk getemperd vanwege de vele brandhaarden in de wereld.

De Nederlandse krijgsmacht wordt geacht met parate eenheden deel te nemen aan crisisbeheersingsoperaties van de VN of andere internationale instanties en wordt betrokken bij humanitaire hulpverlening waar ook ter wereld, "Qua patet Orbis".

In 1996 bedraagt de verkleining van het personeelsbestand bij de KM al 17,6 procent, veroorzaakt door een lagere instroom en het bevorderen van de uitstroom van ouder personeel. Hierdoor lijkt de evenwichtige leeftijdsopbouw verloren te gaan en de looptijd tot bevordering langer te worden.

Op basis van de Novemberbrief kunnen ondersteunende diensten, defensiebedrijven en staven worden opgeheven, verplaatst, samengevoegd en/of ondergebracht bij een centrale Defensieorganisatie.

Het aantal fregatten wordt gereduceerd tot zestien en het aantal onderzeeboten tot vier. Afstoting van materieel en vertraging of aanpassing in de fasering van projecten zijn andere methoden om de vereiste ombuigingen in het budget te bewerkstelligen. Niettemin verwacht men dat de KM op operationeel gebied blijft presteren en bijvoorbeeld alle acht M-fregatten operationeel inzetbaar zullen zijn, en het Walrus-project in 1996 zal zijn afgerond.

De overgang naar een nieuw millennium bezorgde niet alleen hoofdbreken in onze digitaliserende wereld met de vraag of computersystemen het jaar 2000 wel zouden herkennen, ook presenteerde de nieuwe Minister van Defensie (Henk Kamp) op 30 juni 2003 verregaande bezuinigingsplannen om de krijgsmacht te minimaliseren.

Voor de marine betekende dit een aderlating met



Voorgenomen locatie voor de nieuwe Marinierskazerne te Vlissingen

de vervroegde verkoop van vier fregatten, twee mijnenjagers en tien (MPA's) Orions. De MLD kon met de verkoop van de maritieme patrouillevliegtuigen worden opgeheven. Het gevolg van deze besluiten was dat ook duizenden functies kwamen te vervallen.

Dat was niet het geval voor het beoogde Derde Mariniersbataljon, want dat werd niet opgericht. Voorafgaand aan deze bezuinigingsoperatie liet deze minister al blijken geen fiducia te hebben in de top van de Defensieorganisatie. De bevelhebbers van de diverse krijgsmachtonderdelen zouden volgens de minister



Marinekazerne Vlissingen in vroeger tijden

te veel invloed uitoefenen op het beleid van de minister. Ergo, er werden tweeduizend staffuncties rücksichtslos opgeheven, met helaas verlies van knowhow op het gebied van ontwerpen en bouwen van (varend) materieel.

In 2012 wordt door de Minister van Defensie, Hans Hillen, besloten om de kazerne van het Korps Mariniers te Doorn te verplaatsen naar Vlissingen. Wanneer de aanbesteding voor de bouw van de kazerne al in volle gang is blijkt in 2018 dat vanuit het Korps Mariniers grote weerstand bestaat tegen de voorgenomen verhuizing.

Hoewel de staatssecretaris van Defensie in 2012 het besluit van de minister van Defensie zag als een bezuiniging op het vastgoed, bleek in 2019 dat de investeringskosten van de verhuizing twee keer zo hoog zouden uitvallen.

Het besluit om naar Vlissingen te verhuizen wordt uiteindelijk in februari 2020 teruggedraaid en wordt Nieuw-Milligen aangewezen als nieuwe locatie voor het Korps Mariniers.

De provincie Zeeland wordt door het Rijk gecompenseerd met een bedrag van € 670 miljoen.

Dit bedrag wordt aangevuld met een herberekening voor de bouw van de nieuwe

marinierskazerne te Nieuw-Milligen en de uitgaven die reeds zijn gedaan voor de voorbereidingen van de bouw van de kazerne te Vlissingen. In totaal is hiermee een bedrag van € 1 miljard gemoeid, dat extra door het Rijk moet worden uitgegeven dan in 2012 aan de Tweede Kamer is voorgesteld.

In de Volkskrant van 11 maart 2021 wordt in het kader van de in het zicht zijnde verkiezingen op 17 maart 2021 een artikel gewijd aan de Defensie-uitgaven. De openingszin luidt: "Nederland kampt met een uitgekilde defensieorganisatie die, omdat de internationale omgeving ertoe dwingt, weer opgetuigd moet worden".

De internationale verhoudingen verslechteren en het samenwerkingsverband NATO/OTAN, waarin de Verenigde Staten van Amerika steun verlenen in het kader van de Russische dreiging en destabilisatie in Oost-Europa, het Midden-Oosten en delen van Noord-Afrika, lijkt te verwateren en wordt de Europese Gemeenschap geacht om meer verantwoordelijkheid te nemen voor de veiligheid van het Europese continent.

Aan het einde van de Koude Oorlog (NATO-Warschaupact) (1955 – 1991) wordt de Nederlands krijgsmacht verkleind en in 1997 omgevormd tot een beroepsleger dat zich vooral moet bezighouden met crisisbeheersing - in het kader van een mogelijke aanval vanuit de communistisch ingestelde Oostbloklanden die onder het juk van Rusland verkeren - hierbij gesteund door de Verenigde Staten van Amerika middels het NATO/OTAN pact. 2,6 procent van het bruto binnenlands product wordt dan aan defensie uitgegeven.



Ondersteuningsvaartuig Zr. Ms. Pelikaan te Curaçao

In de loop der jaren zal deze bijdrage zienderogen versralen en de inzetbaarheid van de krijgsmacht zwaar worden aangetast. In de afgelopen decennia is de Koninklijke Marine nog wel ingezet voor vredesoperaties en operaties in het kader van piraterij/zeeroof in het Midden-Oosten.

Ook nu blijkt dat de politieke partijen over het algemeen de noodzaak van een goed geoutilleerde en strategische krijgsmacht, wellicht in Europees verband, entameren maar zijn hun financiële doelstellingen voor defensie beperkt en blijven dan ook onder het Europese gemiddelde steken. Of zoals dat zo vaak in de verkiezingsstrijd wordt ervaren: "Veel geblaat maar weinig wol".

Zoals voormalig CSK Luitenant-admiraal Rob Bauer dan ook zegt:
"De retoriek loopt, zoals vaker, danig uit de pas met de realiteit".

Hoewel de omstandigheden in ruim 200 jaar drastisch zijn veranderd en het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden nog enigszins van toepassing is door de overzeese gebiedsdelen in de Cariben, met als opponent Venezuela, lijken de regerende partijen en de volksvertegenwoordiging ook nu de mening toegedaan dat verdedigen de beste aanval is (Neutraliteitsdenken).

Echter, de beste aanval is het verzamelen van informatie vooraf, het inwinnen van inlichtingen, waardoor de verdediging in staat is een dreiging vroegtijdig te onderkennen en af te slaan. Om de dreiging te elimineren is slagkracht nodig, in welke vorm dan ook. (FR)

"In tijd van vrede bereidt men zich voor op de oorlog en tijdens de oorlog bereidt men zich voor op de vrede". (Sun Tzu)

'Nederland klaploper van de NAVO'

Ondanks dat er deze kabinetsperiode 5,5 miljard euro bij is gekomen voor Defensie, verkeert de krijgsmacht in zorgwekkende staat. Dat stellen de commandanten van de marine, landmacht, luchtmacht en marechaussee.

Geen schepen om grenzen rond Europa te bewaken. Te weinig vaartuigen om explosieven in de Noordzee te ruimen, terwijl die een groot gevaar vormen voor onder meer de visserij. Nul jachtvliegtuigen om snel in te zetten voor verdediging van bijvoorbeeld het NAVO-grondgebied. Schaarste in de IT, gebrekkig materieel en personeelstekorten.

Oud-Minister Ank Bijleveld-Schouten pleit al langere tijd voor tenminste vier miljard euro om het tij bij Defensie te kunnen keren.

Ze krijgt nu voor het eerst publiek bijval van haar operationele commandanten: Vice-admiraal Rob Kramer (marine) en de luitenant-generaals Martin Wijnen (landmacht), Dennis Luyt (luchtmacht) en Hans Leijtens (marechaussee).

Ze doen een boekje open in dagblad Trouw, dat een interview met het viertal heeft gepubliceerd. De militaire top zegt zich te schamen voor de magere bijdrage aan de NAVO en zich klaploper te voelen. "

De commandanten schetsen een duidelijk verhaal over hoe hun onderdelen ervoor staan, ondanks alle investeringen die het kabinet de afgelopen periode al heeft gedaan. Hun verhaal onderbouwt de noodzaak dat er in de volgende kabinetsperiode vier miljard extra nodig is om toe te groeien naar het Europees NAVO-gemiddelde", stelt Bijleveld.

Alle vier zien ze met lede ogen hoe Nederland de eigen veiligheid voor lief neemt. Volgens Wijnen waant Nederland zich onkwetsbaar. "Mensen voelen het gewoon niet. We zitten te ver van het

oosten af, te ver van het zuiden, om iets te zien van de dreigingen."

Inmiddels is bekend dat dit jaar Zr. Ms. Van Speijk noodgedwongen tegen de kant wordt gemanoevreerd tot waarschijnlijk eind 2024.

Mede door het Coronavirus is er een groot personeelstekort ontstaan wat niet alleen Zr. Ms. Van Speijk maar in feite de gehele vloot treft.

Binnen alle rangen en functies wordt het personeel van de Koninklijke Marine getroffen door een tekort aan specialisten, vooral onder de matrozen.



Stationsschip Zr. Ms.Holland in Caraïbische wateren

Gedurende de komende 2½ jaar zal Zr. Ms. Van Speijk onderhevig zijn aan een ingrijpend onderhoud. Na de zomer van 2021 zal ook Zr. Ms. Johan de Witt eerder aan de kant worden gelegd.

Informatie uit:

"Navalisme nekt onderzeeboot", Jaap Anten
Militairespectator: "Vragen des Tijds"
"Verdreven doch niet verslagen", K.W.L. Bezemer
"Het Marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog", Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk
"Zeeroof en zeeroofbestrijding" A.M.C. van Dissel
"Keuzes van 17 maart", Arnout Brouwers, De Volkskrant

Delpher, Rapport van de commissie benoemd bij KB van 3 augustus 1906, no. 39

Repostory.overheid.nl

"Nederland klaploper van de NAVO", Defensiekrant, Jaargang 44, 2 april 2021, Kapitein Jessica Bode

Defensiekrant 15-2021

Delpher, "Nederland zal herrijzen", 1945, Br. 8894, NIOD

Jaarboeken van de Koninklijke Marine 1988, 1994 en 1995

Algemene Rekenkamer, 13 april 2021

Deugdelijke schepen, Marinescheepsbouw 1945 – 1995, S.G. Nooteboom

25 jaar Nasi en Waterzooi

Tekst LTZ1 Jens van Herck

Foto's 1 KC Jorn Urbain

Copyright "Alle Hens"



Zilveren BENL Cateringschool op drempel van nieuw tijdperk

De geïntegreerde Belgisch-Nederlandse operationele marinestaf in vreedetijd, de Admiraliteit Benelux, ging op 1 januari 1996 van start. In datzelfde jaar, op 1 september, en met hetzelfde elan smelten beide marine-commissariaatscholen samen. In 2008 sluit de Technische School voor de Voeding (TSV) van de Belgische strijdkrachten aan. Hoe fraai de mijlpaal ook is, over een jaar zal de Cateringschool als zodanig op houden te bestaan en als expertisecentrum opgaan in de Belgische Navy Academy.



LTZ 20C (LD) René Kanits, Hoofd Opleidingen/afdeling Nederland.

1. Welke opleidingen worden er gegeven?

Luitenant ter zee 20C (LD) René Kanits (NL), sinds 2020 Hoofd Opleidingen/afdeling Nederland van de Cateringschool: "Voor beide landen geven we 2 initiële opleidingen, namelijk de Eerste Vakopleiding (EVO) voor matrozen-kok en Voortgezette Vakopleiding (VVO) voor onderofficieren-kok. Dit is meteen de hoofdmoot van alle opleidingen. Vervolgens geven we ook de

bakkersloopbaanopleiding. Exclusief voor Nederlanders geven we een zestal verschillende opleidingen en voor Belgen zijn dat er 5."



2. Hoe verlopen de gezamenlijke opleidingen

"De Belgisch-Nederlandse Cateringschool leidt de leerlingen op volgens de principes van het Beroepsgericht Opleiden en Taakgericht Trainen (BGO & TT)", vervolgt Kanits. "Hierbij komen die taken aan bod die in de diverse functies binnen Defensie, bij Combat Service Support (CSS), op schepen, bij de Nederlandse defensiecateraar Paresto of in de Belgische kwartiermesses van belang zijn. Het altijd en overal kunnen leren en just in time, just enough, zijn hierbij bekende principes. De opgeleide koks kunnen alle uitdagingen aan: van scheepsbarbecue tot (gala)diner voor een ambassadeur."



3. Wat zijn de synergiën, voordelen, nadelen?

Kanits: "Een aardappel koken in België is hetzelfde als in Nederland, maar wat je er vervolgens mee doet, dat maakt het verschil. We leren van elkaars cultuur. Jullie Belgen zijn Bourgondisch en wat ingetogener, wij Nederlanders meer zakelijk, functioneel gericht en assertiever. Maar we werken op hetzelfde niveau en opleidingen zijn geharmoniseerd. Daar hebben we van beide landen de sterke punten geïntegreerd en daarom kunnen we de leerlingen ook mengen."

ADJ Luc Defoor: "Het Bourgondische zie je vooral terug aan tafel."



CDT Lieven Joos: "De binationale samenwerking is een troef".



"Niet enkel de leerlingen zijn gemengd, maar ook de lesgevers worden door elkaar ingezet, behalve voor de Franstaligen, uiteraard", vult landmacht-adjutant Luc Defoor (B) aan; hij geeft sinds 2007 les aan de TSV en bekleedt verschillende functies binnen de Cateringschool. "En, inderdaad, de bereidingstechnieken blijven dezelfde, maar het Bourgondische zie je vooral terug aan tafel."

"Het binationale creëert een aangename, productieve sfeer en iedereen komt graag werken", oordeelt kapitein-commandant Lieven Joos op zijn beurt; Joos is sinds 2020 commandant van de binationale Cateringschool. "Soms praten we langs elkaar heen, maar zoals in elke goede relatie is communicatie belangrijk. Er is wederzijds respect en wij vullen elkaar zeer goed aan, de binationale samenwerking is een troef! One team, one mission."

"We werken op hetzelfde niveau, schouder aan schouder met elkaar", vindt ook adjudant-onderofficier LD Bianca Neinhaus, vanaf 2017 chef d'équipage van de Cateringschool. "Het programma is een op een hetzelfde. Belgen bereiden de Indische rijsttafel en Nederlanders de Gentse waterzooi of zelfs de genaalkrokot."



AOOLD Bianca Neinhaus: "Wij leiden doeners op".

4. Hoe gaan jullie om met de evolutie in voeding, les en leerlingen?

Kanits: "Mensen opleiden naar het niveau 'stage-bekwaam' en verder leren in de praktijk, is het uiteindelijke doel. De Nederlanders krijgen een civiel erkend getuigschrift, de Belgen helaas (nog) niet."

Neinhaus: "Wij leiden doeners op: weinig in de klas, veel in de praktijk, met een vlugge doorstroming. De focus ligt vooral op grootkeuken. Wij leren bijvoorbeeld geen wijngebieden meer aan. Ik ga ervan uit dat als mensen verdere interesses hebben, deze leerlingen zelf dieper op zoek gaan om hun kennis bij te schaven. Dit hier is beroepsgericht opleiden."

5. Hoe groot is het verschil tussen theorie en praktijk? De dagelijkse voeding aan boord of aan wal is niet altijd voorbeeldig.

Defoor: "De school geeft lessen Gezonde Voeding tijdens de opleiding Keuronderofficieren. Dit is voorlopig enkel aan Belgen en nog niet voor Nederlanders, maar hierin komt een kentering. Een mentaliteitswijziging binnen de eenheden duurt jaren. Bovendien zijn de budgetten per maaltijd vastgelegd."

"We denken na over aangepaste voeding naar de aard van de activiteiten", verheldert Neinhaus. "Zo past een calorierijke maaltijd wel na zware inspanningen, zoals een lange mars. Als je aanschuift kan een app op jouw smartphone je adviseren wat je het beste kunt eten voor of na een bepaalde activiteit."



6. Hoe verlopen de lessen in coronatijd?

Joos: "Alle lessen verlopen volgens de geldende coronamaatregelen. Voor de praktijklessen bediening in de zaal is dit met mondkapje en enkel interne mensen komen proef-eten. Bij elke evolutie in de pandemie laten we ons adviseren door de Veterinaire Dienst, de bedrijfsarts en de Preventiedienst."

7. Hoe ziet de toekomst eruit?

Kanits: "Nederland zoekt verdere samenwerkingsverbanden met andere Operationele Commando's binnen hun defensiestructuur. Dit gebeurt nu ook al wanneer bepaalde opleidingen niet gevuld zijn."

Joos: "Ik ben nauw betrokken bij de integratie in de nieuwe Navy Academy (NAC). Halfweg 2022 houdt de Cateringschool op met bestaan en zal ze opgaan in de NAC als expertise area's Catering, Nutrition@Defence en Food & Beverage. Dit drieluik komt op termijn in Oostende terecht, op de Marinekazerne Bootsman Jonsen. De verhuizing staat gepland voor 2025. De 25e verjaardag van de Cateringschool markeert dus een tijdperk. Hierna schrijven we een nieuw hoofdstuk."



Op het artikel, heeft de redactie samen met Annet Jonker van het Marinemuseum aan de BENL Cateringschool enige aanvullende vragen gesteld:

Vraag:

Welke lessen worden er op de school gegeven, leert de kok bijvoorbeeld ook het samenstellen van menu's, het bijhouden van voorraden, inkoop van voedsel, keuren van voedsel etc.?

Antwoord:

Sinds 1985 zijn er geen hofmeester, kok/bakker en bottelier meer, maar zijn deze oud-dienstvakken samengevoegd tot LDV (Logistieke Dienst Verzorging).

Dus als LDVer kun je in al deze disciplines worden ingezet, en wordt je ook in deze disciplines opgeleid.

De opleidingen die we hier op school geven zijn:

- EVO LDV.
- VVO LDV.
- Bakkerij opleiding.
- Geautoriseerd. Voorraadbeheer scheepstoko.
- Bottelier operationeel (FOBOTT).
- Geautoriseerd Financieel Beheer. Scheepstoko.
- Geautoriseerd. Budget beheer Voeding.
- Wasserij opleiding (aan boord gegeven).
- Toezichthouder wasserij (aan boord gegeven).

Verder worden er diverse lessen gegeven te weten:

Voedingsleer
Keuken theorie
Drankenkennis
HACCP (Hazard Analysis Critical Control Points)
Serveerkunde
Menuleer

Vraag:

Wordt er aandacht geschonken aan het bereiden van bepaalde gerechten en dan speciaal voor aan boord?

Antwoord"

Nee niet alleen speciaal voor aan boord, maar ook voor op kazernes of in het veld.

Verskil is er niet, zij krijgen een basisopleiding, met basis recepturen, dus geen specifieke gerechten voor aan boord.

Vraag:

Wat is de grootkeuken waarover wordt gesproken?

Antwoord:

Dit noemen wij de collectieve keuken, hier ligt bij de EVO de nadruk op samenwerken elk individu bereid een stukje van de maaltijd, in een grote keuken met ketels en braadbakken, onder leiding van de instructeur.

Bij de VVO is dit een leidinggevende module, en is een van de leerlingen chef, en stuurt de rest van zijn medeleerlingen aan.

Vraag:

Lopen de koks in opleiding stage aan boord van schepen of bij m Marinekazernes tijdens hun opleiding?

Antwoord:

Er zijn geen koks meer maar LDV, en de EVO kunnen zowel hun 8 maanden durende stage boek aan boord of aan de wal bij Paresto (Defensie cateraar) doen.

Vraag:

Is er een verschil in bereiding van het eten tussen aan boord van schepen en van onderzeeboten?

Antwoord:

Ja, je hebt beperkte opslag, ruimte en apparatuur, maar dit geldt ook voor klein bovenwater (Mijnendienst)

Wel is er een verschil, bijvoorbeeld broodbakken aan boord, op grote schepen staat er een rijskast en een apart deeg kneed machine en op een onderzeeboot staat enkel een steamer (moderne hete lucht oven) waar je het brood kan rijzen en afbakken.

Verskil in bereiding is er niet, buiten opslag en apparatuur.

Vraag:

Zijn de koks direct volledig inzetbaar op de schepen na hun afgeronde opleiding?

Antwoord

De LDVer uit de EVO leveren we stage bekwaam af, en de LDV VVOer leveren we vakbekwaam af.

Vraag:

Waar worden de voormalige hofmeesters en botteliers nu opgeleid?

Antwoord:

Zie boven allen LDV, en allen worden hier op de catering school opgeleid.

Vraag:

Krijgen zij een certificaat?

Antwoord:

We zijn ook civiel gecertificeerd, dit wil zeggen, als je de EVO en het stage gedeelte afgerond heb, je een niveau 2 diploma krijgt vanuit het ROC, en de VVO een niveau 3 diploma.

Antwoorden werden gegeven door Bianca Neinhaus

(Zie foto)

In navolging van het artikel "van gortschaften tot theewater" Een bijdrage van Marije van Urk

Marije van Urk, oud-Marva, gewerkt bij Navigis, in Den Helder, en is tevens suppoost geweest aan boord museumschip Hr. Ms. Schorpioen.

Jan van Urk, mijn opa, was schipper van een botter. Hij was geboren op Urk, trouwde daar met Marijtje van der Berg en na de geboorte van hun eerste kind verhuisde het jonge echtpaar naar Den Helder.

Het liep tegen het einde van de negentiende eeuw

en de plannen om de Zuiderzee af te sluiten begonnen vastere vorm aan te nemen, waardoor vele jonge schippers Urk verlieten en zich in een kustplaats vestigden.

Hessel van Urk, mijn vader, was voorbestemd om ook visser te worden en ging op zijn twaalfde (De leerplicht gold nog totdat de lagere school voltooit was) met zijn vader naar zee om het vak te leren, maar helaas, van de drie maanden die hij heeft gevaren, was hij er drie van zeeziek en zijn vader besloot dan ook dat varen niets voor Hessel was en deed hem bij een bakker in de leer.

In 1914, hij was toen negentien jaar, kreeg hij een oproep om zich te melden voor militaire dienst en omdat hij bakker was van beroep, werd hij direct aangesteld als kok.

De eerst wereldoorlog brak uit, Nederland was weliswaar neutraal, maar toch heeft de mobilisatie vier jaar geduurd en al die tijd bleef Hessel dus militair. In één van de plaatsen waar hij zijn dienstplicht vervulde, leerde hij de beeldschone Agje Saarloos kennen en in 1918 trouwden zij, 23 en 18 jaar oud.

Inmiddels was Hessel overgeplaatst naar Den Helder en aldaar gedetacheerd in de Marinebakkerij.

Dit beviel hem uitstekend: prettig werk vlak bij zijn ouders en zijn jonge zwangere vrouw, het kon niet beter. Toen hij dan ook afzwaaide en de kans kreeg om te solliciteren naar vast werk in diezelfde marinebakkerij, greep hij die kans met beide handen aan en werd daarmee ambtenaar in dienst van het Ministerie van Marine.

Het leven was goed, in een tijd van grote werkeloosheid had hij een goede baan, ze konden naar steeds betere woningen verhuizen en kregen vier kinderen.

Helaas overleed het tweede kind (Teunis) al na veertien maanden aan difterie, maar een paar jaar later kwam er een meisje en bijna tien jaar na haar weer een meisje. Op dat moment had hun oudste zoon Jan de Mulo afgemaakt en moest al bijna in dienst. Omdat het gezin in Den Helder woonde, lag het voor de hand dat Jan bij de Marine zou gaan, maar helaas, het werd de Artillerie en zo gebeurde het dat vader Hessel tijdens de mobilisatie in de eerste Wereldoorlog zijn dienstplicht vervulde en diens zoon Jan hetzelfde deed tijdens de mobilisatie in de Tweede Wereldoorlog.

Ook voor vader Hessel en zijn collega's ging deze mobilisatie niet ongemerkt voorbij: er moest heel veel brood gebakken worden om alle schepen te bevoorraden en de bakkers maakten dan ook lange werkdagen. In die tijd was het nog gebruikelijk om tussen de middag warm te eten en daarom, ondanks het feit dat ze de beschikking hadden over een bakkerij vol brood, moesten mijn zus Neelie en ik (het nakomertje) iedere dag een pannetje eten naar pa brengen.

Het was een donkerrood pannetje dat eerst goed in kranten werd gewikkeld om het eten warm te houden en vervolgens in een stevige tas door ons naar de bakkerij werd gebracht.

Op één van die dagen tijdens de mobilisatie kregen Neelie en ik van een collega van pa een stuiver (5 cent, wat toen best een hoop geld was) om snoep van te kopen. We waren daardoor al een beetje aan de late kant, maar toen er ook nog vliegtuigen over kwamen die veel lawaai maakten en waaruit van alles op de haven en de stad kwam vallen, was mijn moeder helemaal in alle staten toen we eindelijk op ons gemak naar huis kwamen wandelen.

Er volgde een verwarrende tijd: 's avonds gingen we naar een tante die – dachten ze – in een veiliger deel van de stad woonde, om dáár te slapen. Of we gingen schuilen in de loopgraaf die aan het eind van onze straat was gebouwd.

Pa werkte nog zo goed en kwaad als het ging door, maar op een gegeven moment zijn ze toch maar op de fiets gestapt en met mij achterop richting Heemstede, waar mijn moeders familie woonde, vertrokken. Op het moment dat we langs Marine vliegveld De Kooi kwamen, werd dat juist hevig beschoten en moesten we plat in de berm gaan liggen om niet geraakt te worden.

Ook het huis van de tante waarvan we dachten dat ze in een veiliger deel van de stad woonde werd helemaal in puin geschoten.

Toen Nederland gecapituleerd had en alles een beetje rustiger leek, zijn ze toch maar weer teruggegaan naar Den Helder en van mijn vader werd ook verwacht dat hij zich weer bij de bakkerij zou melden. Zoals bekend, werd toen de situatie anders: de Duitsers waren de baas, Den Helder werd "Spergebied" en de burgerbevolking moest evacueren. Zodoende kwamen we in Warmenhuizen terecht, maar pa moest zich toch nog iedere dag in Den Helder laten zien tot de dag kwam dat we hoorden dat de Marinebakkerij was gebombardeerd en er niets meer van overgebleven was.

Hier eindigde voortijdig de ambtenarencarrière van mijn vader.

Ander geschikt werk zoeken lukte niet en na een paar pogingen daartoe gaf men de moed op en pa kreeg wachtgeld tot hij op zijn 65^{ste} ABP-pensioen kreeg. Met zijn collega's zal het wel hetzelfde gelopen zijn, al weten we dat niet zeker en hadden we alleen met "oom" Jan Spaans en zijn vrouw nog lang contact.

In ieder geval zijn we nooit meer teruggekomen in het mooie huis in Den Helder, want pa was niet meer economisch gebonden en alleen mensen die dat wèl waren, mochten weer in de verwoeste stad wonen. Ook broer Jan kon niet meer werken, die was volkomen invalide teruggekomen uit Duitse gevangenschap nadat hij al in 1942 was

gearresteerd omdat hij zich bezighield met het stencilen van het illegale "Vrij Nederland".

Noot Redactie:

De marine bakkerij werd op 23 december 1942 getroffen bij een zwaar bombardement op Den Helder.

Het doel van de geallieerde vliegers was de Rijkswerf, maar de bommen kwamen tevens terecht op de Achterzuidstraat waar de bakkerij gelegen was.

Het graan voor de bakkerij werd echter opgeslagen op Willemsoord, in het stoommachinegebouw, later bekend als gebouw 47 en dus ook wel het graanpakhuis genoemd.

Het gebouw werd tussen 1813 en 1823 gebouwd en pas in 1862 ingericht tot onder andere graanbergplaatsen voor de bakkerij.

Het gebouw bevindt zich bij de ingang van Willemsoord, aan de Weststraat.



In Memoriam

Wil van Son

8 april 1933 – 9 juli 2021

Embleem Schorpioen



Door Frits Rohling

Op maandag 11 oktober 2021 ontving het bestuur de droeve mededeling dat afgelopen zomer, op 9 juli 2021 te Vlissingen, de beschermvrouwe van Zr. Ms. Schorpioen, Wil van Son, is overleden.

Wil ontving op 6 juli 2001 de Prins Hendrik Legpenning uit handen van toenmalig BDZ, viceadmiraal C. van Duyvendijk, vanwege haar jarenlange inzet voor het behoud van de Schorpioen.

In 1982 werd de Schorpioen door mevrouw Wil van Son ternauwernood onttrokken aan de sloop.

Zij vond dat het historische en karakteristieke ramschip uit 1868 als museumschip een plek in de haven van Vlissingen moest hebben en daarom in haar oude luister moest worden teruggebracht.

Het schip werd door de Dienst der Domeinen (tegenwoordig Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf) aangeboden om bij inschrijving te worden verkocht aan schroothandelaren. De inschrijving zou nog vier dagen openstaan en snel handelen was dus het adagium om het schip van de ondergang te redden en daarvoor een stichting in het leven te roepen om als rechtspersoon te worden ingeschreven.

Haar doortastendheid resulteert drie dagen later in de Stichting Ramschip Schorpioen, ondersteund met een vermogen van 63.000 gulden en verzekerd van deelname aan de veiling. In juni 1982 wordt de Stichting Ramschip Schorpioen de nieuwe eigenaar en verlaat de Schorpioen op 19 juli 1982 de haven van Den Helder. Op 11 december 1998 keert het schip weer in volle glorie terug in Den Helder.

Het is te danken aan de gepassioneerde inzet van Wil van Son-Florisie en haar echtgenoot Henk van Son dat de Schorpioen een metamorfose heeft ondergaan na een restauratie van zeven jaar aan een kade bij de Scheldewerf te Vlissingen in samenwerking met de Stichting Ramschip Schorpioen en diverse particulieren en bedrijven, waarbij Henk en Wil, geholpen door vele vrijwilligers, persoonlijk de handen uit de mouwen staken.

Op 3 juli 1989 wordt de Schorpioen als museumschip geopend te Middelburg waar het schip ligt afgemeerd in het Kanaal door Walcheren, tegenover het station. Dit zeer tegen de zin van Henk en Wil van Son die de Schorpioen in 'hun' Vlissingen als cultureel en maritiem erfgoed willen laten schitteren. In vier jaar tijd groeit het aantal bezoekers tot 33.000 in het topjaar 1993.

Het kon dan ook niet uitblijven dat de reacties van de kant van de bezoekers, nationale- en internationale organisaties en particulieren, die zich zeer verbonden voelden met het behoud van het maritiem erfgoed, zeer lovend waren over deze unieke restauratie.

Dat de Stichting Ramschip Schorpioen wegens omstandigheden na tien jaar voor de Schorpioen een andere ligplaats moest zoeken was voor het Marinemuseum aanleiding om in onderhandeling te gaan over een mogelijke overname en terugkeer van de Schorpioen naar Den Helder.

Mede door de inzet van Wil van Son is het Marinemuseum tot op de dag van vandaag in het bezit van een publiekstrekker van formaat.

De naam van Wil van Son zal nauw verbonden blijven met het behoud van een stuk cultureel en maritiem erfgoed van de Koninklijke Marine uit de negentiende eeuw, met als thuishaven Willemsoord, Den Helder.



Gestolen model onderzeeboot O19 duikt op als replica



Het nieuwe schaalmodel van de O19, foto Traka
'Actie Traditiekamer Onderzeedienst herstelt gat in onze collectie'

Het, na diefstal verloren gegane model van onderzeeboot O19 is door een actie van de Traditiekamer weer opgedoken. De commandant Onderzeedienst nam een replica van de vermaarde boot op 15 oktober 2021 in ontvangst. De mini-O 19 is gemaakt door de modelbouwers Jaap Woort en Seraya Prudon.

Het nieuwe model mag er wezen. De mannen van de Traditiekamer, glommen van plezier bij de overhandiging van het groen-rode schaalmodel aan kapitein ter zee Jeroen van Zanten die nu aan het hoofd van de Onderzeedienst staat. *De beide modelbouwers met de commandant OZD kapitein ter zee Jeroen van Zanten.*

Het model van Hr. Ms. onderzeeboot-mijnenlegger O 19 is terug op haar basis, constateerden de aanwezigen bij de ceremonie. Het is de gewoonte dat een scheepswerf een model van een te bouwen schip laat maken, een zgn "werfmodel". De opdrachtgever krijgt dan niet alleen een idee hoe het schip er uit zal gaan zien maar ook als presentatie voor eventuele meerdere opdrachten (P.R). Zo werd voor de O 19 ook zo'n model gebouwd.

De O 19 was een onderzeeboot/mijnenlegger en had nog een zusterschip, de O 20. De beide boten waren voor hun tijd (1939) de beste boten die op onderzeeboottechniek te vinden waren. Zij is ontworpen door ir. G. de Rooy en gebouwd te Wilton-Fijenoord te Schiedam.

Kiel van de O 19 werd gelegd op 15 juni 1936, het ter watergelaten op 22 september 1939 (doopster was mevrouw A.Th. M. van Dongen-Guth).

Op 6 februari 1939 werd er begonnen met de proefvaarten. In verband met de gespannen

internationale toestand werden deze op 14 april 1939 afgebroken en ging de boot terug naar de werf om in versneld tempo gereed gemaakt te worden voor de dienst.

Technische gegevens:

Lengte 80,7m, breedte 7,41m en had een diepgang van 3,87m.

De tonnage 1145 ton boven- en 1561 ton onderwater.

De motoren bestonden uit 2 Sulzer diesels voor boven water vaart en 2 elektromotoren (Slikkerveer) voor de onder water vaart. Deze leverden een snelheid van 19,5 knopen boven- en 9 knopen onder- water op.



De boot had een duikdiepte tussen de 80-100 meter. Zij had een bemanning tussen de 40-55 opvarende (afhankelijk van de situatie waar de boot zich vond, vredes- of oorlogstijd). Voor een onderzeeboot had zij een grote/zware bewapening; 4 boegbuizen van 53,3 cm, 2 hekbuizen van 53 cm en 2 buizen midscheeps ook van 53 cm. (totaal 14 torpedo's aan boord). Een dek kanon van 8,8 cm en twee 40 mm mitrailleurs (Bofors), deze waren ingebouwd en konden hydraulisch omhoog gebracht worden. Ook was er nog op de brug een mitrailleur van 12,7 mm geplaatst. Verder had de boot aan beide

zijde 10 mijnenkokers waar totaal 40 mijnen in geplaatst konden worden.

Ongeveer 60% van de romp was niet geklonken maar gelast. Hierin was Wilton-Feyenoord zijn tijd ver vooruit. Door deze toepassing en het gebruik van hydrauliek, niet alleen het geschut maar ook voor de duikroeren, periscopen, ankers en de mijnenwerp-installatie, was de boot geruislozer. Door dat er gelast werd (gewichtvermindering) konden er ook zwaardere motoren geplaatst worden. De allernieuwste geruis peiler, echolood en andere technische apparaten waren in de boot geplaatst.

Ook was de boot uitgerust met een snuiverinstallatie, ontworpen door twee Nederlandse marineofficieren, een unicum!
(Redactie: LTZ1 Jan Jacob Wichers en SBN Johannes Cornelis van Pappelendam)

Hiermee kon met de dieselmotoren onderwater, op periscoopdiepte, varen.
De O 19 was de eerste onderzeeboot ter wereld die met zo'n installatie was uitgerust.

Op 3 juli 1939 werd ze in dienst gesteld. Op 25 juli 1939 vertrok de boot onder commando van Ltz1 K. van Dongen naar Nederlands-Indië. Gedurende de oorlog heeft de boot zowel in Nederlands-Indië als Europese wateren dienstgedaan waarbij zij, onder verschillende commandanten, zeven oorlogspatrouilles heeft gemaakt en hierbij diverse vijandelijke schepen tot zinken gebracht CQ beschadigd (11).

Een maand voor het beëindigen van de Tweede Wereldoorlog, strandde de boot op Ladd Rif (dit rif was niet vermeld op de aanwezige zeekaart aan boord) en is na een paar vruchteloze pogingen om het schip te redden, door de bemanning en de ter assistentie toegesnelde Amerikaanse onderzeeboot (USS COD) door springstof, geschut en torpedoschoten op 8 juli 1945 vernietigd. De bemanning overleefde allen de oorlog (bron: Monografie Nederlandse onderzeeboten Hr.Ms. O 19, Traditiekamer OZD, 2018).

Het 'werf'-model: Het eerste model was, zoals we kunnen nagaan, al vroeg bij de onderzeedienst terecht gekomen en heeft na een aantal verhuizingen over diverse locaties in verschillende ruimtes gestaan. Bij de viering van 90 jaar Onderzeedienst (2006) was het model tentoongesteld bij de ingang van de tent, achter het gebouw Waalhaven op Steiger 19. Dit was voor samenkomst, viering en boek-presentatie, ter ondersteuning, (met ander objecten), over de geschiedenis van de onderzeedienst. Bij het opruimen van de tentoonstelling bleek het model verdwenen te zijn. Meegenomen door onverlaten!

Via oproepen in diverse Marine-periodieken is hier aandacht aangegeven en er is zelfs, door een particulier, een beloning van 1000 euro uitgelooft, maar alle pogingen bleken vruchteloos. Uiteindelijk

is er aangifte van diefstal gedaan. De bemanning van TRAKA hoopte op een wonder dat uiteindelijk toch ooit iemand het model bovenwater zou brengen. 5 Jaar geleden heeft TRAKA begrepen dat het model niet meer terugkomt en is toen de gedachte ontstaan om een nieuw model te laten maken.

Na verschillende modelbouwers benaderd te hebben begreep TRAKA dat het bouwen van een model, schaal 1:100, tussen de 7500 en 12000 euro zou gaan kosten. Dit ging de vlooienspot van TRAKA zwaar te boven. Naar aanleiding van een krantenartikel in het Noord Hollands Dagblad over één van de beste modelbouwers van Europa de heer Jaap Wort uit Den Helder heeft TRAKA deze modelbouwer benaderd en hij stelde voor het model te bouwen.

Over de prijs hoefde TRAKA zich geen zorgen te maken. *Het geld komt later wel en daar komen wij wel uit, maak je maar geen zorgen!*

Hij wilde wel op de Marinedagen in de OZD tent staan om zijn kunnen en naam te presenteren. Na toelevering van bouwtekeningen, foto's ed. is hij aan de slag gegaan. De belofte dat het ongeveer een jaar zou duren stelde de TRAKA hoopvol. Ondertussen was TRAKA gestart met fondsverwerving en mondjesmaat kwam er geld in kas. Kleine en maar ook iets grotere bedragen van o.a. diverse oud-opvarenden/familieleden, geïnteresseerde en officieren die met FLO gingen en hun geldelijk afscheidscadeau beschikbaar stelde.

Zelf een Rotaryclub uit IJmuiden doneerden. Op de valreep schonk ook de organisatie Marine kalender uit Julianadorp-Zuid een groot bedrag. De kas vulde maar het was nog lang niet genoeg, er kon nog best wat meer bij. Maar 'alles sal reg kom' en met dit vertrouwen heeft TRAKA de opdracht gegeven voor het bouwen van het model.

De bouw is niet gemakkelijk gegaan, de modelbouwer had te kampen met diverse rampen; overlijden van echtgenoot, ernstige ziektes en familieaangelegenheden en dit alles is de oorzaak dat het model pas in juni 2021 afgeleverd kon worden aan de TRAKA.

Maar het uiteindelijke resultaat mag er zijn en het geeft voldoening aan de bemanning van de TRAKA; ze zijn er trots op en wanneer het model straks in de ruimte van de Onderzeedienst Traditiekamer op Steiger 19 staat, het allen zullen hebben ervaren dat n.l. met geduld, begrip en inzet, ondanks alle tegenslagen, iets 'Groots Verricht' werd. Het model is weer terug op de basis.

Bron:
Traditiekamer Onderzeedienst,

Gerard Horneman,
Ron vd Broek,
Johan Kragten,
Frans C.Klut

Aandacht en zorg voor de Post -actieve collega

Door: Anniek Reiff-Kranenburg

Het grootste deel van mijn diensttijd ben ik werkzaam geweest in de personele zorg.

Na mijn FLO heb ik mijn aandacht verlegd naar de post actieve collega, want de behoefte aan aandacht en zorg stopt niet bij je FLO. Zodoende heb ik in de afgelopen jaren 2 initiatieven ontwikkeld voor de post actieve collega's.

Op verzoek van de redactie breng ik u op de hoogte van deze initiatieven.

De FLO-borrel

Als je de Koninklijke marine verlaat met functioneel levensontslag dan neem je niet alleen afscheid van je werkzaamheden.

Je neemt ook afscheid van een samenleving waar je heel veel jaren deel van uit hebt gemaakt. Een samenleving met een eigen cultuur, eigen woorden en uitdrukkingen, eigen humor en vooral veel saamhorigheid en kameraadschap.

Ook word je vanaf dat moment bij het betreden van marine-terrein behandeld als de grote onbekende.

Toen ik op 1 maart 2013 moest vertrekken, moest ik enorm wennen aan het gemis van alles wat in de voorafgaande 39 jaar zo vanzelfsprekend was.

Toen ik op een later moment met mijn Sobat Ruud Zahradnik onder het genot van een kop koffie aan de praat kwam over dit gemis, bedachten we spontaan dat we hier zelf iets aan wilden doen.

Vanaf 2015 organiseren wij daarom een paar maal per jaar een FLO-borrel.

Dit doen we bij voorkeur op een locatie met een nautisch karakter en zo zijn we al te gast geweest bij de Marineclub, de Marine golfclub Neptunus, Storm aan Zee, etc.

Na een voorzichtige start neemt het aantal deelnemers gestaag toe.

De laatste borrel op 3 september j.l. werd bezocht door 53 pax.

De FLO-borrel is voor **alle** post actieve collega's die de dienst met FLO of voortijdig hebben verlaten.

De borrel is altijd op een vrijdag.

Vanaf 16.00 uur wordt een drankje geschonken en rond 18.00 uur is er gelegenheid om een hapje te eten. (Laatste keer was een voortreffelijk rijsttafel)

Iedere bezoeker krijgt een eigen bon waarop zijn consumpties worden bijgehouden, zodat eenieder uitsluitend de eigen gemaakte kosten betaald.

We zijn van plan om op 26 november opnieuw een FLO-borrel te organiseren.

Belangstellenden kunnen mij een mailtje sturen en worden dan opgenomen in de mailinglijst.

Mijn mailadres

is: anniektverschil2@hotmail.com

Het Post-Actieven Netwerk Koninklijke Marine PANKM

Door Anniek Reiss-Kranenburg

Tijdens onze actieve diensttijd ziet ons leven er net even anders uit dan het leven van de gemiddelde burger. De marineman/vrouw is veel en vaak van huis en verricht specifieke militaire werkzaamheden.

Zolang we in actieve dienst zijn kunnen we onze ervaringen en eventuele problemen delen met onze collega's die hetzelfde leven leiden. Nadat we de KM verlaten valt dit vangnet grotendeels weg. Toch kan er nog behoefte zijn, of behoefte ontstaan aan een luisterend oor en ondersteuning naar aanleiding van missie/operationele ervaringen en/of taakgebonden incidenten.

Ook kan er in het dagelijks leven van de PA-militair sprake zijn van tegenslag van allerlei aard en kunnen er daardoor problemen ontstaan die hij/zij niet alleen aan kan.

Tenslotte kan er sprake zijn van een ingrijpende gebeurtenis in het actuele leven van de PA militair, of blijkt een schokkende ervaring die in het verleden heeft plaats gevonden niet of onvoldoende verwerkt.

Zowel het specifieke militaire leven als de operationele/militaire ervaringen, de taal, de normen en waarden, de mores, etc, kunnen er dan de oorzaak van zijn dat de PA militair in zijn naaste omgeving voor zijn/haar gevoel geen geschikte persoon heeft om steun bij te zoeken.

Daarom heb ik op 1 februari 2019 het Post Actieven Netwerk Koninklijke marine opgericht samen met voormalig collega's Piet Kruithof, Ruud Zahradnik, Martin van Daalen en Berend Timmermans.

Het PANKM biedt aan post actieve militairen van CZSK, zowel veteraan als niet-veteraan, op verzoek collegiale ondersteuning. Deze collegiale ondersteuning wordt geboden door post actieve collega's die tijdens hun actieve diensttijd de opleiding tot collegiale netwerker hebben gevolgd. Zij zijn getraind in het voeren van een collegiaal ondersteunend gesprek. Zij bieden een luisterend oor en begrip, zonder oordeel. Als er naast een luisterend oor behoefte is aan advies, dan zal de netwerker dit naar beste vermogen geven.

Als blijkt dat de situatie vraagt om specifieke deskundigheid of professionele zorg, dan zal de

netwerker hierin ook proberen te voorzien door advies en/of bemiddeling. In het laatste geval overlegt de netwerker zo nodig met de coördinator om tot de beste keuze te komen. Uiteraard is het collegiale gesprek vertrouwelijk.

De coördinator van het PANKM is Berend Timmermans. De aanvragen om collegiale steun verlopen via Berend. Als er behoefte is aan ondersteuning vanuit het PANKM dan kan het contact gelegd worden door een mail te sturen aan Berend via pankm2019@gmail.com.

Het is voldoende om in de mail je naam en telefoonnummer te vermelden, waarna Berend telefonisch contact zal zoeken om de aanvraag door te spreken.

Het bestand van PANKM bestaat momenteel uit 32 pax die verspreid over Nederland wonen.

Tot zover de informatie over deze initiatieven voor de post actieve militair. Als u interesse hebt dan bent u van harte welkom op de FLO-borrel en mocht het leven even minder makkelijk verlopen dan staan we met het PANKM graag voor u klaar.

Anniek Reiff-Kranenburg

Semaforen in Nederland Kustbescherming en communicatie

Door Frits Rohling

In 2021 is het 230 jaar geleden dat de Franse gebroeders Chappe een constructie hebben gecreëerd om optisch berichten te versturen over grotere afstanden. In diverse steden en dorpen in Frankrijk werden daarvoor vanaf 1793 seinposten ingericht. Tijdens de Bataafse en Franse tijd (1795-1813) werd ook de kustbeseining in de Nederlanden geïnstalleerd.



Claude Chappe

Daartoe werden een aantal sein- of uitkijkposten opgericht langs de Nederlandse kust.

Reeds vanaf 1798 werden deze seinposten of "kusttelegrafen" op zicht afstand van elkaar geplaatst langs de kust van Zeeland naar Texel en kon de regering in Den Haag vrijwel direct gewaarschuwd worden over verdachte scheepsbewegingen op zee. Admiraal J.H. van Kinsbergen ontwierp in 1794 al een "kusttelegraaf" voor de verdediging van de Zeeuwse en de Hollandse kust om een mogelijke Franse aanval vanaf de Noordzee vroegtijdig te signaleren. Door middel van kanonschoten of het afvuren van vuurpijlen kon de seinwachter het achterland waarschuwen.



van Kinsbrgen

over de bevroren rivier de Merwede het gewest Holland binnen te trekken

Helaas werd toen al door geldgebrek en onvoldoende materialen het plan van admiraal van Jan Hendrik van Kinsbergen aanzienlijk vertraagd en wisten de Franse troepen in 1795 onder leiding van generaal J.C. Pichegru vanuit het reeds bezette Brabant



Jean-Charles Pichegru

Na de vlucht van Stadhouder Willem V in 1795 werd de Bataafse Republiek uitgeroepen en werd in een periode van relatieve rust de opbouw van diverse seinposten langs de kust wederom ter hand genomen, mede vanwege het onrustige gevoel over een mogelijke Britse aanval vanuit zee.

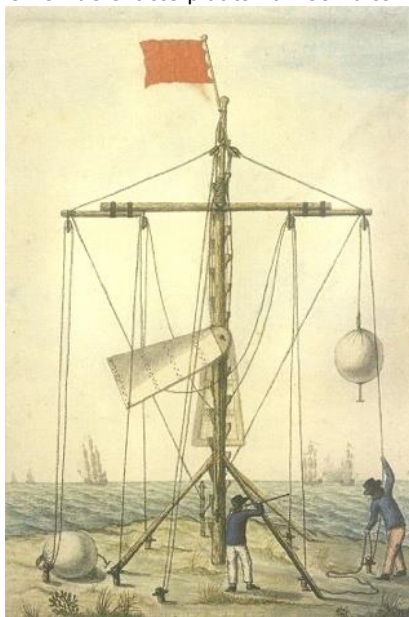
Het zal u niet vreemd over komen dat de dorpen waar zo'n seinpost werd gevestigd de inrichting en de bemensing voor eigen rekening moesten nemen. Ergo, in de gemeentelijke begroting moesten daarom twee seinwachters per post worden opgenomen. Iedere seinpost werd voorzien van een seinmast of -steng waarin vlaggen, nachtseinen of pektenonnen konden worden gehesen.

Per 1 januari 1799 werden de plaatselijke overheden van hun taak ontheven nadat uit de resultaten van een onderzoek van het Uitvoerend Bewind naar de beseining en de organisatie van de posten was gebleken dat deze niet aan de eisen voldeden. Het hoogste orgaan van de marine, het Comité van de Marine, was al vervangen door de agent (minister) van Marine, Jacobus Spoor. De instructies die hij bij zijn benoeming had meegekregen behelsden ondermeer de taak om voor de kustbescherming te zorgen. Ergo, de leiding over de beseining werd ondergebracht bij de Marine. Aan het hoofd werd een directeur aangesteld en de 63 seinposten werden verdeeld over drie departementen: De Waddeneilanden met 12 posten, de vaste kust van Holland en de Zuid-Hollandse eilanden met 21 posten en Zeeland met 30 posten. Aan het hoofd van elk departement werd een inspecteur benoemd.

De inmiddels gepensioneerde Schout-bij-Nacht Jacobus Van Woensel werd in 1799 benoemd als directeur-generaal van de Telegraphische-kustbeseining, ingesteld als communicatiemiddel 'ter verhoeding van een vijandelijken overval'. Hij trad in 1760 als adelborst in dienst van de Marine, werd in 1777 Kapitein ter Zee en voerde in de slag bij Doggersbank (1781) het bevel over de 'Amphitrite'. In dat jaar hield hij zich al bezig met het maken van een ontwerp om met vlaggen-codes berichten door te geven. In 1787 voer hij onder Schout-bij-Nacht Mellvill tijdens een dreigend conflict met Marokko met drie fregatten naar Tanger om aldaar tot een oplossing voor het

geschil te komen in overleg met de keizer van Marokko. In 1793 was hij commandant van de 'Admiraal de Ruyter' tijdens een expeditie naar Algiers. In 1794 werd hij gepensioneerd in de rang van Schout-bij-Nacht.

De oprichting van de seinposten langs de Hollandse kust was in juli 1799 een feit en werd deze vorm van communicatie vrijwel direct actief toen een Brits-Russische landingsvloot onder bevel van de Hertog van York in augustus van dat jaar voor de kust van Noord-Holland verscheen. York had de opdracht meegekregen om het Franse Keizerrijk en zijn bondgenoten aan te vallen en het gebied tussen Den Helder en Den Haag te veroveren. Door de 'snelle' berichtgeving vanaf de Scheveningse seinposten was het Uitvoerend Bewind in staat om de activiteiten van de vijandige vloot vrijwel stante pede te volgen. Hierdoor was het dan ook mogelijk om een analyse te maken en de exacte plaats van een uiteindelijke



Seinpost bij Callantssoog

landing vast te stellen: vlak voor de seinpost bij de Zanddijk ten zuiden van Huisduinen. Er werden dan ook direct extra troepenversterkingen naar de plek des onheils gestuurd. Uiteindelijk kwam het 40.000 tellende Engelse-Russische leger op 22 augustus 1799 aan land bij Groote Keeten, gelegen tussen Callantssoog en Den Helder.

De Vrede van Amiens in 1802, de wapenstilstand tussen Frankrijk en Groot-Brittannië, was voor agent Spoors een reden om de kustbeseining al op 14 oktober 1801 op te heffen en te verkopen. Spoors werd in december 1801 door de Raad van Marine vervangen. Vervolgens liet de Raad het Staatsbewind weten dat de vloot weer op volle sterkte moest worden gebracht. Ook de kustbeseining werd weer geactiveerd door de voorzitter van het Comité van Marine, Henricus Aeneae, door op 3 augustus 1803 de opdracht te geven om op de goedkoopste wijze een ontwerp te maken voor een nieuwe kusttelegraaf. Bij het departement van Marine had men de bui al zien hangen en er in 1801 vanuit gegaan dat de buiten

dienst gestelde telegrafen na verloop van tijd weer geïnstalleerd moesten worden.

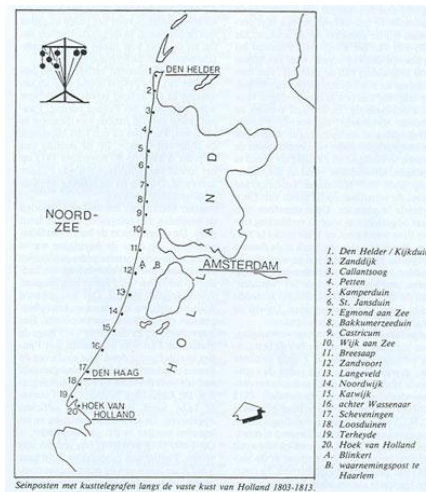
Het plan van Aeneae beoogde twintig seinposten, uitgerust met een telegraaf, langs de kust en in de toekomst uit te breiden naar de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. Het ontwerp van Aeneae was makkelijker te bedienen dan de Bataafse telegraaf uit 1799.

De seinen werden gevormd door bollen of met pektonnen. De ra vande mast stond dwars op de kustlijn, dus optisch gesitueerd op de lijn van Noord naar Zuid en vice versa, en daardoor voor de schepen op zee niet zichtbaar. Er konden in totaal 21 tekens worden gecombineerd, die de inhoud van al vastgestelde berichten over scheepsbewegingen of vijandelijke acties weergaven. Ergo, een teken of de combinatie van meerdere tekens stond gelijk aan een algemeen bekend en vooropgesteld bericht, vermeld in een gedrukte instructie: "Kustbeseining langs den Hollandschen wal van Den Helder tot Hoek van Holland". De 21 tekens konden ook worden gebruikt als aanduiding van cijfers of letters.

Niet alleen de seinposten moesten een nieuw leven worden ingeblazen, ook de organisatie moest door Aeneae worden heropgericht. De seinposten moesten opnieuw bemenst worden en moest Aeneae ook op zoek naar een nieuwe eerste-seinmeester. In dit geval nam Henricus Aeneae een 'revolutionaire' beslissing en benoemde het Comité van Marine op 8 augustus 1803 in deze functie Theodorus Pansier, een burger.

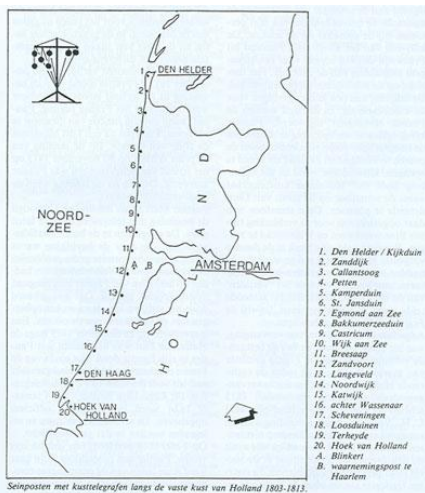
Pansier stamde uit een streng katholiek milieu afkomstig uit Druten en verhuisde naar het westen waar zijn vader werkzaam was bij het Hoogheemraadschap Rhijnland. Na de reformatie (1581) kregen de katholieken het drie eeuwen lang sterk te verduren, vonden uiteindelijk verlichting in de Franse overheersing en sloten zich aan bij de Patriotten. Ook Theodorus Pansier sloot zich in 1795 aan bij de Patriotten en leidde op 22 februari 1795 in Scheveningen de eerste vergadering waarbij vijftig Patriotten aanwezig waren en besloten tot de oprichting van de Vaderlandse Sociëteit "De Harmonie". In datzelfde jaar wordt hij schepen van de gemeente Scheveningen door de Oranjegezinde Boudewijn de Witt uit zijn functie te zetten. Deze functie behelsde ook dat hij verantwoordelijk werd voor de seinpost van Scheveningen.

In artikel I. van de instructie uit 1803 staan de genummerde seinposten vermeld:





1. Op Kykduin, aan den Helder,
2. Op den Zanddyk, tusschen Kykduin en Callandsoog,
3. Op de Buitenduin van Callandsoog,
4. Op de Buitenduin, benoorden Petten,
5. Op Camperduin,
6. Op St. Jans-duin,
7. Te Egmond aan Zee,
8. Op de Bakkumerzeeduin, tusschen Egmond en Castricum,
9. Achter Castricum,
10. Te Wyk aan Zee,
11. Aan de Breë-Saep,
12. Te Zandvoort,
13. Op de Duinen van Langeveld,
14. Te Noordwyk aan Zee,
15. Te Katwyk aan Zee,
16. Achter Wassenaar,
17. Te Scheveningen,
18. Achter Loosduinen,
19. Aan ter Heyde,
20. Aan den Hoek van Holland.



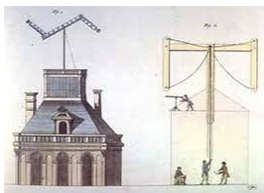
Na zijn benoeming als eerste-seinmeester stelde Pansier zes seinmeesters en een leidinggevende seinmeester aan. Tevens besloot hij om veertien seinposten op te richten op de Zuid-Hollandse eilanden Voorne en Goeree en het werven van de benodigde seinmeesters voor deze seinposten. Pas in 1811 werden de seinposten op de Waddeneilanden weer in ere hersteld als onderdeel van de verdedigingswerken rond Den Helder, waaronder Fort Kijkduin.

De nieuw op te richten telegrafien moesten de verbinding met de Franse kustbeseizing van Vlissingen naar Boulogne verbeteren. Als onderdeel daarvan werden de Hollandse seinen in december 1803 voor de Zeeuwse posten aangepast door middel van het opstellen van een 'amplicatie der seinen', Signaux de la defense. Pansier lijkt de herinrichting van het telegraafpark voortvarend aan te pakken en in het voorjaar van 1804 worden de eerste telegrafien op de Zeeuwse eilanden klaargemaakt voor gebruik. Als eerste-seinmeester blijft Pansier echter verantwoordelijk voor de telegrafien langs de Hollandse kust.

Gedurende een decennium bewijzen de telegrafien hun bestaansrecht bij het versturen van berichten over (mogelijke) aanvallen op de Nederlandse kust. Het ging hier vooral over verschillende Britse verrassingsaanvallen, speciaal de landing op de kust van Walcheren in 1809 door een Brits expeditieleger. Bij Haarlem had men een aftakking gemaakt naar een waarnemingspost op de Sint Bavo (B.) vanwaar een koerier direct naar Amsterdam werd gestuurd om het bericht over te brengen. Zo kon het gebeuren dat de minister van Marine Jhr. Mr. P. Van der Heim voor die tijd snel op de hoogte werd gebracht van de invasie van 40.000 Britse manschappen op de stranden van Walcheren, die via deze weg Antwerpen probeerden te veroveren. Ook de regering in Parijs was via het Franse telegraafstelsel binnen enkele uren op de hoogte gesteld van de invasie. Na een ongelijke strijd moesten de Hollanders en de Fransen de strijd opgeven en het eiland prijsgeven. Niettemin werd deze expeditie voor de Britten een grote mislukking vanwege het uitbreken van de "Zeeuwse koorts" (malaria). Uiteindelijk overleden in totaal 8.000 Britten aan deze ziekte en moest het expeditieleger na enkele maanden terugkeren naar Engeland.

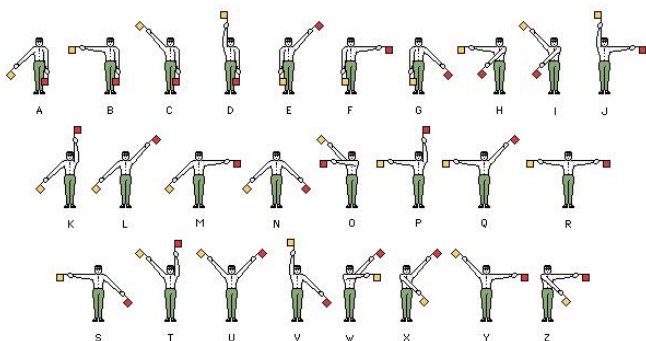


In 1806 werd Lodewijk Napoleon Bonaparte koning van Holland. Onder hem kreeg de kustverdediging een extra dimensie erbij, namelijk de kustbewaking wat betekende dat de seinwachters er een taak bij kregen in het kader van de opsporing van smokkelaars. Onder de (vissers)schepen, bomschuiten, die dagelijks op de



stranden aanlanden bevonden zich ook verdachte schepen met smokkelwaar. Wanneer zo'n schip werd onderkend werd dat direct aan de Franse Douaniers doorgegeven.

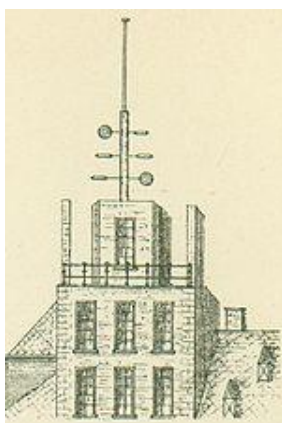
Het ontstaan van de kustwacht was hiermee een feit en te danken aan de invoering van het Continentaal Stelsel, ingevoerd door Keizer Napoleon I als een handelsboycot tegen Engeland



en was als embargo op alle Britse producten van kracht van 1806 tot 1814. Een degelijke juridische basis voor deze extra taak voor de seinwachters was echter ver te zoeken, wat impliceerde dat hun beoogde

opsporingsbevoegdheid van nul tot generlei waarde was. De onderlinge verstandhouding tussen de Franse Douaniers en de seinwachters leidde dan ook regelmatig tot conflicten omdat het onderlinge vertrouwen ver te zoeken was en de seinmeesters werden verdacht van medeplichtigheid aan smokkel. Een heikele kwestie die door Pansier tot op de bodem moest worden uitgezocht wat resulteerde in uitbreiding van het toezicht op de seinwachters, waarbij de inlijving van het Koninkrijk Holland bij Frankrijk op 9 juli 1810 tot een strengere toepassing van deze controle leidde.

De inlijving bij Frankrijk zorgde er ook voor dat op de Zeeuwse eilanden de Franse semaforen werden opgesteld. Voor eerste-seinmeester Pansier betekende dat een nieuwe uitdaging om de telegrafische communicatie tussen Holland en Frankrijk gestroomlijnd te laten verlopen ondanks het probleem van twee verschillende talen en het gebruik van twee verschillende codes waarbij de Fransen 343 codes gebruikten en de



Nederlanders slechts 21. De seinwachters op de Franse semafoor (ontwerp van de Franse

marineofficier Depillion), gevestigd op de toren van Goedereede, hadden hun handen vol aan het "vertalen" van de ontvangen Franse codes om die vervolgens via de Hollandse kusttelegraaf, die naast de Franse semafoor werd opgetrokken, via de "Ligne semaforique de Willemstad" over Middelharnis, Oude Tonge, Ooltgensplaat en Willemstad richting Scheveningen en Amsterdam door te sturen. Ook eerste-seinmeester Pansier ontkwam niet aan de strengere organisatorische aanpak van de Franse overheerser en werd zijn positie door de aanstelling van twee vlagofficieren van de Marine gedegradeerd. Vice-admiraal Albert Lambertsz. Kikkert, op 10 april 1808 benoemd door Lodewijk Napoleon tot directeur en commandant van de marine in het Zuiderdepartement met als standplaats Rotterdam.



Gerrit Verdooren (Adriaan de Lelie)

Schout-bij-Nacht Gerrit Verdooren van Asperen, op 1 januari 1810 door Napoleon I benoemd tot "Contre-amiral" van de Franse vloot en aangesteld tot "Chef-militaire" van het maritieme arrondissement van Amsterdam. Wanneer de Fransen in november 1813 door de opstandige Nederlandse bevolking uit een groot deel van de Nederlanden worden verjaagd besluiten ook Vice admiraal Kikkert en Schout-bij-nacht Verdooren de Franse dienst te verlaten. Eerste-seinmeester Pansier moest eieren voor zijn geld kiezen en, bang om zijn functie te verliezen, koos hij ervoor om zich aan de zijde van Oranje te scharen en in alle euforie aanwezig te zijn op het strand van Scheveningen bij de landing van erfprins Willem Frederik van Oranje op 30 november 1813. Het heeft hem niet veel geholpen, de bevolking van Scheveningen had de seinposten al grotendeels vernield en hoewel ze nog wel opgeknapt konden worden hadden de seinwachters de telegraaf al buiten werking gesteld. De ra's waren gestreken en de inventaris van de posten was al veiliggesteld. Als laatste wapenfeit maakte



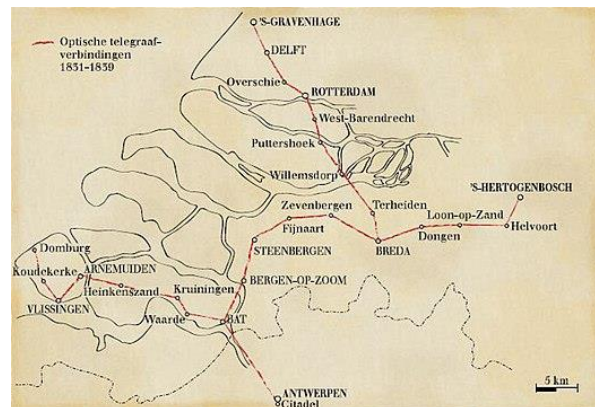
Telegraaf op Wester-Nieuwpoort in Rotterdam

Pansier op 28 december 1813 een inspectiereis langs de Hollandse kust om de onder zijn beheer staande seinposten nog eenmaal te controleren en nam afscheid van zijn functie als eerste-seinmeester bij het opheffen van de kusttelegrafen naar aanleiding van het einde van de Franse overheersing. Het besluit tot opheffing werd officieel geëffectueerd bij Koninklijk Besluit van 14 januari 1814.

Tijdens de Belgische opstand in 1830 achtte de regering onder Koning Willem I



Antoine Lipkens



Het noodzakelijk om een snel communicatiemiddel te ontwikkelen en gaf aan ingenieur Antoine Lipkens de opdracht om een optische telegraaf te ontwerpen.

Hij wist een simpel en doeltreffend toestel te bouwen dat op korte termijn kon worden ingezet en bestond uit zes stokken met aan de uiteinden ronde rieten schijven. Elke schijf had twee standen. Drieënzestig posities was ruimschoots voldoende om alle letters en cijfers vanaf kerktorens te duiden aan het volgende station, uiteraard overdag en bij goed zicht. Een bericht van Den Haag naar 's Hertogenbosch kon dan in een tijdspanne van een paar minuten via elftussenliggende stations worden overgeseind.

Optische telegraphie tussen 's Gravenhage, 's Hertogenbosch en Breda, 1835

Vervolg Semaforen

De optische telegraaf is door het Nederlandse leger en de marine tot in het begin van de twintigste eeuw in gebruik geweest. Bij de invoering van de elektrische telegraaf, medio de negentiende eeuw, bleef de krijgsmacht de optische telegraaf zien als een militair instrument.

Informatie: Tijdschrift voor Zeegeschiedenis, jaargang 10, 1991, nummer 2, C.P.P. van Romburgh

Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890. Deel IV

Schenking aan het Marinemuseum

Door Frits Rohling

Tijdens haar vergadering op 7 september 2021 heeft het bestuur van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum wederom een schenking kunnen doen aan het Marinemuseum te Den Helder. Het gaat hierbij om een bijdrage van € 4.500 in de verwerving van een twaalfstal schilderijen van Maarten Platje.



Conservator Leon Homburg en schilder Maarten Platje



Symbolische bezegeling van de schenking. Directeur Kees Boelema-Robertus en voorzitter Fijko v.d. Laan

De symbolische overhandiging van het bedrag werd bezegeld vóór het doek met daarop de afbeelding van drie standaard fregatten van de Kortenaerklasse op volle zee. (Foto's rechts)

Eerder heeft het Marinemuseum schilderijen verworven van onderzeebootjagers van de Frieslandklasse in volle zee, met de lopen van het 12 cm kanon naar boven gericht en de doorhaalploeg achter het kanon in verband met de nadering van een bevoorradder. (Foto hierboven)

*Bosscherlezing oktober 2021 KM aanwezigheid in de Perzische Golf –
Dr. Anselm van der Peet NIMH*

Door Frits Rohling

Op woensdag 27 oktober 2021 mocht het bestuur van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum weer een aanzienlijk aantal donateurs en invitees begroeten in het verenigingsgebouw van de MBSOV (Marine Bedrijf Sport en Ontspanning Vereniging) de "Dukdalf".

Mede gezien het groeiend aantal geïnteresseerden voor de lezingen die door de stichting Vrienden van het Marinemuseum worden georganiseerd, blijkt de filmzaal van het Marinemuseum net iets te klein en bovendien zou, gezien het groeiend aantal bezoekers van het museum, sluiting van de filmzaal in het nadeel van de vele bezoekers zijn.

De heer van der Peet memoreerde in zijn inleiding dat een eerdere bijeenkomst in 2020 moest worden uitgesteld vanwege de Coronamaatregelen maar dat hij nu alsnog in de gelegenheid werd gesteld om, in aanwezigheid van een aantal belangstellenden die persoonlijk aan missies in de Perzische Golf en omgeving hebben deelgenomen, zijn bevindingen vanaf medio 1980 tot en met de Operatie Agenor in 2020 met ons te delen.

De geschiedenis leert dat reeds in de 19^e eeuw en de Tweede Wereldoorlog incidenteel KM Operaties in de Perzische Golf hebben plaatsgevonden. In de Gouden Eeuw had de VOC al diverse factorijen in de omgeving van de Perzische Golf. In 1890 wordt Zr. Ms. Atjeh onder bevel van Luitenant ter Zee Commijs richting Basra in Irak gestuurd om het Nederlandse Consulaat dat was geplunderd, te vrijwaren van Turkse rellen. Na weken van het kastje naar de muur te zijn gestuurd heeft de Turkse regering uiteindelijk officieel excuses aangeboden.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Hr. Ms. Soemba ingedeeld bij de Britse Eastern Fleet om in de Perzische Golf konvooidiensten en politietaken te doen in het kader van antislavernij patrouilles.

Na 1962 had de Koninklijke Marine geen overzeese gebiedsdelen meer in Oost-Azië. Dat gold ook voor de Britse Marine die alleen nog Hongkong als



gebiedsdeel had en vertrokken in 1967 uit Aden in Jemen. Zowel de Nederlandse als de Britse marines neigden naar de instandhouding van acties ver over zee en beide marines konden het goed met elkaar vinden. De Bevelhebber der Zeestrijdkrachten Vice-Admiraal Jean Baptist Maas (1968 – 1972) kon het goed vinden met Admiral of the Fleet Sir Terence Thompton Lewin. In 1973 resulteerde deze goede verstandhouding in een



Zr. Ms. Atjeh (linksonder) en (boven) Hr. Ms. Soemba

gezamenlijke oefenreis van een Brits – Nederlands eskader, Task Force 321.1, naar het Verre Oosten. Het eskader bestond uit HMS Tiger, RFA Tidespring, Hr. Ms. Van Galen en Hr. Ms. Limburg. Tijdens de reis werd ook de marinebasis te Bandar Abbas, Iran, gelegen aan de Straat van Hormuz, aangedaan. Nederland had destijds een goede relatie met Iran met aan het hoofd de Sjah van Perzië, een persoonlijke vriend van Prins Bernhard. Hr. Ms. Van Galen en Hr. Ms. Limburg splitsten zich af van het eskader om in het kader van economische betrekkingen en de zieltogende werven in Nederland de export en de scheepsbouw te promoten en te bevorderen. Beide schepen werden in de haven van Bandar Abbas geramd door het vrachtschip Arya Nur en licht beschadigd.



Hr. Ms. Van Galen en Hr. Ms. Limburg aan weerszijden van HMS Tydespring in 1973

Het bezoek leverde voor Nederland een optie op voor de bouw van twaalf S-fregatten. Door de val van de Sjah in 1979 werd deze mammoetorder tenietgedaan omdat het Ministerie van Economische Zaken geen exportvergunning voor Iran wilde uitgeven.

Na de terugkeer van Ruholla Khomeini was de Iraanse revolutie een feit en de complete legerleiding was letterlijk en figuurlijk onthoofd. Iran was een verzwakt land en buurland Irak met als leider Saddam Husein zag de kans om haar territorium uit te breiden en strategische posities op belangrijke handelsroutes in handen te krijgen. Uiteindelijk resulteerde dit in de Iran-Irak oorlog van 1980-1988.



Hr. Ms. Van Galen wordt van de kant geduwd door de bemanning in Bandar Abbas

In augustus 1984 zetten twee gloednieuwe polyester mijnenjagers van de Alkmaar-klasse, de Hr. Ms. Haarlem en Hr. Ms. Harlingen, koers naar Djedda nadat de koopvaardij werd opgeschrikt door explosies in de Golf van Suez en in het zuidelijke gedeelte van de Rode Zee. Bovendien verklaarde de islamitische terreurbeweging Jihad verantwoordelijk te zijn voor het leggen van 190 mijnen, hetgeen achteraf niet waar bleek te zijn. De onbelemmerde doorvaart kwam hierdoor onder druk te staan, de olieprijs stegen en verzekeringen voor de schepen werden bijna onbetaalbaar. Nederland bood zich aan om met de gloednieuwe mijnenjagers van de Alkmaar-klasse vanuit de Saudische marinebasis King Faisal mijnenjachtoperaties te ondernemen in de havensteden Yanbu 'al Bahr, Gizan, Al Wajh en Djedda, ondersteund door een F-27 patrouillevliegtuig van het 336 Squadron van de Luchtmacht. Deze operaties hadden naar alle waarschijnlijkheid ook een commerciële bedoeling (waarbij de Koninklijke Marine zich leende om zich in te zetten voor het Ministerie van Economische Zaken) die geen buitenlandse orders maar ook geen mijnen opleverden. In september 1984 verrichten de mijnenjagers ook werkzaamheden vanuit Egypte in de Golf van Suez. Vanaf 1985 vonden er in de Perzische Golf een aantal incidenten plaats waarbij Iraanse olietankers werden aangevallen. Als reactie hierop opende Iran de aanval op olietankers van bondgenoten van Irak.



Hr. Ms. Haarlem

In het voorjaar van 1987 loopt het in de Golfregio volledig uit de hand. De Russen zijn al begonnen om onder bescherming van de Russische vlag met eigen tankers olie te vervoeren vanuit Koeweit. De VS voelen zich in hun hemd gezet en voorzien dat de Russische hegemonie in het Midden-Oosten zal toenemen en misschien willen de Saudisch ook wel Russische bescherming. De VS sturen meer fregatten naar de Golf en startten met het ondervragen van Koeweit tankers.

In 1987 wordt ook het Amerikaanse oorlogsschip USS Stark getroffen door Iraakse anti-scheepsraketten; Excocet raketten die waren geleverd door Frankrijk. Vanaf dat moment escorteren de VS schepen die uit Koeweit vertrekken onder Amerikaanse vlag tegen aanvallen uit Irak of Iran; daarbij varen de Amerikaanse fregatten achter te tankers aan om mijnen te ontwijken. De VS hadden zelf geen mijnenvegers en in Europa had men moderne mijnenvegers, dus riepen de VS de hulp in van de West-Europese bondgenoten om zeemijnen te ruimen waarop het VK en Frankrijk als eersten mijnenvegers naar de Golf stuurden, en Nederland toonde zich uiteindelijk ook bereid om in november 1987 twee mijnenjagers, Hr. Ms. Hellevoetsluis en Hr. Ms. Maassluis, naar de Golf te sturen, maar niet opererend onder Amerikaanse vlag. Dat lag te gevoelig met de Vietnamoorlog nog in het achterhoofd, dus zou de inzet van mijnenvegers onder de vlag van de West Europese Unie worden uitgevoerd met een Nederlandse liaison in Parijs voor de coördinatie! De politiek besloot uiteindelijk dat de Nederlandse mijnenjagers naar Oman werden uitgezonden en niet naar de Golf. Toch komen de Nederlandse mijnenjagers in de Golf terecht. Nadat de schepen de Golf zijn binnen gevaren wordt de Tweede Kamer hierover ingelicht vanuit de achterliggende gedachte dat de situatie voor de bemanningen gevaarlijker zou worden. De oppositie in de Tweede Kamer reageerde hier woedend op en voelde zich gepasseerd. De Nederlandse mijnenjagers maken in de Perzische Golf, nadat een Amerikaans fregat in april 1988 op een mijn is gelopen in de internationale vaarroute, vier mijnen onschadelijk gemaakt en een geïdentificeerd maar niet onschadelijk gemaakt. Dit kon gebeuren omdat in het mandaat niet was opgenomen dat de mijnen ook onschadelijk gemaakt moesten worden. Deze omissie werd hersteld en werden de drie andere mijnen wel onschadelijk gemaakt. In tegenstelling tot de Fransen, de Britten en de Amerikanen waren de Nederlanders en de Belgen ook 's nachts actief met mijnenjagen. De samenwerking met de



Belgen vond plaats in de Task Group 428.1. De operatie kreeg de codenaam "Octopus" en stond onder leiding van vice-admiraal J.D.W. van Renesse.

In mei 1988 werden beide schepen afgelost door de mijnenveger Hr. Ms. Urk en hoewel op 20 mei 1988 een wapenstilstand tussen Irak en Iran van kracht werd duurde het toch tot 2 januari 1989 voordat de Hr. Ms. Urk terugkeerde naar Nederland.

In augustus 1990 viel Irak Koeweit binnen. Saddam Hoessein dacht dat de oliepolitiek van Koeweit nadelige gevolgen zou hebben voor de Iraakse economie. Premier Thatcher besloot om direct een aantal Engelse schepen naar de Perzische Golf te sturen en overtuigde president Bush om dat ook te doen. Ook Nederland besloot om in WEU verband twee fregatten te sturen maar geen bevoorradingschip, hoewel de Marine dat wel wilde doen. Het kwam de politiek op dat moment goed uit dat de Hr. Ms. Zuiderkruis in Rotterdam lag om een gritstraalbeurt te ondergaan en de Hr. Ms. Poolster was bezig met een NAVO-oefening.



Hr. Ms. Witte de With en Hr. Ms. Pieter Florisz

Onder leiding van KTZ A.C.H.M. van Gulp worden het Standaardfregat Hr. Ms. Pieter Florisz en het luchtverdedigingsfregat Hr. Ms. Witte de With in de WEU-Task Group 429.9 uitgezonden met ondersteuning van acht liaisonofficieren.

Op 9 september 1990 voeren zij de eerste patrouille uit in de Golf van Oman.

Van Gulp ergert zich groen en geel aan het optreden van de Fransen en laat dat ook publiekelijk weten aan de Telegraaf dat "ze beter met de Engelsen en de Amerikanen kunnen opvaren, want met de Fransen lukt dat niet".

Van Gulp is van mening dat het hem toegekende operatiegebied, in het kader van naleving van het VN-Handelsembargo in de Straat van Hormuz, operationeel gezien weinig toevoegt, omdat de controlerende taken vooral worden uitgevoerd door de VS en UK plus andere landen en de schepen in WEU verband min of meer controle uitvoeren op schepen die al gecontroleerd zijn.

Dat zet Van Gulp ertoe af en toe in het oranje operatiegebied, de Straat van Oman, te opereren wat verboden was en zeer tegen de zin van de Fransen.

Hiervoor werd van Gulp dan ook ernstig onderhouden door de Minister van Defensie Relus ter Beek.

Niettemin krijgen de Nederlandse schepen op 8 oktober 1990 van de Minister van Defensie (ondershands aan de BDZ vice-admiraal van Foreest) toestemming om zich in de Perzische Golf te begeven, althans tot breedtegraad 27°30' (het muurtje van Relus ter Beek).

Pas op 31 januari 1991 wordt de gehele Perzische Golf als operatiegebied vrijgegeven.

Op 5 december 1990 worden de twee fregatten afgelost door het standaardfregat Hr. Ms. Philips

van Almonde, het luchtverdedigingsfregat Hr. Ms. Jacob van Heemskerck en het bevoorradingschip Hr. Ms. Zuiderkruis, onder leiding van KTZ P.C. Kok. Vanaf 17 januari 1991 tot het staakt het vuren van 28 februari 1991 moet Kok het tactische commando over zijn schepen afstaan aan de Amerikaanse commandant van de geallieerde zeestrijdkrachten.

Na het staakt het vuren moeten er mijnen worden geruimd, na lang aarzelen stuurt Nederland ook drie mijnenjagers, de Hr. Ms. Harlingen, Hr. Ms. Haarlem en de Hr. Ms. Zierikzee, naar het zuidwestelijk gebied van de Golf, waar zij om en nabij 40 mijnen ruimen.

Commandant van dit detachement was Ltz 1 H. Van Eijsden. De Harlingen en de Haarlem werden op 13 juni in WEU-verband terug naar Nederland en werd de bemanning van de Zierikzee afgelost. Hr. Ms. Zierikzee bleef tot eind juni onder bevel van Ltz 1 A.D. Sepp in de Golf.

In de periode 1996-2000 stelde Nederland jaarlijks periodiek een fregat ter beschikking in het kader van de Multinational-Interception-Force (MIF). In 1996 wordt Hr. Ms. Tjerk Hiddes uitgezonden. In 1997 werden naast een fregat, Hr. Ms. Van Galen ook een bevoorradingschip, Hr. Ms. Amsterdam en een patrouillevliegtuig (PC3 Orion) ter beschikking van de MIF gesteld. Deze missies werden gecombineerd met een bezoek aan de jaarlijkse International Defense Exhibition & Conference te Abu Dhabi.

Het resultaat hiervan was in 1998 de verkoop van twee occasion S-fregatten, de Hr. Ms. Piet Hein en Hr. Ms. Abraham Crijns aan de VAE.

De periode van 9/11, de aanslagen op de Twin Towers in New York en Washington, Operatie Enduring Freedom (OEF) in het kader van het wereldwijde terrorisme.

Op 10 december 2001 vertrok Hr. Ms. Philips van Almonde naar het Arabisch Schiereiland om aldaar vanaf 4 januari 2002 de verplaatsing van opererende terroristische groeperingen en wapentransporten te signaleren.

Op 10 februari 2002 startte Hr. Ms. Van Amstel met patrouilleren rondom het Arabisch Schiereiland. Na terugkeer van Hr. Ms. van Amstel opereerde er nog slechts één Nederlands fregat in de Arabische wateren met als laatste Hr. Ms. Karel Doorman tot 26 juni 2003.

De onderzeeboot Hr. Ms. Walrus is tot tweemaal toe ingezet in 2002 en 2003 in de Perzische Golf met als doel het radioverkeer in Iran af te luisteren.

De toenmalig staatssecretaris van Defensie van Houwelingen vond het nodig om dit via de media bekend te maken, hetgeen de Amerikanen en uiteraard de leiding van de KM zeer onplezierig vonden. Hiertoe werden vier Amerikanen, die onder meer het Farsi beheersten, aan boord van de Walrus om onderschepte berichten te vertalen.

In het kader van de inzet van de PC3-Orions is het vermeldenswaardig dat de Minister van Defensie, Henk Kamp, in 2003 besluit om de Marine Luchtvaartdienst op te heffen en het Marine Vliegkamp Valkenburg te sluiten.

De missie van vorig jaar, Operatie Agenor 2020, is in feite een gevolg van de vijandelijke handelingen vanuit Iran sinds 2019, ruzie met de Amerikanen, Saudi-Arabië en Oman.

Er is een drone aanval geweest op een Saudi-Arabische olieraffinaderij. Mysterieuze aanvallen die beelden doen opdoemen vanuit 1987, mijnincidenten en mysterieuze aanvallen op tankers. President Trump van de VS maakt zich daar druk over en op Frans initiatief wordt getracht de situatie in de Golf te de-escaleren.

Operatie Agenor of EMASOH (European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz) wordt in het leven geroepen. Nederland stuurt in Europees verband LCF Zr. Ms. De Ruyter naar de Golfregio met een beperkt mandaat; "Waarnemen en niet ingrijpen".

Bij de inzet in de Golf gaat het om een bijzondere combinatie van wat de regering wil en wat de Marineleiding wil. Er zijn economische belangen in de Perzische Golf maar ook de hoop op orders voor de bouw van fregatten of losse wapensystemen. Ook de Atlantische band in het kader van onze verdediging valt of staat alleen met Amerikaanse hulp, de paraplu boven ons. De weigering om geen kruisraketten te plaatsen of eerder geen hulp te verlenen in overzeese gebieden zette de veiligheidsrelatie onder druk. Zoals boven al aangegeven heerste in de Nederlandse politiek nog steeds het Vietnam-idee en in zoiets wilde men niet betrokken worden.

In de Rode Zee gebeurt nogal wat, bijstand verlenen oké maar voornamelijk in multinationaalverband en het liefst Europees, inzet in overzeese gebieden, stimuleren van de eigen economie en opkomen voor de internationale rechtsorde. Dat is allemaal goed te doen in multinationaalverband onder de WEU-vlag of VN-mandaat. Voor de KM hield dat in de jaren zeventig een wereldreis in ter promotie van BV Nederland, en het eigen prestige. De KM probeerde in de jaren tachtig ook haar eigen budget veilig te stellen, het dienen van de nationale industrie en daarmee verruiming van het eigen budget want daardoor wordt de stuksprijs lager.

Een van de strategieën was ook om risico's te mijden en als het spannend werd de schepen terug te trekken uit de risicogebieden maar wel op afstand in de buurt te blijven, hierdoor dacht de politiek weg te komen met minder gezichtsverlies naar de partners toe.

De huidige generatie officieren bij de KM lijkt zich op dit moment steeds meer te richten op samenwerking in Europees verband en willen ook de Fransen daarin betrekken.

Besparen op onze drukkosten en besparen op papier, dat is het streven van de Stichting Vrienden van het Marine museum, daarom willen de Postboei zoveel mogelijk digitaal gaan versturen.

Repro, de Defensie drukkerij, had ons gevraagd of de uitgave niet digitaal kan.

Wij weten zeker dat dit niet voor alle donateurs mogelijk is, maar tevens weten wij dat het lezen van digitale bladen (t.w. Alle Hens, Defensiekrant, tijdschriften en dagbladen) steeds meer gemeengoed wordt.

Daarom kort onze vraag of u zou kunnen volstaan met het digitaal aanleveren van de Postboei.

Tevens sturen wij nu alle uitnodigingen voor Lezingen, Vriendendagen en andere evenementen nog steeds aan iedereen per post.

Oók aan hen, die het al per mail ontvangen hebben. Ook hier de vraag of u zou kunnen volstaan met uitsluitend de uitnodiging per mail.

Graag zien wij uw reactie tegemoet.

Per mail: vrienden@marinemuseum.nl

Per post:

Secretaris Stg. Vrienden vh Marinemuseum,
p/a Marinemuseum,
Antwoordnummer 300
1780VB Den Helder

(Postzegel niet nodig)

Graag vermelden:

Postboei uitsluitend digitaal: JA / NEE

Uitnodigingen uitsluitend digitaal: JA / NEE

Gaarne uw donateur nummer vermelden.

Dank voor de medewerking

Elke boom kan maar één
keer gekapt worden.

MUSEUM SCHIP HR MS ABRAHAM CRIJNSSEN 85 JAAR IN HET WATER

In mei 2022 zal het museumschip Abraham Crijnsen 85 worden.

Op 26 mei 1937 werd het schip te water gelaten bij scheepswerf Gusto te Schiedam. Weinig schepen van de Koninklijke Marine kennen zo'n heroïsch verleden als dit schip.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ontsnapte het gecamoufleerd als tropisch eiland aan de Japanners.

Aan boord bevonden zich 11 officieren, 48 bemanningsleden en een verpleegster.

Het schip kwam na negen spannende dagen veilig in de havenplaats Geraldton op de Westkust van Australië aan.

Vanaf 1937 werd de Crijnsen gestationeerd in het voormalige Nederlands Oost-Indië. Daarna diende het als opleidingsschip, netpoortschip en korpsschip voor zeekadetten. In 1997 werd het aan de museumvloot van het Marinemuseum toegevoegd.

Het schip ligt afgemeerd aan de Piet Hein kade op de voormalige Rijkswerf Willemsoord te Den Helder tegenover het Marinemuseum, in gezelschap van de museumonderzeeboot de Tonijn en het ramschip de Schorpioen.



WORD VRIEND VAN HET MARINEMUSEUM

Het Museum

De koninklijke Marine bezit een prachtig museum, dat 59 jaar geleden is ontstaan en inmiddels is uitgegroeid tot één van de belangrijkste militaire musea in Nederland. In dit museum ervaart u op een aantrekkelijke en interactieve wijze ruim 500 jaar marine geschiedenis, met schitterende collecties. Scheepsmodellen, schilderijen, uniformen, onderscheidingstekens, wapens en uiteraard schepen; alle facetten van de marine komen uitgebreid aan bod.

Een 'must' voor jong en oud

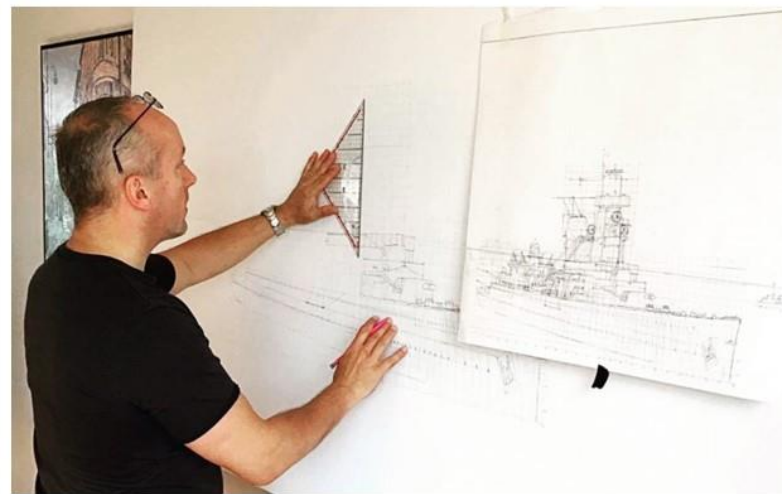
Het Marinemuseum biedt op interactieve wijze een inblik in onze maritieme geschiedenis. Leuk voor jong en oud! Of het nu gaat om museumschepen, waaronder de onderzeeboot Tonijn, het brughuis van het fregat ex Hr.Ms. De Ruyter, of de prachtige tentoonstellingen. Het zijn allemaal op zichzelf staande onderdelen, die de moeite van een of meerdere bezoeken méér dan waard zijn.

De Stichting

We hebben de Stichting Vrienden van het Marinemuseum onder meer opgericht om donateurs de mogelijkheid te bieden het Marinemuseum op actieve wijze te ondersteunen. Daarvoor krijgen zij bijzondere privileges, waaronder vrije toegang tot het museum, lezingen en activiteiten van de stichting.

U wordt donateur door een e-mail te sturen met uw naam, adres, telefoonnummer en donateur-wens aan: vrienden@marinemuseum.nl

De Nieuwsbrief had haar eerste editie in 2004 als mededingsblad naar vrienden en donateurs (sinds 2001 als infoblad naar vrijwilligers). Vanaf 2006 was de nieuwsbrief ook het informerende orgaan met veel verhalen. Eerder was de Postboei sinds 1991 het informatieblad naar donateurs en vrienden van het Marinemuseum. Vanaf september 2021 is de nieuwsbrief weer 'Postboei'.



Aan de hand van een eenvoudige schets in olieverf op A3 formaat kiest Maarten de juiste helderheid en kleurgebruik voor de lucht.

Deze Postboei is een uitgave van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum

Postadres:
Stg. Vrienden v/h Marinemuseum
p/a Marinemuseum
Postbus 10000
1780 CA Den Helder

E-mailadres: vrienden@marinemuseum.nl

Reproductie van (delen van) deze Postboei is alleen toegestaan met toestemming van de redactie