

“ Publicatiebord - 't Schrijfhoutje ” combinatie

Redactie:

A.C. Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

Telefoon 10.00 / 1600 uur
078-7507545
b.g.g.
06-25160899

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

NL98 INGB 0002 4713 68

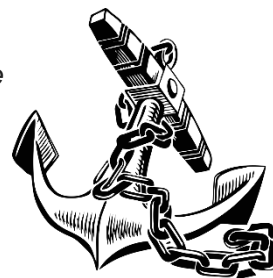


Redactie 't Schrijfhoutje
06-11177011

e-mail:
[pamsecretariaat@postactieve
marinevereniging.nl](mailto:pamsecretariaat@postactieve-marinevereniging.nl)



Deze extra toevoeging van het web-magazine ten Anker fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.



Verzendfrequentie iedere maandag of dinsdag

Het Publicatiebord is een samenraapsel van binnen gekomen berichten zoals lezerspost, uitgave nieuwe boeken, zoekers naar uit het oog verloren mannen/vrouwen, kennisgevingen voor een reünie, berichtgevingen uit dagbladen, ingezonden stukjes en nog meer....

Ook biedt het publicatiebord gratis ruimte om te adverteren, mits deze past in onze doelgroep. (info bij de redactie)



Privacy

Indien u een verzoek indient voor publicatie in de ruimste zin of een reactie wilt plaatsen waar u behalve uw naam als afzender ook uw e-mail adres vermeld, geeft u daarmee de redactie specifiek toestemming deze mee te publiceren !



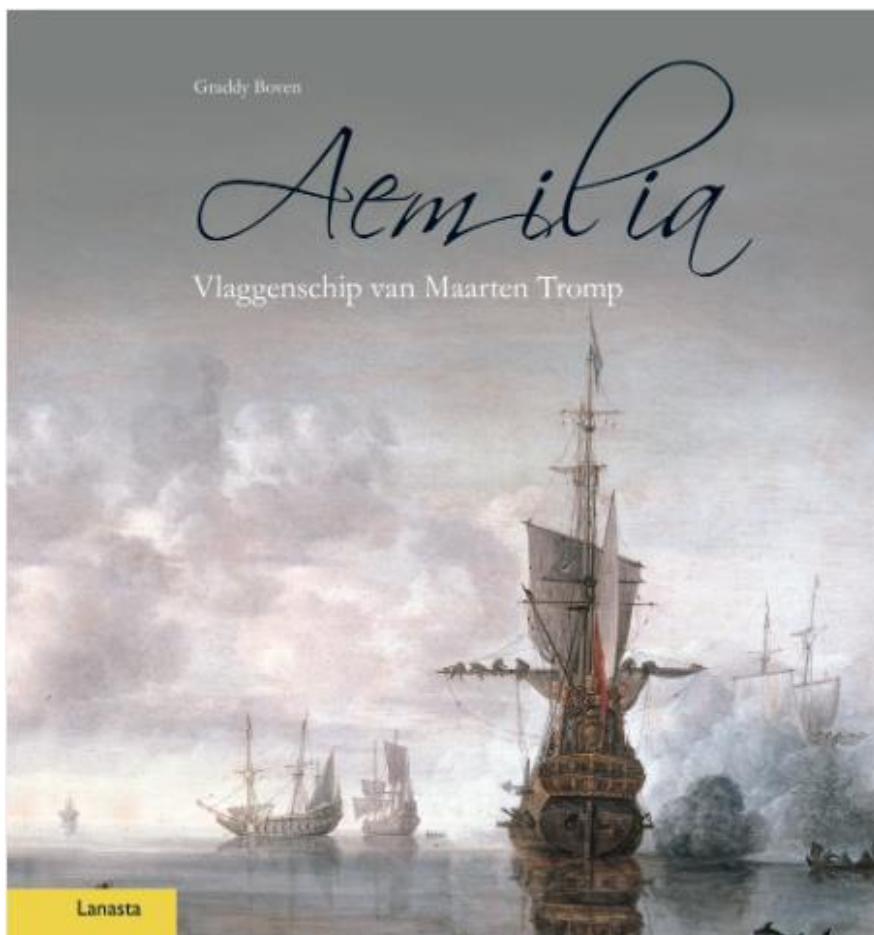
JAARGANG 6 – NUMMER 42
14 OKTOBER 2023

Een dag niet

Gelachen
is een dag niet geleefd

Moos komt bij de dokter en zegt: Dokter U moet me helpen, bij de laatste operatie zijn ze vast een spons vergeten.
Waarom, zegt de dokter, hebt U pijn ?
Heel dokter, maar verschrikkelijke dorst

Graddy Boven



Aemilia

Vlaggenschip van Maarten Tromp

Wie bekend is met de maritieme geschiedenis van Nederland in de zeventiende eeuw, weet dat de zeemacht in die periode

enige beroemde schepen kende. Veelal robuuste oorlogsbodems die meerdere zeeslagen doorstonden en onderdak verleenden aan illustere zeehelden. Een goed voorbeeld daarvan is de Aemilia, het vlaggenschip van Maarten Tromp.

In *Aemilia* volgt de lezer de indrukwekkende carrière van dit oorlogsschip: op jacht naar Duinkerker kapers, tijdens de verovering van de Tweede Spaanse Armada, het vervoer van de Prins van Oranje naar Engeland en de verovering van Duinkerken door Gaston-Jean Baptiste. De Aemilia vormt het prototype voor de indrukwekkende Hollandse oorlogsschepen uit de zeventiende eeuw.

Klik hier... https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/graddy_boven.pdf



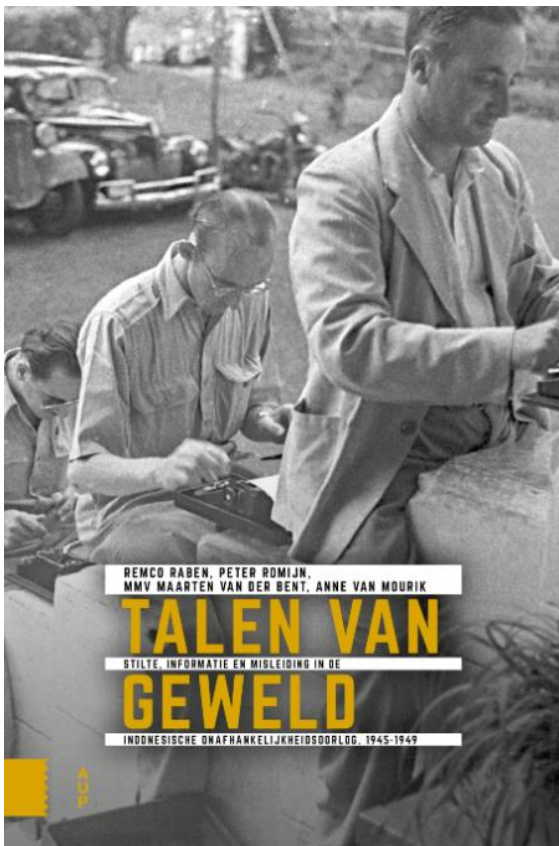
Voorvallen cq, eigen beleving verzamelt door zeeschilder Joes Wanders

Niet alle stafbijeenkomsten aan boord van het vlaggeschip van het eskader waren formeel en businesslike. Onze eskadercommandant, schout bij nacht E. Roest, hield meermalen gewoon gezellig een ontvangst in zijn kajuit, waarbij hij dan de eskaderstaf plus een aantal leden van de

scheep-etat major uitnodigde om, zoals hij het zelf uitdrukte, „de boog mee te komen helpen ontspannen“.

Bij een van die gelegenheden gaf hij een staaltje geheugenwerk weg, waar de engelen werkelijk lof van zongen...Zo stapten we op een dag met vijftien man sterk zijn kajuit binnen kort nadat het signaal voor vastwerken had geklonken, er heerste meteen een gezellige sfeer; opvallend daarbij was dat de schout bij nacht persoonlijk aan elk van de gasten vroeg, „wat het zou zijn ditmaal“. Dat varieerde van oude klare, cognac likeur, om whisky met of zonder ijs, eventueel met soda een biertje, gewoon water.

Nadat hij ze alle vijftien had gehad, mengde hij zich doodgemoedereerd weer in het gesprek en wij onze hersens maar afpijnigen hoe die man die vijftien bestellingen toch in vredesnaam kon onthouden! Het antwoord daarop liet niet lang op zich wachten: na een kort belletje verscheen de hofmeester in de deuropening en de schout bij nacht bestelde met een brede armzwaai: hofmeester zestien bier graag!!



Remco Raben, Peter Romijn

Talen van geweld

Stilte, informatie en misleiding in de Indonesische onafhankelijkheidsoorlog, 1945-1949



Terwijl Nederland nog steeds worstelt met de vraag hoe ernstig en wijdverbreid het geweld in de Indonesische onafhankelijkheidsoorlog was, is die geschiedenis overal in Indonesië terug te vinden. Monumenten en grafvelden zijn de stille getuigen van de strijd en de verhalen van de oorlog doen er nog steeds de ronde.

Remco Raben en Peter Romijn betogen in *Talen van geweld* dat de manier waarop in Nederland lang naar de oorlog in Indonesië is gekeken zijn oorsprong heeft in de taal en de manipulatie van informatie tijdens die oorlog. Zij onderzoeken de mentaliteit van bestuur en politiek in Indonesië en Nederland en traceren de weg

die de kennis over het geweld heeft afgelegd, van de dorpen en velden in Indonesië tot aan de bureaus van bestuurders, politici en journalisten in Nederland.

Talen van geweld laat zien hoe de doofpot van het geweld in Indonesië werkte. Het verklaart waarom oorlogsmisdaden en ander grootschalig geweld tegen de Indonesische bevolking werden getolereerd, hoe het leger de informatievoorziening over de oorlog heeft kunnen domineren, hoe bestuurlijke mechanismen en mentaliteiten de verhulling in de hand hebben gewerkt, hoe Nederlandse politici wegkeken, en hoe Indonesische stemmen stelselmatig werden genegeerd.

€ 39,99

+ Bestel dit boek

Chris P. van der Klauw

www.west-papua.nl

www.tanahku.west-papua.nl

nieuwguineafotoalbum.west-papua.nl

nieuwguineaprikbord.west-papua.nl

www.manfakwak.west-papua.nl



Ik hoor bij regelmaat vragen over publicaties betreffende Nieuw Guinea....

Maar heeft u hier al eens gekeken ?

.Misschien gaat er een wereld voor u open...

www.west-papua.nl



Naar aanleiding van het verzoek over de buitenlandse havens Hr.Ms. de Ruyter 1997 t.m. 2001 is de redactie op zoek gegaan en kan nu deze havens presenteren...

Buitenlandse havens bezocht door Hr. Ms. de Ruyter

Hr.Ms. De Ruyter 1997

Engeland	Portsmouth	6 jun -	9 jun
Polen	Gdynia	15jun -	16 jun
Duitsland	Kiel	20jun -	23 jun
Denemarken	Aarhus	27jun -	30 jun
Spanje	Malaga	16 sep -	19 sep
Griekenland	Thessaloniki	7 okt -	11 okt

Hr.Ms. De Ruyter 1998

Schotland	Leith	13 feb -	17 feb
Ierland	Dublin	27 feb -	4 mrt

Spanje	Malaga	21 mrt -	25 mrt
Spanje	La Coruna	27 mrt -	30 mrt
Frankrijk	Brest	22 mei -	25 mei
Spanje	Las Palmas	5 jun -	8 jun
Spanje	Funchal	12 jun -	15 jun
Spanje	Cadiz	26 jun -	29 jun

Hr.Ms. De Ruyter 1999

Verenigde Staten	Norfolk	7 feb -	11 feb
Verenigde Staten	Norfolk	4 mrt -	8 mrt
Verenigde Staten	Mayport	17 mrt -	22 mrt
Verenigde Staten	Tampa	26 mrt -	29 mrt
Curagao	Willemstad	2 apr -	12 apr
Venezuela	La Guaira	16 apr -	19 apr
Sint-Thomas	Charlotte Amalie	23 apr -	26 apr
Puerto Rico (VS)	Roosevelt Roads	30 apr -	3 mei
Puerto Rico (VS)	San Juan	14 mei -	17 mei
Schotland	Dundee	10 sep -	13 sep

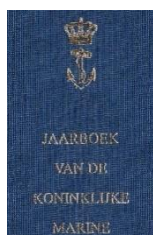
Hr.Ms. De Ruyter 2000

Egypte	Alexandrië	16 mrt -	19 mrt
Maleisië	Singapore	5 apr -	9 apr
Japan	Nagasaki	17 apr -	19 apr
Japan	Osaka	21 apr -	22 apr
Japan	Tokio	23 apr -	26 apr
Zuid-Korea	Pusan	2 mei -	5 mei
China	Hongkong	9 mei -	13 mei
Filippijnen	Manilla	15 mei -	19 mei
Indonesië	Surabaya	25 mei -	28 mei
Indonesië	Jakarta	30 mei -	3 jun
Griekenland (Kreta)	Iraklion	25 jun -	27 jun
Ierland	Dublin	5 okt -	9 okt
Noorwegen	Kristiansand	12 okt -	15 okt



Hr.Ms. De Ruyter 2001

Virgin Islands (VS)	Sint Croix	14 feb -	18 febr
Puerto Rico	San Juan	22 feb -	25 febr
Curaçao	Willemstad	3 mrt -	7 mrt
Verenigde Staten	Hamilton	29 mrt -	1 apr
Portugal	Lissabon	31 mei -	4 jun
Spanje	La Coruna	8 jun -	11 jun
Frankrijk	Brest	15 jun -	18 jun
Groot-Brittannië	Plymouth	22 jun -	25 jun
Groot-Brittannië	Londen	13 sep -	17 sep



Bron: de Jaarboeken Koninklijke Marine 1997 tot en met 2001



De ontwikkeling van de haven

“De haven (van Curaçao) is één van de beste in West-Indië. In omvang en gemakken is hij zo bevaarbaar dat schepen in staat zijn naast de huizen te af te meren of hun passagiers kunnen afzetten via een valreep op hun stoep. Het eiland is droog met weinig fruit en klein in omvang, maar de stad is behoorlijk rijk vanwege de voortdurende transacties, handelsverkeer en inkomsten en de smokkelhandel die de Spanjaarden uit noodzaak bedrijven.” Deze opmerkingen van de 18^e eeuwse Spaanse reiziger Gregorio Robles bij zijn bezoek aan Curaçao, konden haast altijd gemaakt worden in de geschiedenis van het eiland.

Komt in ten Anker week 42, met dank aan Jack Schellekens



325. Nationale Reserve (NATRES) kleur



031. Marine Opleidingskamp (MOK) Hilversum- School voor Eerste (Maritiem) Militaire Vorming (SE(M)MV)



022. School voor Scheepsonderofficieren (SCHOOFF)



021. Verbindingschool-Marine Verbindingsdienst

Neem eens een kijkje op <https://www.debakstafel.nl/wapen-emblemen-km.html>
U vindt daar 99% van alle wapenemblemen van de Koninklijke Marine maar ook van ander Defensie onderdelen...

Inzet van diensthonden van onschatbare waarde

Na een uitzendmedaille en personeelsnummer is er nu ook een monument voor de diensthonden van Defensie. De luchtmacht heeft de gedenkplek maandag onthuld op voormalig Vliegbasis Soesterberg. “Deze dieren zijn al sinds 1951 van onschatbare waarde voor de krijgsmacht en dat mag meer zichtbaar zijn.”



Het hondenmonument werd afgelopen maandag onthuld op voormalig Vliegbasis Soesterberg, vlakbij het Nationaal Militair Museum.

“Het lijkt allemaal zo simpel...”, begint diensthondenspecialist adjudant Jan Willem Jonk. “Je haalt een hond uit de kennel en gaat je werk doen; van het beveiligen van vliegbases tot het opsporen van explosieven. Maar de inzet van diensthonden gaat veel verder.”

‘Een hond inzetten is efficiënter en effectiever’

Met 32 jaar ervaring als hondengeleider bij de luchtmacht kan Jonk het weten. “Deze dieren werken overal en altijd in het belang van onze organisatie. In Nederland, maar ook maandenlang in een uitzendgebied. Het is een enorm vertrouwen van de mens in een dier en omgekeerd. Daar mag best wat meer waardering voor zijn.”

Effectief

De hondenexperts verwachten dat er ongetwijfeld lezers zijn die een monument overdreven vinden, maar dat deert het tweetal niet. Wat adjudant Jonk betreft, staan diensthonden, zeker uit Nederland, wereldwijd hoog aangeschreven. “Ze hebben een ontegenwoordig grote meerwaarde voor de krijgsmacht”. Van Kessel voegt daaraan toe dat ze hét verschil maken binnen een eenheid. “Een hond inzetten is efficiënter en effectiever. Ze zijn snel en hun reuk is veel beter. De mens heeft een halve dag nodig om een gebied van tweehonderd meter te doorzoeken op explosieven. Een hond kan een grotere afstand afzoeken in minder tijd.”



Diensthonden gaan ook mee op uitzending, waarvoor ze een uitzendmedaille krijgen. En wel in de vorm van een penning aan de halsband.

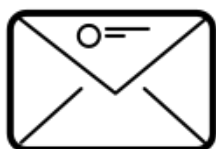


Honden worden ook ingezet om mijnevelden op te ruimen maar bij TNO worden daarvoor nu ratten opgeleid die veel lichter zijn en daardoor geen explosieven doen ontsteken.

Defensiekrant 36.

Kap. Jessica Bode.

@b



Meneer Krijgsman

ik heb in 1956 heel kort bij de Marine gediend. Tot mijn verbazing zie ik een artikel waarin gesproken wordt over onderzeeër. In de baartijd is mij veel onder hoge druk veel verteld over de KM en dat het woord onderzeeër binnen

Marine vloeken in de kerk is, het woord duikboot is nog erger

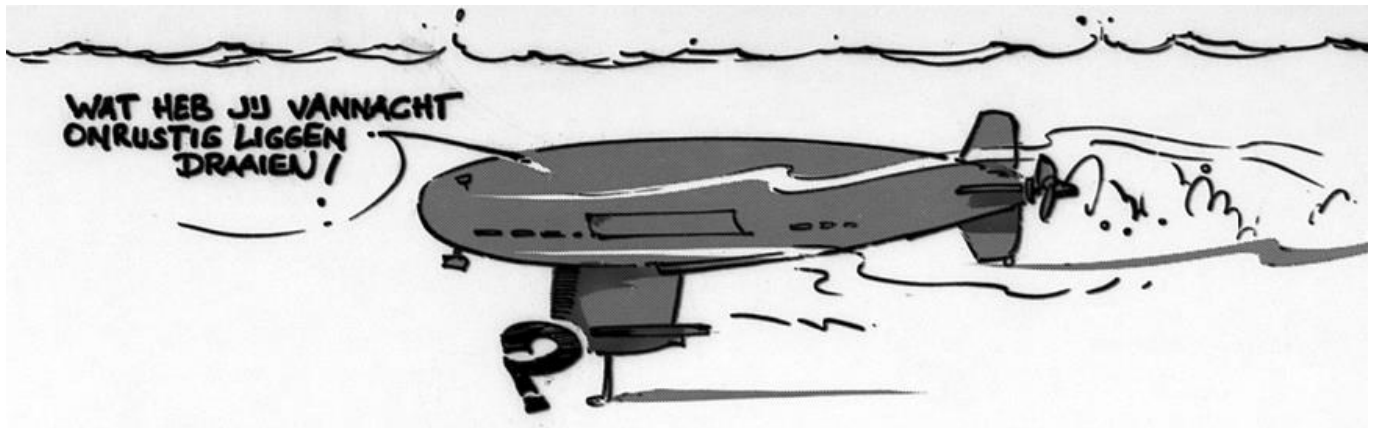
Hartelijke groet

Willem Plink

(landrot in ruste)

Willem, misschien dat er sobats zijn die het een en ander willen verduidelijken, maar uit mijn eigen 13 jaren marine ervaring is een onderzeeboot voor mij nog steeds een onderzeeër hoor, maar je gaf al aan dat het uit jouw “baartijd” was toch.

In alle jaren dat ik ten Anker publiceer heb ik veel geschreven over de z.g.n. “baartijd” dus is jouw opmerking mij niet vreemd!, maar de context waarin het woord is gebezigd is hier wel van belang!



Joes Wanders ©



De ex FS SUFFREN D602 begon haar laatste reis (richting de branding in Bordeaux) waar les sociétés Cardem (groupe Vinci), Sinadec Environnement en SIRMET het schip zullen slopen, dit bedrijf heeft het contract verkregen om 8 grote voormalige Franse marineschepen te slopen waarvan de ex FS SUFFREN D602 de eerste eenheid is, eerder heeft het bedrijf de FS gesloopt JEANNE D'ARC R 98 en FS COLBERT C611 Foto: Gilbert Gyssels (c)

Arie.

Zie ik de foto van de Mercurus en lees je verzoek briefje.

Hebben we elkaar net mis gelopen, of hebben we nog een trip samen gevaren?

Mijn eerste trip met dit prachtige schip was de sleepreis naar Schotland

Sijbrand, ik weet er niets van, kan er ook niemand want het was een periode van enkele maanden... we lagen aan de OZD steiger en ik was walplaatser, kwam s' morgens aan boord werd ingewerkt daar ik nog nooit op een mijnenveger (omgebouwd) geplaatst was geweest. En had 0,0% ervaring met dit soort schepen.

Ik herinner me nog wel dat we aan het voorbereiden waren voor nieuwe torpedo's en zouden voor enkele maanden naar de Bahama's gaan.

Na vastwerken weer op mijn tweewieler naar huis..... De sleepreis waar jij het over hebt heb ik dus niet meegemaakt.



Onlangs ben ik in Vlissingen geweest voor een privé bezoek aan de Mercurus. Tijdens de rondleiding kwamen ondanks de korte periode van plaatsing veel herinneringen te boven en veel herkenbare plaatsen. Beneden het caf. het Kpl's slaapverblijf en mijn tnatpatje was er nog.. Wil nog wel even benadrukken dat het schip gigantisch mooi is als museum schip en complimenten aan de vrijwilligers, want of je ooit gediend hebt op dat schip of niet... het is een bezoekje waard !

ONDERZEEËR Oud-commandant Ramaekers neemt met weemoed afscheid van Zr.Ms. Walrus

'Boeven vang je niet door openlijk rond te rijden'

Ooit was de Walrusklasse de trots van de vaderlandse scheepsbouw, nu is het eind van de levensduur bereikt. Donderdag gaat de roemruchte onderzeeboot Zr.Ms. Walrus uit de vaart na 31 jaar dienst. „We hadden een enorm hechte club”, zegt Ruud Ramaekers, in die dagen de eerste commandant.



De Hr.Ms. Bruinvis, een van de onderzeeboten uit de Walrusklasse keert terug van een speciale reis.

Den Helder

De vier Nederlandse onderzeeboten naderen hun uiterste houdbaarheidsdatum. Om de andere drie in de vaart te houden, gaat de Walrus, naamgever van de Walrusklasse, er nu uit. Een tweede volgt binnenkort. Een

weemoedig moment, vindt Ruud Ramaekers. „Het voelt wel als jouw boot. Tegelijk komt het besef dat je zelf dus ook een dagje ouder wordt.”

Ramaekers was in 1992 pas 31 toen hij als commandant de splinternieuwe Walrus de eerste meters liet varen. Aan boord zwaaide hij de scepter over een nóg jongere vijftigkoppige bemanning. Gemiddelde leeftijd: 26 jaar. Nergens in de krijgsmacht komt een ploeg militairen zo dicht bij elkaar, letterlijk en figuurlijk, als in een metalen cilinder honderd meter onder de zeespiegel.

Rond de Walrussen hing in de jaren tachtig, nog voor de tewaterlating, een controversiële sfeer dankzij de 'Walrus-affaire'.

De kosten van de nieuwe boot vielen 65 procent hoger uit dan begroot en dat veroorzaakte politieke commotie. Het hele project kostte twee miljard gulden. Dat de marine hem zo'n peperdure boot toevertrouwde, vervulde Ramaekers met trots toen hij uitvoer.

De nieuwe boten bleken een wereld van verschil vergeleken met de oude onderzeeërs uit de Dolfijn-klasse. Daar werkte alles analoog en bediende de bemanning alle kleppen en ventielen met de hand, zoals in de film 'Das boot'.

De ontwerpers van de Walrus hadden de bediening volledig geautomatiseerd. „Daardoor moest je meer vertrouwen op de techniek. Dat was best eng. Maar we merkten ook dat de



Ruud Ramaekers

boot enorm veel stiller was dan de voorganger. Je kon beter luisteren en een ander dichter naderen zonder dat die iets merkte. Ook de sonars waren van een nieuwe generatie.”

Jaloezie

Dat de op de RDM-werf in Nederland gebouwde boot zo goed was, vervulde de bemanning met chauvinistische gevoelens. De Britten keken tijdens trainingen niet zonder jaloezie naar de moderne Walrussen.

Het leven aan boord kende bovendien meer luxe. Dankzij de techniek waren maar vijftig bemanningsleden nodig in plaats van zeventig. Daardoor had iedereen zijn eigen bed in plaats van neer te moeten ploffen op het nog dampende bed van een collega.

„Het is alsof je van een Kip overstapt naar een dubbel-assige caravan. We hadden opeens twee verdiepingen, zodat je elkaar niet constant tegenkomt. En een eigen cafetaria. Je kon opeens elke dag douchen in plaats van eens in de vijf dagen, want de Walrus bezat een installatie om zeewater zoet te maken.

Vaker wassen gaf ook minder stank aan boord.”

Toen de Walrus te water ging, was de angst voor de Russen net weggeëbd door de val van de Muur. Kat-en-muisspelletjes met de Russische marine, zoals tijdens de hoogtijdagen van de Koude Oorlog, waren daarom nauwelijks meer aan de orde. Wel bestreden Nederlandse Walrusboten piraterij, verzamelden ze inlichtingen en speelden ze een rol tijdens de Joegoslavië-oorlog.

De boten bleken flexibel en de Onderzeedienst opereerde van de warme Méditerranée en de ijzige Poolzee tot ver weg in de Cariben. Ramaekers maakte veel mee aan boord. Zoals de keer dat er brand uitbrak in de machinekamer en de boot diep onder de golven opeens vol rook stond.

Onderdelen

De Walrus en de Zeeleeuw, die later met pensioen moet, gaan dienen als verzameling onderdelen voor de twee onderzeeboten die nog even doorvaren. Met dat duo moet de Onderzeedienst het nog zeker tien jaar uitzingen. Begin volgend jaar pas hakt de regering de knoop door of de Duitsers, Zweden of Fransen vier nieuwe boten mogen bouwen voor Nederland. De levering daarvan is niet eerder dan 2035 te verwachten en tegenvallers kunnen de oplevering nog verder vertragen.

Daardoor groeit de angst voor een 'capaciteitsgat' en het weglekken van kennis en personeel bij de ooit roemruchte Onderzeedienst. „De Onderzeedienst staat nog steeds hoog aangeschreven”, zegt Ramaekers. „Maar zo'n gat mag niet ontstaan. Daar moet alles op gericht zijn.”

Onderzeeboten zijn nog steeds van levensbelang voor een land. Alleen al de dreiging dat er mogelijk een onderzeeboot in de buurt is, kan een vijand de stuipen op het lijf jagen. Verder zijn onderzeeboten geschikt om verkenningen uit te voeren, special forces ongezien aan een kust af te zetten voor een geheime operatie of om inlichtingen te verzamelen. „Boeven vang je ook niet door openlijk met een politieauto rond te rijden, maar door undercover rond te rijden zonder dat ze weten dat je er bent”, zegt Ramaekers,



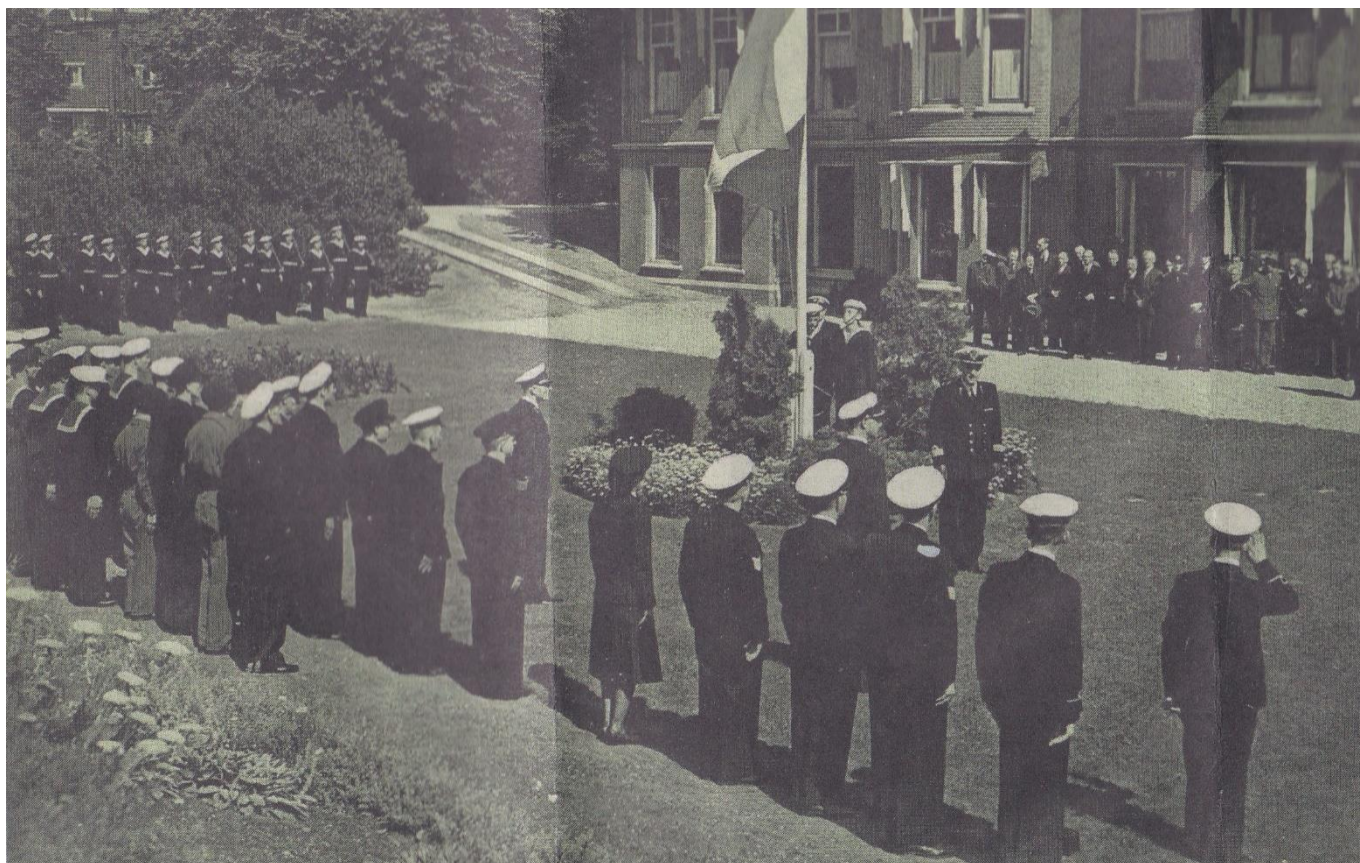
Joes Wanders ©

TERUGKIEKEN

Huize Duinrust werd Duitse legerplaats, Marine Hospitaal en nu wijk Vijverpark.

Marine pikte bejaardenoord ook in

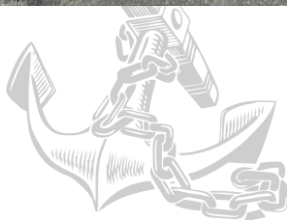
Bloemendaal heeft in de geschiedenis drie belangrijke gebouwen te danken aan de Sint Lambertus Stichting. Huize Duinrust (later Marine Hospitaal), verzorgingshuis Oldenhove en sinds kort het medisch centrum Ter Hoffsteede achter het gemeentehuis.



De opening van het Marine Hospitaal in 1948



Arthur de Mijttenaere
a.de.mijttenaere@mediahuis.nl



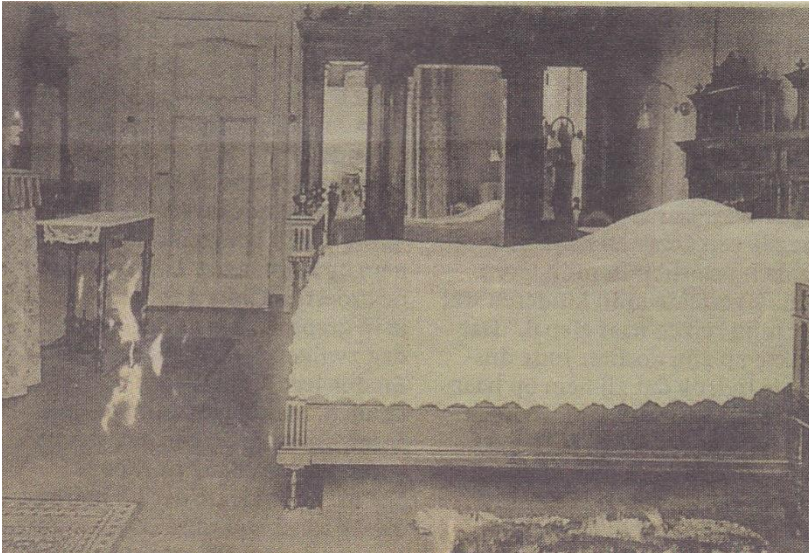
Bloemendaal ■

Marie-Anne Coebergh uit Aerdenhout heeft de geschiedenis van Duinrust en Oldenhove nauwgezet beschreven in het vorige week verschenen boek 'Kroniek van zorg en overmacht'. Zij bracht ontelbare uren door in het Noord-Hollands Archief omdat zij het 'ontzaglijk leuk' vond deze geschiedenis onder het stof vandaan te halen.

Zij neemt de lezer mee naar het begin van de twintigste eeuw, toen bejaardenzorg het domein was van liefdadigheid. In kerken gingen de rammelende collectezakjes hiervoor in de rondte. Ook in de Overveense parochie gebeurde dat, waar bestuurders van de latere Sint Lambertus Stichting een tehuis voor ouden van dagen wilden bouwen. Om onderdak te verschaffen aan armen (in slaapzalen en gedeelde huiskamers) en welgestelden die aparte appartementen kregen.

Vermogende pastoor

Maar met de financiering wilde het niet vlotten, totdat de vermogende pastoor Lambertus ten Brink een oplossing bood. Hij gaf 25.000 gulden onder twee strikte voorwaarden. De eerste was een rente van zo'n 4,5 procent en bovendien moesten er tot vijftig (!) jaar na zijn dood nog missen worden opgedragen voor zijn zielenrust. Auteur Marie-Anne Coebergh, in Limburg geboren, kent dit uit haar jeugd. „Mijn ouders stuurden vroeger voorgedrukte rouwkaarten,



Een luxe logeervertrek in Huize Duinrust

waarop zij beloofden een heilige mis te laten opdragen. Zij deden dat in plaats van bloemen en betaalden dan de pastoor.”

Na het startkapitaal werd ook de overige benodigde 25.000 gulden gevonden. Grond werd aangeschaft en de lokale bouwfirma Rijnierse leverde het imposante Huize Duinrust in 1912 op. Er waren honderd betalende gasten met eigen vertrekken.

Stromend water was er niet op alle verdiepingen, de tweede en derde etage waar de armen en het personeel woonden, kregen dit pas in de jaren dertig.

Tot de oorlog ging het voortvarend, ook omdat de zusters Franciscanessen de zorg op zich namen en de bewoners vaak nog gezonde vijftigers waren. De donkere dagen van oorlog legden een sluier over Huize Duinrust. De Wehrmacht vorderde het gebouw voor de eigen soldaten. Moeder overste Vincentius overhandigde Duitsers de sleutels met de woorden 'God spare Huize Duinrust'. De bewoners moesten hun heil zoeken in Villa Beauregard aan de Midden Duin en Daalseweg.

Toen de Duitsers de oorlog hadden verloren, wilde de Sint Lambertus Stichting de bejaarden terug laten keren in het gebouw. Ze hadden echter buiten de marine gerekend, die het gebouw in beslag nam. Ook door de politionele acties in Indonesië had de marine eigen ziekenhuisbedden nodig.

Het roemloze einde van het Marine Hospitaal.

Een hevig touwtrekken met de overheid volgde. Wie mocht het gebouw hebben en hoeveel moest de huur bedragen? Er kwam een gedwongen overdracht met zure gezichten aan de kant van het bestuur. Marie-Anne Coebergh: „Na de verbouwing gingen de regenten toch maar naar de opening van het nieuwe Marine Hospitaal, hoezeer ze dat ook tegenstond.”



De marine huurde het gebouw eerst en kocht het in 1960 voor zo'n twee miljoen gulden

Afgebrand

Het Marine Hospitaal is in 1990 opgeheven. Het gebouw kende een roemloos einde doordat het later in de jaren negentig afbrandde en de recherche tot de conclusie 'brandstichting' kwam. De patiëntenpopulatie was in de naoorlogse jaren veranderd, want het was een mix van burgers en militairen geworden. Op de plek van het ziekenhuis verscheen later de wijk Vijverpark.



Marie-Anne Coeberg schreef een boek over Huize Duinrust

De Sint Lambertus Stichting vond in 1960 een nieuw doel met de bouw van verzorgingshuis Oldenhove aan de Dompvloedslaan. De bankrekening van het slapende bestuur was goed gespekt door de huuropbrengsten van het Marine Hospitaal. Over de bouw van Oldenhove volgende week t-zz-1 . meer op deze plek in deze krant.

Bron: Haarlems Dagblad 9 oktober 2023
Ingevlogen door Geerd Tipker



Super-sized projecten en megacontracten

De Damen-bedrijven in Vlissingen hebben een drukke, succesvolle zomer boordevol belangrijke mijlpalen, grote contracten en nog grotere projecten gehad.

Damen Schelde Marine Services sloot haar grootste contract ooit af met Frans elektriciteitsbedrijf EDF. Damen Shiprepair Vlissingen kreeg één van de grootste schepen ter wereld op bezoek én voorzag droogdok 1 en 2 van walstroom.

Ook bij Damen Naval werd niet stilgezeten. Op het Combat Support Ship-project werden de generatoren getest en kwam het schip voor het eerst echt tot leven. Bij het Duitse project voor

de F126-fregatten maken ze zich op voor het begin van de bouwfase, terwijl de Midlife Update van Zr.Ms. Johan de Witt en het cascobouwproject voor Damen Yachting de finishlijn naderen. En er is meer! Lees ook over het speciale tijdschrift voor het Nigeriaanse Landing Ship Transport NNS Kada, over de avonturen van de drie Damen-trainees die mee mochten varen tijdens de Tall Ships Races en een update over het Damen Naval-verandertraject Time for Change.

Veel leesplezier,
De Schelde Schakels-redactie



Contract ondertekend voor nieuwe Anti-Submarine Warfare fregatten

juli 2023

Het is officieel: Damen Naval gaat de nieuwe Anti-Submarine Warfare fregatten (ASWF) bouwen voor de Nederlandse en Belgische marine. Op de eerste dag van Sail Den Helder ondertekenden Defensie, Damen

en Thales het contract voor het ontwerp, de bouw en de levering van vier fregatten; twee zijn bestemd voor Nederland en twee voor België.

De overeenkomst werd op de brug van Zr.Ms. Karel Doorman bekrachtigd door de Staatssecretaris van Defensie Christophe van der Maat, Damen Shipyards Group CEO Arnout Damen, Damen Naval Algemeen Directeur Roland Briene en Thales Nederland CEO Gerben Edelijjn.

Damen Naval Algemeen Directeur Roland Briene, Damen Shipyards Group CEO Arnout Damen, Staatssecretaris van Defensie Christophe van der Maat en Thales Netherlands CEO Gerben Edelijjn ondertekenden het contract op de brug van Zr.Ms. Karel Doorman.



De ASW-fregatten zijn de vervangers van de huidige Multipurpose fregatten van de Karel Doorman-klasse. Zij zijn voor meerdere taken inzetbaar, de nadruk zal echter op onderzeebootbestrijding liggen.

De schepen krijgen hybride dieselelektrische voortstuwing en worden ontworpen om zo stil mogelijk te varen, dit om detectie door onderzeeboten zo veel mogelijk te vermijden. Aan boord komt een uitgebreid pakket aan sensoren om onderzeeboten op te kunnen sporen.

“Dit is een prachtig project en een bijzonder nieuw hoofdstuk voor onze divisie Damen Naval”, aldus Damen Shipyards Group CEO Arnout Damen. “We zijn trots dat we deze mooie fregatten mogen gaan bouwen en verheugen ons op de samenwerking met de vele, veelal Nederlandse, partners en leveranciers in dit project. Met deze launching customer-projecten behouden we vitale kennis in eigen land en daarmee onze plek in de wereldtop van de complexe marinebouw. Nog belangrijker: de bemanningen van de Nederlandse en Belgische marine krijgen state-of-the-art schepen om hun uitdagende taken mee uit te voeren.”

Een team van Damen Naval is al meer dan twee jaar bezig met de voorbereidingen, eerste ontwerpen en de offertes voor het project en Projectdirecteur Joop Noordijk is blij dat al dat harde werk nu tot een ondertekend contract heeft geleid. “Na alle voorbereidingen die we de afgelopen ruim drie jaar hebben gedaan, is het mooi dat we nu echt officieel van start kunnen. De eerste periode zal vooral in het teken staan van het opschalen van ons team, maar we gaan natuurlijk ook verder met de engineering-fase. Na de bouw van de Johan de Witt, Karel Doorman en Nuyina is dit mijn vierde grote project en ik verheug me er enorm op. We gaan vier mooie en ultramoderne fregatten bouwen.”

Inmiddels is ook al een eerste leverancier gecontracteerd: RH Marine zal het Integrated Mission Management System (IMMS), het Integrated Navigation Bridge System (INBS) en het Integrated Platform Management System (IPMS) leveren voor ieder van de vier fregatten. Deze contractondertekening vond plaats in de Willem Ruyszaal op het Hoofdkantoor van Damen Naval in Vlissingen.



De fregatten worden 145 meter lang en 18 meter breed. Ze krijgen een diepgang van 5,5 meter bij een waterverplaatsing van 6400 ton.

“Een van onze doelstellingen is dat we de enorme kennisopbouw die we met dit soort hoogwaardige launching customer project opdoen, willen delen met zo veel mogelijk Nederlandse leveranciers”, legt Roland

Briene uit. “Dit contract met RH Marine is daar een uitstekend voorbeeld van. We werken al jaren nauw samen en ik verheug me ook nu weer op een mooi project met een prachtig eindresultaat.”

Aan boord is plek voor een 115-koppige bemanning en capaciteit voor extra manschappen om mee te varen. De ASW-fregatten worden onder andere uitgerust met een Under Water Warfare Suite (UWWS), een Above Water Warfare System (AWWS) en underwater decoys. De schepen worden bewapend met onder andere een 76mm kanon, Mk54 torpedo's, Rolling Airframe Missiles (RAM) en de Naval Strike Missile.

Het schip is voorbereid op andere wapens, zoals krachtigere missiles en High Energy Lasers. Ook zijn er onbemande vaar- en vliegtuigen aan boord voor gebruik op en onder water en in de lucht.

Het hele project wordt in nauwe samenwerking met Defensie uitgevoerd, waarbij een deel van de werkzaamheden door Defensie zelf zal worden uitgevoerd. Arnout Damen: "We hebben al bijna 150 jaar de kennis, kunde en technologie in huis om het ontwerp en de bouw van complexe marineschepen te coördineren en uit te voeren. Dat gebeurt niet alleen in Nederland, maar ook op onze werf in Roemenië waar de casco's voor een gedeelte zullen worden gebouwd." Vervolgens komen deze casco's naar Vlissingen om ze verder af te bouwen, de wapensystemen te installeren en integreren en uiteindelijk de fregatten gereed te maken voor inzet bij de Belgische en Nederlandse marine.

De huidige Multipurpose fregatten van de Karel Doorman-klasse werden in 1985 gebouwd door Damen Naval (toen nog de Koninklijke Maatschappij de Schelde). In de periode 1991-1995 werden er acht M-fregatten opgeleverd, waarvan er uiteindelijk zes zijn verkocht aan andere landen, inclusief twee aan België. Met het einde van de levensduur van deze schepen in zicht, hebben Nederland en België besloten tot een gezamenlijke vervanging van de schepen door deze ASW-fregatten. De verwachting is dat het eerste schip in 2028 door Damen Naval zal worden opgeleverd.

Onderwater spoiler voor Zr.Ms. Groningen

De scheepswerf Hull Vane BV uit Wageningen heeft de uitvinding van de onderwater spoiler al op meer dan 60 projecten toegepast. Traditionele scheepsbouwers zagen vooralsnog niets in dit idee, maar het heeft zich ondertussen wel bewezen.

De marine kreeg ondertussen ook interesse en de testen bij het Marin, het Maritiem Research Instituut Nederland te Wageningen, met een model van de Holland-klasse waren veelbelovend. Inmiddels is Zr.Ms. Groningen voorzien van een hullvane en worden nu proefvaarten gemaakt. De voordelen blijken enorm. De snelheid van het schip is toegenomen dankzij verminderde weerstand, de vaareigenschappen zijn verbeterd, het schip is sneller geworden en het vaarbereik is vergroot, de zeewaardigheid is vergroot en het schip is stabiel geworden, waardoor het lanceren en aan boord nemen van de FRISC veiliger kan gebeuren.

Al is het geluidsniveau aan boord verbeterd, het is nog de vraag of dat onder water ook zo is, want de echte oorlogsschepen, de fregatten willen zo min mogelijk detecteerbaar zijn.

Zie de film voor de Groningen:

https://www.youtube.com/watch?v=eg8YMCGrP_k

[geleend van AVOM - Zeeland](#)



tot volgende week...