



Deze web-magazine is een raapsel van wetenswaardigheden, gein en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij, Visserij alsmede Binnenvaart uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

“Redactie ten anker “

Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
06-25160899
tenanker@kpnmail.nl



TEN ANKER

Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

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



teken

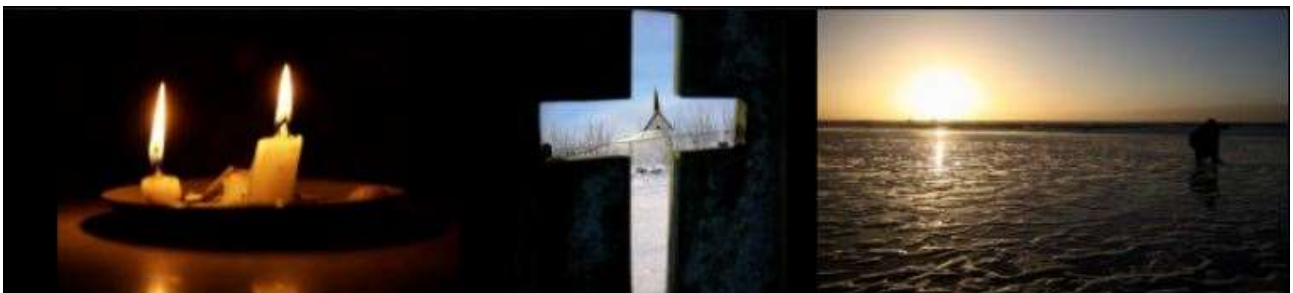
4e jaargang – nummer 1 d.d. 3 januari 2021



pag. 2
pag. 3
pag. 5
pag. 8
pag. 13
pag. 21
pag. 24



Im Memoriam
terugblik uit de redactie
Een uniek weerzien
De Kashin-klasse / sectie stiekum
De Koninklijke Marine 1945 – 1995
Indische prins en sultans naar Nederland
Enkele beschouwingen over patrouillevaartuigen



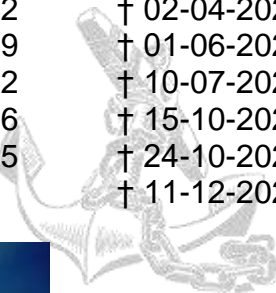
Helaas hebben we in 2020 afscheid moeten nemen van enkele maritieme vrienden die hun ankerplaats hebben gevonden. Mannen die bij tij en ontij klaar hebben gestaan om ons land te dienen en te beschermen. Velen waren lang weg van huis en haard en hebben hun geliefden achtergelaten vaak niet wetende hoe het thuisfront er voor stond. Thuiskomende in een wereld die was veranderd, familieleden die zijn ontvallen tijdens de reizen werden gemist, maar werden ook geconfronteerd met de uitbreidingen in het gezin, velen zijn vader geworden van zoon of dochter, realiserend dat de reizen er niet alleen als een baan zijn ervaren, maar hun baan bleek een roeping, een roeping om klaar te staan voor het grote werk, deze mannen waren een radartje in het grote geheel die ervoor hebben gezorgd dat wij in vrede kunnen leven.

Onderstaande mannen hebben hun leven gelaten en wij herdenken onze sobats in hun laatste reis...

R.I.P , ik wens alle dierbaren veel sterkte met dit grote verlies.

IM MEMORIAM

Klaas Helder	* 07-12-1949	† 27-12-2019	Groningen
Eric Hubbart	* 08-06-1950	† 02-01-2020	Dordrecht
Tonnie Buiting	* 07-03-1951	† 06-01-2020	Winterswijk
Pieter de Fouw	* 08-04-1926	† 24-03-2020	Vlissingen
Hennie Smit	* 28-02-1942	† 02-04-2020	Beekbergen
Mathias Koumans	* 12-10-1939	† 01-06-2020	Echt
Martin van Deutekom	* 11-06-1932	† 10-07-2020	Amstelveen
A.G.Verdonk	* 05-05-1936	† 15-10-2020	Apeldoorn
Theo Luijckx	* 13-04-1935	† 24-10-2020	Breda
Wim Pijnenburg		† 11-12-2020	



Afscheid van een maat

Wanneer de tros wordt los gesmeten voor de laatste reis, geldt óók voor de Marineman: de hemel, de hel of het paradijs.

Als nabestaande treuren:
 “ ‘t Was een bijzonder mens ”,
 dan rijst bij U de vraag wellicht:
 had hij een laatste wens?

Bij het betreden van de valreep,
 zal hij weer verder gaan
 En de zee, ik weet het zeker
 Zal zijn zwijgen wel verstaan...

Terug blik en wat staat ons te wachten,..2021

Laten we beginnen in dit nieuwe jaar u en een ieder die u dierbaar is een gezond en voorspoedig 2021 toe te wensen en hopen op een spoedig Convid 19-vrij jaar....

“Zal 2021 beter worden dan 2020”,

Deze vraag heb ik me de laatste dagen herhaaldelijk gesteld en ik hoop dat deze bevestigend beantwoord zal worden.

Het afgelopen jaar was voor velen een erg moeilijke periode, mede door de zwaar getroffen tijden waarin de Convid-19 een streep trok door allerlei activiteiten.

De oploop kantine was vaak dicht, de veteranencafé 's gesloten, reünies gecancelled en lustrumvieringen overboord gegooid.

De redactie heeft vele gesprekken gevoerd met mannen/vrouwen die helaas positief waren getest en besmet zijn geraakt met dit virus. Het was voor deze dan ook geen pretje en de ellende in die gezinnen was dan ook groot.

Hulp dat werd geboden door familie, kennissen burens waren dan ook van onschatbare waarde. De saamhorigheidsgeest die wij allen hebben gekend als we lange tijd van huis waren, op elkaar waren aangewezen zijn een leertraject geweest die wij al jong hebben meegekregen, geduld en begrip hebben voor elkaars problemen, oog voor elkaar hebben en de helpende hand te bieden wat resulteerde dat we bij thuiskomst weer gemotiveerd waren, de draad weer op konden pakken.

Bij het indraaien van de havenhoofden kwamen alle kriebels weer los, het warme nest thuis, je eigen stekkie zonder je maatje naast of boven je, een nachtrust zonder gepord te worden voor de wacht, zonder gestoord te worden door de scheepsomroep of de schelle tonen die de kwartiermeester er uit zijn bootsmansfluit wist te persen....OVERAL....

Uit bed stappen en heerlijk verwend worden met een ontbijtje thuis is toch wel anders dan eerst wassen-aankleden en over dek naar het cafetaria, brug of werkplek met kans op een koud en nat pak.

Deze Convid 19 crises heeft alles weer te boven gehaald, net als vroeger...

geduld opbrengen, begrip hebben over bepaalde situaties, afstand nemen van zaken die zo gewoon waren in ons leven, maar net als in vroegere jaren is het weer gestructureerd neergezet. Regelgevingen opvolgen en trachten ook een ander daar op te wijzen of even de helpende hand te bieden was ons gewoon...

Alles kwam weer terug, het enige verschil is dat we nu op vaste wal zaten.

Voor de redactie is het een druk jaar geweest.

“Ten Anker” is vanwege deze crisis vele malen meer gepubliceerd als gebruikelijk en dat is door U in dank afgenomen, dat doet me goed. Doordat er veel mannen/vrouwen aan huis waren gekluisterd is er vanuit de lezersgroep veel gepost, de postboei dreigde af en toe te zinken...

Alle gekheid op een stokje, er is inderdaad meer gepost door U en dat is de positieve kant van deze crisis. Het besef dat ons web-magazine er is voor en door u komt meer en meer tot uiting.

Alleen al in 2020 zijn er totaal 481 artikelen gepubliceerd, dat is een gemiddelde van 1.4 verhalen c.q. artikelen per dag....

Ga er maar aan staan.

Hoezo saamhorigheid en maten gevoel ?

De redactie is het afgelopen jaar door twee sobats bij gestaan met het redigeren van oude scheepskranten en zelfs gehele kranten van oude stencils zijn één op één overgeschreven daar deze bijna onleesbaar waren en niet om te zetten in bruikbare tekst.

Deze helpende hand is gedaan door maten die ik niet eens heb gekend, maten die hun nek uit hebben willen steken mij een beetje te ontlasten en u te kunnen voorzien van kopij...

Paul Jacobs en André Hoogerwerf ...BEDANKT

Hoe staan we er voor?

Eind 2019 sprak ik de hoop uit 2020 te kunnen eindigen met melding dat ons web-magazine is gegroeid naar de 750 abonnees, we hadden er toen nog ruim 200 te gaan om dat te verwezenlijken, welnu het is inmiddels ver overschreden want bij het passeren van de jaarwisseling staat de teller op 857.

Kantekening hierbij is een ruwe schatting dat iedere uitgave c.a. 1500 tot 2000 keer bekeken en gelezen wordt want er zijn nog steeds veel mannen/vrouwen die de krant doorsturen naar vrienden, familie enz. in de veronderstelling dat men een maritiem verleden moet hebben voor een abonnement. Ik wil hierbij dan ook verzoeken deze mensen zich zelf aan te laten melden voor een abonnement, het mes snijdt aan twee kanten want het scheelt u een hoop doorstuur mails en de redactie heeft meer tijd om wat er leeft en waar de interesses liggen in onze groep.

Enkele cijfers...

De aangroei was dus c.a. 200 abonnees. Helaas hebben 11 abonnees ons verlaten en hun anker uitgegoid... (R.I.P.) Ook kan ik vermelden dat het aantal opzeggingen mee zijn gevallen, over het hele jaar 2020 zijn er 17 personen uit gerouleerd om helaas onbekende redenen, misschien zat de een achter de geraniums naar buiten te staren en de ander achter de gebreide broek, ze hebben het niet gemeld... sommige wilden alléén maar vlieg verhalen (MLD) de ander onderwater (OZD) en weer een ander graag de verhalen van de bovenwatervloot.

Ik weet zeker dat we allemaal we een keer sub hebben gespeeld en hebben gevlogen in een vliegende storm, verhalen zijn er in overvloed.

Helaas... een ieder datgene te bieden wat persoonlijk wenselijk is behoort niet tot de mogelijkheden, maar geduld is een schone zaak want de redactie doet zijn uiterste best zo gevarieerd mogelijk alles aan te bieden.

We zijn er nog niet... Als we met z'n allen dit voort kunnen zetten, kunnen we met trots zeggen dat wij allen **ambassadeurs zijn voor alles wat zich op het water voortbewoog.**

Welkom 2021 we betreden u met frisse moed !

2021 ...hoe nu verder.

Vooralsnog gaat de redactie op de oude voet verder, want de corona ellende is nog niet uit zicht. Ieder vrijdag en dinsdag kunt u een uitgaven verwachten en zoals gebruikelijk in PDF. Het voordeel daarvan is dat u het kan opslaan en kan gaan lezen wanneer u het uitkomt en is het niet interessant, dan hebben we gewoon een DEL aan boord...



Maar ook de redactie staat altijd open voor ideeën...
Heeft u wensen over een onderdeel, een periode of anderszins?

Laat het dan even weten...
Klik daarvoor op de
brievenbus....



Jaarwisseling 1997: een uniek weerzien

Tekst en foto's Leo Bersee

Soms komt het voor dat twee schepen die een sterke historische band hebben, elkaar na vele jaren onverwachts weerzien. Dit overkwam de ex- „Clyde” en de ex-„Elbe” rond de jaarwisseling 1997 in de Caribische Zee. Na elkaar jarenlang niet gezien te hebben, lagen ze „zomaar” een weekje gezamenlijk ten anker. Op 2 januari 1997 voeren ze tenslotte nog eenmaal samen uit. Een unieke gebeurtenis!

Als ik op 26 december 1996 uit de patrijspoort van de kombuis naar buiten kijk, weet ik werkelijk niet wat ik zie... Dat lijkt onze boot wel! Zij het in oude staat en met een blauwe kleur. Aan dek hoor ik hoe de vork in de steel zit. Eerder die ochtend is de „Seawolfe” pal naast ons geankerd. Het is de oude „Clyde” van Smit Internationale, het zusterschip van onze boot: de huidige „Greenpeace”, ex-„Elbe”. Een aantal bemanningsleden van ons zit er al aan boord, het Greenpeace-rubber- bootje ligt er tenminste verlaten langs. Ik aarzel niet, pak mijn camera en begin met het schieten van foto's; een historisch moment!

Net als de dag ervoor ziet het er in de baai van Bequia betoverend uit. De zon schijnt voluit, het blauwe water kabbelt rustig en de vele ten anker liggende zeilbootjes geven het geheel een vrolijk aanzien. Net als wij had menig zeiler besloten in dit tropische lustoord de kerst- en nieuwjaarsdagen door te brengen. Niet zo verwonderlijk. Bequia maakt deel uit van de Grenadines: een groep kleine idyllische eilandjes in de Carieb.



Leo Bersee is sinds 1989 stuurman op verschillende Greenpeace-schepen. Van hem verschenen twee - zeer succesvolle - jeugdboeken bij Uitgeverij De Fontein bv in Baarn: „Greenpeace naar Antarctica” en „Greenpeace naar de Amazone” (met tekeningen van Thijs Zwart).

Als de bemanningsleden net voor het middageten terugkeren zijn ze laaiend enthousiast. Na de lunch ben ik aan de beurt, om 13.00 uur laat ik me op de „Seawolfe” afzetten. Van het nog geheel intact zijnde sleepdek loop ik de accommodatie binnen. In de messroom zit een jonge, licht gebruide vrouw. Ik stel me aan haar voor en vraag of ik de kapitein kan spreken. Naast tweede stuurman op de „Greenpeace” ben ik tevens medewerker van „De Blauwe Wimpel”, een Nederlands maritiem maandblad. Dit weerzien van de twee zusterschepen is ongetwijfeld interessant genoeg om er...

„Yes, wait a minute”, zegt ze en verdwijnt.

Nog geen twee minuten later duikt er een man in vette overall, met vuile handen voor me op. Hij lacht. „Ein Moment, ich komme gleich”, spreekt hij me toe. Als hij verdwijnt zet de jonge vrouw zich naast me op het bankje neer. Ze vertelt me samen met Wolfgang op de boot te wonen, meer bemanning is er niet... Ik sta perplex.

Is zo' n boot met twee man te varen!

„How is that possible?” vraag ik. Ze kijkt me aan en glimlacht.

„Wolfgang can do everything, he lives on this ship for years. I only do the cooking and cleaning on board.”



Wolfgang Olszewski op het sleepdek van de „Seawolfe“.

Ik kan het nauwelijks geloven. Is die Wolfgang echt kapitein, hoofdmachinist, bootsman en matroos tegelijkertijd? Is hij op de kok en de schoonmaakster na „de bemanning“ aan boord? Na vijf minuten komt de kapitein fris gewassen en in schone kleding opnieuw de messroom binnen. „Wie geht's!“ groet hij. Terwijl wij het gesprek beginnen, haalt de jonge vrouw wat te drinken.

„How do you get here?“ vraag ik hem. mijn nieuwsgierigheid nauwelijks de baas kunnende. „I heard of a friend that old „Elbe“ is at anchor here. I decided to sail to you and stay for a couple of days. Isn't it great to have the two ships together again?“

Tot mijn stomme verbazing blijkt de man net zo enthousiast te zijn over dit treffen van de zusterschepen als ik. Speciaal om ons te zien is hij van het naburige Saint-Vincent naar Bequia gevaren! Hij loopt naar een kast en haalt er een groot aantal boeken over zeeslepers uit tevoorschijn. Uit een lade pakt hij oude magazines van Smit Internationale en legt die op tafel neer. „Es gibt in der ganze Welt nichts schöneres als Holländische See- schlepper!“ vervolgt hij. Ik begrijp gestuit te zijn op een hoogst uitzonderlijk figuur. Zijn naam: Wolfgang Olszewski. Duitser, 51 jaar oud.

Een eigen zeesleper

Wolfgang Olszewski vaart in zijn jonge jaren als stuurman op zeeslepers van Bugsier. Het is in die tijd dat hij één grote droom koestert, namelijk om ééns een eigen zeesleper te bezitten... Op 25-jarige leeftijd al bemachtigt hij zijn eigen schip: de „Susanne“, een oude Hollandse logger. Wel geen zeesleper, maar toch... Vanaf dan is hij kapitein op zijn eigen schip. Met passagiers vaart hij ermee op de Noorden Oostzee.

De twintig jaar die volgen is hij bezig met schepen, eigen schepen vooral. Zijn ervaring en hoeveelheid gespaarde geld nemen toe. In 1990 is het grote moment daar. Hij koopt zijn eigen zeesleper, de voormalige „Clyde“!

Gedreven vertelt Wolfgang over de boeiende geschiedenis van zijn schip. Gebouwd in opdracht van Smit Internationale werd de „Clyde” in 1958 te water gelaten. Haar levensloop op zee nam een aanvang. Jarenlang vaart ze als Hollandse zeesleper over de wereldzeeën. In 1973 laat Smit het schip moderniseren. Er komen bergingspompen, een decompressie-tank, duikapparatuur en een hydraulische kraan aan boord.



Nog eenmaal samen uitvaren...

Als ze daarna opnieuw uitvaart draagt ze een andere naam: „Smit Salvor”. In 1978, vijf jaar later, verkoopt Smit Internationale het schip aan een dochtermaatschappij in Griekenland. De nieuwe naam: „Matsas Salvor”, thuishaven: Piraeus. Twaalf jaar later, in 1990, slaat tenslotte Wolfgang Olszewski zijn slag. Hij koopt het schip en verandert de naam in „Seawolfe”. Ditmaal is Hamburg de thuishaven.

Naar Hamburg vaart de nieuwe eigenaar echter niet. Hij verlaat de Middellandse Zee en vaart naar Martinique. Hij richt er zijn eigen sleepmaatschappij op: de „Caribbean Tug Service”. Al bijna zeven jaar lang vaart de „Seawolfe” in de zonnige Caribische wateren. Twee maal per jaar ongeveer heeft Wolfgang een sleepklusje. In dat geval neemt hij nog twee extra bemanningsleden mee. De rest van de tijd vaart hij met voornamelijk Duitse duiktoeristen. Een Duits reisbureau regelt dit voor hem.

„Es gibt hier soviel schönes”, zegt Wolfgang als hij me glunderend aankijkt.

Als ik vraag of ik het schip kan zien, staat hij direct op. De accommodatie doorlopend, weet ik wederom niet wat ik zie. Alles is nog in de oorspronkelijke staat en wat ziet alles er schoon en goed onderhouden uit, je kunt die hele schuit zo door een ringetje halen. Wat een verschil met die boot van ons...

Het kompas in het stuurhuis glimt als een zonnetje. Ook hier is nauwelijks iets veranderd. Wolfgang kijkt naar mijn gezicht. Hij ziet de verwondering.

„Schiffe sind wie Frauen”, zegt hij, „dafür soll mann gut sorgen.”

Als we na een rondje door het schip weer achterop het sleepdek belanden. zie ik de „Greenpeace” op twee kabels afstand liggen.

De oude „Elbe” liep een halfjaar na de „Clyde”, in 1959, te water. Net als haar zusterschip werd ze eind jaren '70 door Smit verkocht. De „Elbe” werd eigendom van Maryland Pilots Association in de VS. Zeven jaar lang deed ze dienst als varende loodsstation. In 1985 schonk het Amerikaanse loodswezen het schip aan de milieu-organisatie Greenpeace. Onder de naam „Greenpeace” vaart het inmiddels alweer twaalf jaar als actieschip. Doel: de bescherming der zee. Diezelfde zee op wiens schoonheid de „Clyde” haar regelmatige bezoekers wijst. En zie... nog eenmaal zien de beide zusterschepen elkaar terug. Voor de allerlaatste maal, zo mag rustig worden aangenomen.

Vaarwel

Op 2 januari 1997 is het zover. Gelijktijdig worden de ankers gehieuwd, gelijktijdig gaat de telegraaf van beide schepen op vooruit. Gebroederlijk verlaten de „Clyde” en de „Elbe” vlak naast elkaar de baai van Bequia. Na een kwartier varen loeien de sloopshoorns over het blauwe water van de Caribische Zee. De schepen nemen afscheid van elkaar, voorgoed. Liggen wij een westelijk koers voor richting Curaçao, Wolfgang gaat stuurboord uit en zet koers naar het noordelijk gelegen Saint-Vincent. Nog lang blijf ik aan dek staan. Ik staar het schip na. Steeds kleiner wordt de „Seawolfe”. Alsmar kleiner, om tenslotte als een kleine stip in de verte te verdwijnen.

Ik realiseer me getuige te zijn geweest van een heel bijzondere gebeurtenis. Nog eenmaal had ik de beide schepen samen gezien, nog eenmaal waren deze twee oude, maar oerdegelijke Hollandse zeeslepers gezamenlijk uitgevaren.

Twee beauty's, en ondanks hun hoge leeftijd nog „still going strong”!!!



December 1997 52^e jaargang nr.12

De Kashin-klasse.

Enkele weken geleden heeft de Sectie Stiekum aandacht besteed, aan de Kildin-klasse. Een klasse die een overeenkomstige modernisering heeft ondergaan of nog ondergaat is de Kashin-klasse.

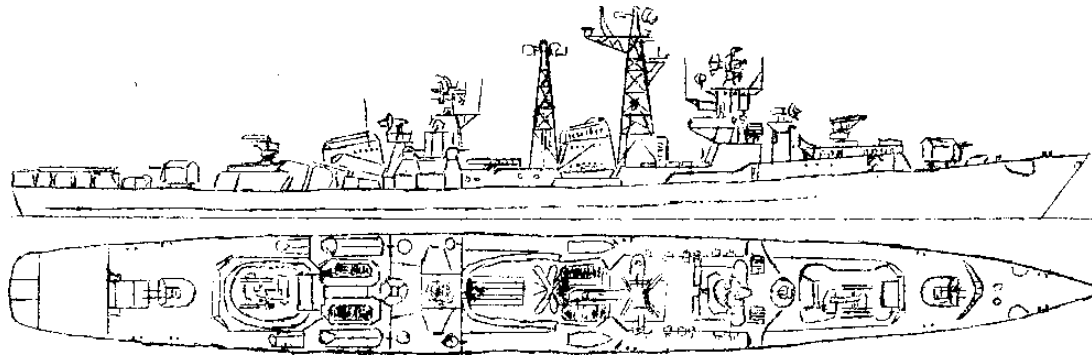
Deze klasse bestond oorspronkelijk uit 19 eenheden. Maar vorig jaar is er een Kashin in de Zwarte Zee vergaan, na een zware ontploffing, zodat er nu nog 18 zijn.

De gegevens van deze schepen zijn: lengte 146.5 meter, breedte 15.9 meter en diepgang 5.8 meter. Het schip wordt voortgestuwd door 8 gasturbines die 2 schroeven aandrijven.

Dit was het eerste grotere oorlogsschip dat uitsluitend door gasturbines voortgestuwd werd ter wereld. De maximale snelheid wordt geschat op 35 knopen. De schepen van deze klasse zijn gebouwd op de Zhdanov-werf in Leningrad en op de Nosenko-werf te Nikolayev aan de Zwarte Zee.

Ondanks dat het schip vrij jong is, het eerste exemplaar is in 1962 waargenomen, veroudert het vrij snel. Oorspronkelijk was dit een typisch anti-lucht- en anti-onderzeebootschip, zonder de mogelijkheid oppervlakedoelen aan te vallen.

Met de laatste modernisering is dit probleem voor een groot deel opgelost. Op het achterschip, langs het dekhuis, zijn een viertal lanceerbuizen voor het SS-N-11 projectiel aangebracht. SS-N staat voor Surface- Surface-Navy en wordt gebruikt om de Russische raketten van elkaar te onderscheiden.



De SS-N-11 is een verdere ontwikkeling van de SS-N-2, de "STYX", dit type raket was verantwoordelijk voor het tot zinken brengen van de Israëlische jager "Eilath". In totaal heeft men maar 4 van deze raketten aan boord. Men schat het bereik van de SS-N-11 op 29 zeemijl. De anti-luchtbewapening is wat uitgebreid. Op het voor en achterschip staan dubbel-lanceer inrichtingen voor "GOA" anti-lucht raketten. De dubbeltorens 76mm zijn ook uitstekend geschikt voor luchtdoelen. In de midscheeps heeft men aan bak- en stuurboord twee 25mm mitrailleurs geïnstalleerd. De vuursnelheid hiervan is vrij groot. Het doel van deze mitrailleurs is het vernietigen van vijandelijke anti-schip raketten.

De onderzeebootbestrijding heeft er een sonar bijgekregen maar heeft twee raketwerpers moeten afstaan.

Op het achterschip is een verhoging gebouwd met daarboven het helikopterdek. In dit nieuwe dekhuis bevindt zich vermoedelijk een VDS, die ook al op de Kara en Krivak-klasse is aangetroffen.

Als wapens voor de onderzeebootbestrijding zijn beschikbaar: een groep van 5 torpedobuizen in de midscheeps, met een kaliber van 53,3 cm voor anti-onderzeeboottorpedo's en voorop zijn 2 twaalfloops raketwerpers te vinden. Deze laatste hebben een bereik van plus minus 1 zeemijl. Met deze modernisering neemt de Kashin weer een zekere plaats in tussen de moderne Russische schepen.

Tenslotte nog enkele opmerkingen over de herkenning van dit type schip. Het bovenste dek loopt door en heeft een oplopende boeg. De romp vertoont een knikspant. De 4 losstaande schoorstenen en de twee hoge traliemasten vallen duidelijk op.

Op het voor- en achterschip staan een toren en een lanceerinrichting voor GOA-raketten.

Verder zijn er twee torens waarop de PEELGROUP radars op staan.

In de voorste toren is de brug te vinden. Al met al is dit type schip vrij gemakkelijk te herkennen.

Sectie stiekum uit de Uwtrechter 1975



WAT HEEFT DIT MAGAZINE U TE BIEDEN :

- * Gratis abonnement, dus geen contributie *
- * Donatie is welkom, want uiteraard hangt aan het geheel een kostenplaatje **NL98 INGB 0002 4713 68 t.n.v. A.C. Krijgsman o.v.v. DONATIE**
- * Oproepen voor een op handen zijnde reünie laten plaatsen behoren tot de mogelijkheden.
- * Vraag een aanbod, of te wel iets plaatsen waar u naar op zoek bent of aan te bieden hebt.
- * Bent u op zoek naar een verloren vriend of vriendin kunt u hier een oproep laten plaatsen .

- * Heeft u een leuke herinnering en wilt u die delen, dan kunt u de kopij inzenden aan de redactie voor plaatsing.
- * Adverteerders kan in overleg met de redactie, informeer naar de voorwaarden.

*Kortom deze digitale krant geeft u veel handvatten waar u plezier aan kan beleven, kijk even onder de tabbladen *eerdere publicaties* zodat u zich kan vergewissen van datgene er zoal werd gepost!*

Havens van Curaçao

Curacao heeft maar liefst vijf natuurlijke havens. Onder een natuurlijke haven verstaan we een natuurlijk stuk water dat gebruikt kan worden door schepen als rede of haven (een rede is een ankerplaats voor schepen waar meestal geen goederen of schepen worden gelost). De grootste natuurlijke haven van Curacao is de haven van Willemstad, het Schottegat. Haar diepe, natuurlijke zeehaven is de beste van het Caribisch Gebied en heeft een lange geschiedenis als belangrijk handels-en overslagcentrum in de regio. Over welke andere natuurlijke havens beschikt Curacao, wat zijn hun kenmerken en hoe hebben deze zich in de loop der tijd ontwikkeld?

Willemstadhaven De belangrijkste haven van Curaçao is het Schottegat, een natuurlijke binnenbaai, die met de zee is verbonden door de St. Annabaai, een natuurlijk kanaal, 1.280m lang en op zijn smalst 90m, met een vaargeul waarvan de diepte varieert van 15 tot 24m. Aan het einde van de 17de eeuw begon de haven van Willemstad zich te ontwikkelen tot een internationale zeehaven voor de handelsvaart. Ofschoon deze een betrekkelijk goede beschutting biedt, was (is) het binnenzeilen met veel wind en stroom een hachelijke onderneming. Wanneer men in de zeventiende eeuw de havenmond miste kon men met de schepen van toen niet zomaar omdraaien en diende men zeven dagen om het eiland te varen om nog een poging te wagen. De haven van Willemstad was toen nog de enige haven van betekenis van de Nederlandse Antillen. Voor het raffineren van Venezolaanse ruwe olie werd in 1915 aangevangen met de bouw van een raffinaderij. Hierdoor veranderde het beeld van de haven enorm en ontwikkelde er een drukke tanker-vaart. De betrekkelijk smalle haveningang is steeds goed te verdedigen geweest.

Aan beide zijden werden forten gebouwd, terwijl men eertijds tussen beide oevers in de haveningang een zware ketting kon spannen met het doel vijandelijke schepen te beletten binnen te varen. Vanaf het hoger gelegen Fort Nassau had men bovendien een uitstekend overzicht over zowel het Schottegat als de haveningang. Daar bevindt zich thans dan ook de seinpost van de haven- en loodsdienst. De haven is toegankelijk voor schepen met een diepgang tot maximaal 13,7m. Alle schepen met een bruto inhoud van meer dan 50 registerton (141 m³) zijn verplicht gebruik te maken van een loods wanneer zij de haven binnenvaren of uitvaren en wanneer zij in de haven van ligplaats veranderen. Aan de oevers van de St. Annabaai bevinden zich een aantal kades, die dienen als ligplaats voor



schepen, t.w. aan de oostelijke oever o.a. de Handelskade, Kleine Werf, Grote Werf, en aan de westelijke oever o.a. Matheywerf, Westwerf, Nieuwe Werf en Motetwerf.

De toeristenschepen die Curaçao bezoeken, kiezen ligplaats aan een van de kaden in de St. Annabaai, waar in 1982 een cruise-terminal werd gebouwd. Schepen die niet onder de 55 meter hoge Julianabrug door kunnen, worden afgemeerd aan de Megapier. Sinds de bouw van de Megapier in 1999 is geen schip te groot om de haven van Curaçao aan te kunnen doen. Het Schottegat is een grote, grillig gevormde diepe binnenbaai met een oppervlakte van meer dan 60.000 are. Een groot deel van het Schottegat heeft een natuurlijke waterdiepte van 10 tot 20m. De grootste diepte bedraagt 25m (nabij de uitmonding van de St. Annabaai). Daarom is het Schottegat zeer geschikt als haven voor grote zeeschepen. Aan de oevers van het Schottegat liggen pieren van de raffinaderij, die door tankers worden gebruikt. Voorts ligplaatsen en droogdokken van de Curaçaosche Dok Maatschappij N.V., ten behoeve van schepen die reparaties moeten ondergaan. Verder ligplaatsen voor vracht- en passagiersschepen, waarvan een aantal in de Nieuwe Haven (Admiraal Brionwerven) in het oostelijke deel van het Schottegat 19de eeuw hebben de zeevaarders hiervan veel profijt gehad. Zij gingen hier ten anker om een gunstig tijdstip af te wachten alvorens de haven van Willemstad binnen te varen. Aan deze baai werd een olieopslag en -laadinstallatie gebouwd en werden steigers aangelegd. Deze haven werd in 1927 in gebruik gesteld met het doel om tankers te beladen met stookolie en andere zware olieproducten en om vracht- en passagiersschepen te bunkeren.

De olie-installatie van Caracasbaai is door pijpleidingen verbonden met de raffinaderij. Van de

vier oliesteigers die in deze baai werden gebouwd, bestaan er thans nog twee, waar schepen met een diepgang van maximaal 13½m kunnen afmeren.



De haven van Caracasbaai heeft haar betekenis als bunkerhaven verloren. Ook in de Caracasbaai zijn de schepen verplicht gebruik te maken van een loods, die door het loodsstation in Willemstad wordt geleverd.

Bullenbaai

De open baai van Bullenbaai ligt aan de zuidkust, veertien kilometer te noordwesten van Willemstad. In 1928 werd door de Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij (Shell) aangevangen met de bouw van een opslag- en laadinstallatie voor benzine en andere lichte olieproducten van de raffinaderij gelegen aan het Schottegat. Ook werden steigers voor tankers aangelegd. Uit veiligheidsoverwegingen wenste men het opslaan en laden van deze lichte producten zo ver mogelijk van de bewoonde gebieden verwijderd te houden. In 1930 werd deze haven in gebruik genomen. Door de ontwikkelingen op de wereldoliemarkt en in verband met de ontstane oliecrisis ontstond aan het begin van de 1970-er jaren een dringende behoefte aan een haven waar men grote hoeveelheden ruwe olie, afkomstig uit olieproducerende landen gelegen aan de Perzische Golf en de westkust van Afrika, aangevoerd door zeer grote tankers

kan opslaan en overpompen in kleinere tankers voor doorvoer naar havens in de Verenigde Staten., die in verband met hun geringe diepte niet geschikt zijn voor de zeer grote tankers. Door de grote natuurlijke diepte was Bullenbaai de plaats bij uitstek voor de aanleg van zo'n haven. Daarom werden de haven en de installaties van Bullenbaai omgebouwd tot een overslaghaven voor ruwe olie. De vernieuwde haven werd in 1974 in gebruik genomen onder de benaming Curaçao Oil Terminal (C.O.T.) Deze haven beschikt thans over zes steigers, waar tankers kunnen meren. Een aantal van deze steigers zijn speciaal gebouwd voor de grote mammoettankers. De allergrootste tankers ter wereld kunnen hier worden gemeerd, zoals de onder Franse vlag varende supertanker Batillus met een draagvermogen van 540.000 ton, en de onder Liberiaanse vlag varende Seawise Giant met een draagvermogen van 565.000 ton die in het verleden werden binnengeloodst.

Fuikbaai

Fuikbaai ligt aan de zuidkust, 13 kilometer ten zuidoosten van Willemstad. Het is een langwerpige, smalle binnenbaai, evenwijdig aan de kustlijn. Door een 143m brede opening staat deze baai in open verbinding met de zee. In deze opening werd een vaargeul met een breedte van 48m en een minste diepte van 7,6m gemaakt. Deze verschaft schepen met een lengte tot maximaal 110m toegang tot de haven van Fuikbaai, die bestaat uit twee ligplaatsen aan de noordelijke oever. De ene ligplaats dient voor het laden van het fosfaat en de steenslag, die door de aldaar gevestigde Mijnmaatschappij Curaçao van de Tafelberg wordt afgegraven en verwerkt. De andere ligplaats dient voor het lossen van explosieven en gewassen rivierzand. Dit laatste ten behoeve van de bouwondernemingen. De haven van Fuikbaai werd in 1913 in gebruik genomen.

Sint Michielsbaai / Boca San Michiel

Tot slot de natuurlijke haven van Sint Michielsbaai (in de volksmond Boca Sami), een beschutte open baai aan de zuidkust, acht kilometer ten noordwesten van Willemstad. 194 Meter uit de kust ligt een meerboei in 40m diep water, waar schepen met de achterstevan aan worden gemeerd. Het voorschip wordt dan door de heersende passaatwind in de richting van de open zee gedreven. Om te voorkomen dat het voorschip tegen de kust zal drijven als de wind ingrijpend van richting verandert, wordt het anker uitgehield. Deze ligplaats wordt gebruikt voor schepen, die in verband met hun gevaarlijke lading (explosieven) of quarantaine e.d. de andere havens van Curaçao niet mogen aandoen. Ook wordt deze ligplaats gebruikt door schepen of booreilanden die tijdelijk worden opgelegd of op orders moeten wachten en door schepen waarvan de huid onder water moet worden schoongemaakt door duikers. Schepen of booreilanden die reparaties moeten ondergaan maar door hun grootte en/of diepgang niet terecht kunnen in de haven van Willemstad worden ook hier aangemeerd. Aan de meerboei in de Sint Michielsbaai kunnen de grootste schepen ter wereld worden afgemeerd.

Bron : Jack Schellekens

jaschel@live.nl

++++
Illusie

*De oudste officier onderhield een bejaarden matroos over het drinken, dat deze deed:
„Van Zwabberen”, zei hij, „als je wat minder jenever had geproefd, had je officier kunnen zijn,
net als ik, in plaats van als matroos voor den mast te staan.”
„Dat mag niet hinderen,” was het antwoord, „als ik dronken ben, voel ik me als een admiraal!”*

++++

DE KONINKLIJKE MARINE 1945 - 1995

DOOR C. HOMAN

FOTO'S VIA INSTITUUT VOOR MARITIEME HISTORIE, MARINESTAF, DEN HAAG

Een terugblik op de Koninklijke marine (KM) over de afgelopen vijftig jaar kan in het korte bestek van dit artikel zich slechts beperken tot hoofdlijnen. Gekozen is daarbij voor een benadering die primair is gebaseerd op het marinebeleid zoals dat door de jaren heen in regerings-documenten is vastgelegd.

Beleidsmatig gezien begon de naoorlogse periode reeds tijdens WO-II toen de marineleiding in Londen vlootplannen ontwierp om als volwaardig partner deel te kunnen nemen aan een Europees bondgenootschap.

Bevrijding en Indië

Nadat uiteindelijk op 5 mei 1945 geheel Nederland bevrijd was, keerde in de loop van dat jaar de marine weer terug in

Vlissingen, Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Den Helder.

Maar het defensiebeleid van de Nederlandse regering richtte zich allereerst op de strijd in Indië.

Nadat de Verenigde Staten in augustus twee atoombommen op Japanse steden hadden geworpen gaf Japan zich binnen enkele dagen over, waarmee ook aan de oorlog in Azië een einde kwam. Maar Nederland beschikte op dat moment over onvoldoende schepen en militairen

om in een keer Indië te bezetten.

In de periode 1945-1950 kreeg de marine de handen vol aan het patrouilleren in Indische wateren om republikeinse smokkel en infiltratie tegen te gaan, terwijl de Mariniersbrigade Oost-Java veroverde en bezette. Grote aantallen vrijwilligers versterkten deze brigade om orde en rust te herstellen in „Ons Indië”. Deze volledig uitgeruste brigade van ruim 6000 man. voorzien van tanks, artillerie en



genie vormde in Indië een factor van belang.

Toch was een Nederlandse terugtrekking uit Indië onvermijdelijk. Met de onafhankelijkheid van Indonesië in 1949 kwam dan ook een einde aan een lange marinetraditie. De KM spande zich vervolgens in de vloot die in Indië aanwezig was geweest zoveel mogelijk te behouden. Hierin slaagde zij voor een belangrijk deel door binnen enkele jaren als nieuwe taken de verdediging van Nederlands Nieuw-Guinea en de Nederlandse Antillen te verkrijgen.

Van veiligheid op zee naar veiligheid vanuit zee



De kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën na de verbouwing in 1966

NAVO

Inmiddels was de Koude Oorlog uitgebroken en leidde de uitbreiding van de invloedssfeer van de Sovjet-Unie in Oost-Europa tot de oprichting van de NAVO in 1949. Met het toetreden van ons land tot dit bondgenootschap kwam definitief een einde aan meer dan een eeuw neutraal Nederlands buitenlands beleid. Als lid van de Verenigde Naties assisteerde voortdurend een Nederlands marineschip tijdens de Korea-oorlog (1950-1953) bij de kustbewaking en kustbeschietingen van Noord-Korea als onderdeel van een geallieerde vloot van deze mondiale organisatie.

Mede dankzij Amerikaanse steun kreeg inmiddels de wederopbouw van de vloot gestalte. Aan het eind van de jaren '50 beschikte de KM over een vliegkampschip, twee kruisers, 12 onderzeebootjagers, 12 fregatten, vijf kleinere fregatten, zeven kust-escorteschepen, zes onderzeeboten, 68 mijnenvegers, zes patrouillevaartuigen, diverse hulpschepen en meer dan honderd vliegtuigen en helikopters van verschillende types.

In 1952 aanvaardde de NAVO de schild-zwaard strategie. Deze hield in dat conventionele strijdkrachten („het schild”) in staat moesten zijn om een aanval vanuit het Oosten op te vangen terwijl met nucleaire middelen („het zwaard”) zou worden teruggeslagen. Toen echter al spoedig bleek dat de NAVO-lidstaten niet bereid waren voldoende geld voor de benodigde conventionele strijdkrachten beschikbaar te stellen, verschoof het accent in deze strategie naar de goedkopere nucleaire wapens. Als gevolg hiervan aanvaardde de alliantie in 1957 de strategie van de „massale vergelding”. Aanvankelijk werd deze strategie uitgelegd als het dreigen met een volledige nucleaire vergelding. Later nuanceerden de Amerikanen dit tot een „nucleaire vergelding naar keuze van de Verenigde Staten die ieder voordeel voor de agressor terstond teniet zou doen”.

Nederlands Nieuw-Guinea

Inmiddels liet de Indonesische regering aan het eind van de jaren '50 in toenemende mate aanspraken gelden op het laatste restje van Nederlands-Indië, namelijk Nederlands Nieuw-Guinea. De Nederlandse zeemacht en landmacht moesten steeds meer optreden tegen kleinschalige Indonesische militaire infiltraties. De politieke druk van de Verenigde Naties op Nederland woog echter steeds zwaarder.



De onderzeebootjager Hr.Ms. Holland

De militaire

schermutselingen

namen in 1960-1961 zo sterk toe dat een oorlog tussen Nederland en Indonesië dreigde.

Marineschepen patrouilleerden rond Nieuw-Guinea, mariniers bevochten Indonesische guerilla's en de spanning liep hoog op. Nederland voorkwam echter een uitzichtloze oorlog door in 1962 afstand te doen van zijn laatste gebiedsdeel in Azië. Onder toezicht van de Verenigde Naties werd Nederlands Nieuw-Guinea toegevoegd aan Indonesië. Nederland repatrieerde vervolgens in enkele maanden tijd 6.000 man en voerde 22.000 m³ aan goederen terug.

Defensienota 1964

De bewindslieden ontvouwen in de defensienota 1964 het te voeren defensiebeleid in de periode 1964-1968. Nu de gevolgen van het Nieuw-Guinea beleid waren verwerkt, stond in deze nota centraal een defensie-inspanning die primair gericht was op het gezamenlijk opbouwen en instandhouden van het verdedigingsapparaat van de NAVO.



Het Vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman, in dienst gesteld 28 mei 1948

De strategie van de massale vergelding van het NAVO-bondgenootschap, die zich primair richtte tegen een eventuele Sovjet-overheersing, maakte in deze periode plaats voor een nieuwe. De strategie van de massale vergelding was namelijk niet meer geloofwaardig, omdat ze gebaseerd was op de onkwetsbaarheid van het Amerikaanse grondgebied. Sinds de Sovjet-Unie ook over

intercontinentale raketten was gaan beschikken, behoorde deze situatie echter tot het verleden. Najarenlange discussie aanvaardde de NAVO in 1967 de nieuwe strategie van de „flexible response“. Deze schied de mogelijkheid op getrapte wijze in toenemende mate tegenacties te ondernemen. Deze waren afhankelijk van de daden van agressie of de verwachte acties van de

tegenstander. Het gebruik van nucleaire wapens kon zo als afschrikking beperkt blijven tot situaties waarin andere middelen tekortschoten. Het belang van conventionele strijdkrachten nam hierdoor weer toe.

In deze periode ontwikkelde de Sovjet-Unie een wereldomvattende politiek. Op zee ging de dreiging vooral uit van de grote Sovjet-onderzeebootvloot, waarvan een toenemend deel werd uitgerust met nucleaire voortstuwing en ballistische en geleide nucleaire wapens. Daarnaast nam ook de dreiging uit de lucht boven de oceaan toe. Deze bestond niet alleen uit grotere mogelijkheden van verkenning, maar mede uit de aanwezigheid van vliegtuigen voor lange afstanden, die steeds meer werden uitgerust met lucht-grond geleide wapens. Ook de bouw en modernisering van de Sovjet-oppervlakteschepen uitgerust met geleide projectielen tegen lucht- en zee-doelen toonde aan dat deze schepen bestemd waren voor een actieve rol in de oorlogvoering ter zee. Tenslotte bleef het grote mijnengevaar voor de scheepvaart in de ondiepe kustwateren bestaan.

De voornaamste taak van de KM in NAVO-verband betrof de onderzeeboot- en mijnenbe-strijding in het oostelijk deel van de Noordatlantische Oceaan, de Noordzee en het Kanaal. Als belangrijkste maatregelen voor de voor deze taak benodigde vernieuwing van het materieel noemde de nota: de bouw van zes fregatten van de Van Speijkklasse ter vervanging van het gelijke aantal van de Van Amstelklasse; de voorbereiding van de bouw van twee grote fregatten uitgerust met geleidewapen-systemen voor de middellange afstand tegen lucht- en zeedoelen en commandosystemen ten behoeve van de onderzeebootbestrijdingsgroepen. alsmede de bouw van twee Zwaardvis-klasse onderzeeboten.

Defensienota 1968

De vier jaar later verschenen defensienota 1968 constateerde op maritiem gebied dat het traditioneel continentaal gerichte Rusland zich verder ontwikkelde tot een mondiale maritieme natie. De Sovjetexpansie ter zee manifesteerde zich in de explosieve groei van de



koopvaardijvloot, de grootste vloot van oceanografische vaartuigen en vissersvloot ter wereld alsmede in de toename van het offensief vermogen van de zeestrijdkrachten. Voor wat de KM betrof beschouwde de nota de samenstelling van de vloot zoals in de defensienota 1964 vermeld, nog steeds als juist. Een belangrijk aspect vormde het besluit het vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman omstreeks 1970 af te voeren en het vliegend materieel te vervangen door een nieuw te verwerven squadron van aan de wal gestationeerde maritieme patrouillevliegtuigen. Het lag voorts in de bedoeling na de indienststelling van de twee nieuwe geleidewapen-fregatten omstreeks 1974 Hr.Ms. De Ruyter van de sterkte af te voeren.

De commissie Van Rijckevorsel

In overeenstemming met de bij de formatie van het kabinet Biesheuvel gemaakte afspraken werd in september 1971 een commissie van militaire en civiele deskundigen geïnstalleerd. De commissie werd vaak aangeduid met de naam van de voorzitter mr. K. van Rijckevorsel.

Kort samengevat kreeg de commissie als opdracht de taak van de Nederlandse defensie in de NAVO en de daarvoor vereiste middelen kritisch te onderzoeken.

Uit het in maart 1972 uitgebrachte rapport bleek ten aanzien van de KM dat de gehele commissie van oordeel was dat de bondgenootschappelijke taken naar omvang en inhoud gerechtvaardigd waren, zeker indien men onze geografisch-strategische ligging en maritieme capaciteiten in aanmerking nam. In een unanieme aanbeveling stelde de commissie dat door vervanging van oudere schepen, vliegtuigen en overig materieel de KM in de loop van de jaren '80 zou moeten beschikken over de volgende middelen:

- drie onderzeebootbestrijdingsgroepen, elk bestaande uit zes standaard onderzeebootbestrijdingsfregatten, een geleidewapen-fregat en een bevoorradingschip, allen met ingescheepte helicopters;
- een onderzeebootbestrijdingsgroep van vieronderzeebootbestrijdingsfregatten;
- zes onderzeeboten;
- 25 maritieme patrouillevliegtuigen;
- twee mijnenbestrijdingsgroepen van elk 12 schepen en een groep van zeven schepen;
- het Korps mariniers.



Het Korps mariniers krijgt in 1973 een NAVO-taak op de Noordflank

Mariniers op de Noordflank

Wat dit laatste onderdeel betreft: het op 9 mei 1973 ondertekende „Memorandum of Understanding between the Netherlands Ministry of Defence and the United Kingdom Ministry of Defence” stelde de toekomst van het Korps mariniers veilig. Dit document maakte de weg vrij voor het operationeel samengaan van Britse en Nederlandse mariniers in de „United Kingdom/Netherlands (UK/NL) Landing Force”. Beide korpsen mariniers waren na beëindiging van hun respectieve taken in Azië in een fase van heroriëntatie. Hoewel het Nederlandse Korps mariniers in 1963 een VN-taak was toebedeeld, had de VN nog steeds geen beroep op het korps gedaan. Het koloniale verleden van ons land en ons trouwe lidmaatschap van de NAVO zouden ons minder aanvaardbaar maken voor inzet in

VN-verband. zo werd wel eens gesuggereerd.

Maar in het begin van de jaren '70 verscheen een nieuwe taak voor het korps boven de horizon. De toenemende dreiging van de Sovjet maritieme macht op de Noordflank maakte versterking door NAVO-strijdkrachten in tijden van crisis en oorlog noodzakelijk. Gezien de extreme weersomstandigheden vereiste dit wel speciaal voor dit doel geoefende eenheden. Door de nauwe relatie tussen de Noordflank en de zee lag het voor de hand hiervoor mariniers in bondgenootschappelijk verband te bestemmen.

Defensienota 1974

De defensienota 1974 met de titel „Om de veiligheid van het bestaan” beschreef het beleid 1974-1983. Onveranderlijk stelde ook deze nota dat de defensie-inspanning van ons land zich voornamelijk moest richten op het leveren van een bijdrage aan de verdediging van het NAVO-bondgenootschap. Voor de KM vertoonde de beoogde samenstelling van de vloot weinig veranderingen in vergelijking met de vorige nota. De belangrijkste wijzigingen betroffen de

afname van het aantal maritieme patrouille vliegtuigen tot 21 en het voortijdig afvoeren van Hr. Ms. De Zeven Provinciën.

Defensienota 1984

De beleidsvoornemens voor de periode 1984-1993 zagen eind 1983 het licht in de defensienota 1984. Deze nota stond vooral in het teken van de nucleaire bewapening. Het al of niet plaatsen van kruisraketten op Nederlands grondgebied hield een groot deel van zowel de politiek als maatschappij verdeeld. Uiteindelijk leidde dit in 1985 tot de beslissing van de Nederlandse regering om te plaatsen. Door een in 1987 tussen de Sovjet-Unie en de Verenigde Staten gesloten akkoord over deze wapens zou het echter nooit tot stationering van deze wapens komen.



Het Oceanografisch vaartuig Hr.Ms. Tydeman

Onveranderd bleef de NAVO de hoeksteen van ons veiligheidsbeleid. Belangrijke veranderingen voor de KM in deze nota betroffen het terugbrengen van het beoogde fregattenbestand van 25 tot 22, de vermindering van het aantal maritieme patrouillevliegtuigen van 21 tot 13 met mogelijk een aanvulling tot 15 later in de planperiode, de vermindering van het aantal helikopters van 37 tot 22 en na 1989 oplopend tot 30, alsmede de vermindering van het aantal mijnenbestrijdingsvaartuigen van 34 tot 21 (mogelijk later

meer).

Maar de nota maakte ook melding van de eerdere aanbesteding van vier M-fregatten met een optie op nog een serie van vier, alsmede van de tweede serie van twee Walrusklasse-onderzeeboten.

De in de vorige nota's gesignaleerde groei van het Sovjet maritiem vermogen had zich onverminderd voortgezet. Voor de NAVO ging een steeds grotere dreiging uit van de grote Sovjet-onderzeebootvloot, waarvan een toenemend aantal uitgerust met nucleaire voortstuwing en (nucleaire)wapens. Maar ook de slagkracht van de Sovjet-oppervlaktevloot was vergroot. Naast de intrede van vliegkampschepen was ook de gevechtskracht belangrijk uitgebreid door de uitrusting met geleide projectielen tegen lucht- en zeedoelen. Ook de dreiging uit de lucht was verder toegenomen door de grotere mogelijkheden tot verkenning en de uitrusting met grote aantallen lucht-grond geleide wapens. Tenslotte mocht niet onvermeld blijven het grote mijnengevaar dat voor de scheepvaart in de ondiepe wateren bleef bestaan.

In al deze jaren betrof de primaire taak van de KM de onderzeeboot- en mijnenbestrijding in het oostelijk deel van de Atlantische Oceaan, de Noordzee en het Kanaal. Maar ook het bestrijden van vliegtuigen en oppervlakteschepen kreeg veel aandacht. Naast andere NAVO- en nationale taken continueerde het Korps mariniers met de Britse mariniers in de UK/NL Landing Force hun bijdrage aan de verdediging van Noord-Noorwegen.

Daarnaast leverde de KM permanent een bijdrage aan de NAVO-smaldelen STANAVFORLANT en STANAVFORCHAN.

„Out-of-area"-operaties

Maar de KM manifesteerde zich in de jaren '80 ook buiten het NAVO-verdragsgebied. Naast het traditionele vlagvertoon was nu echter ook sprake van deelname aan ernst-operaties. Zo ruimden na afloop van conflicten in het Midden-Oosten mijnenjagers mijnen in de Rode Zee en Perzische Golf. Daarnaast namen Nederlandse fregatten deel aan de controle op de naleving van het VN-handelsembargo tegen Irak bij het conflict rondom Koeweit. Na het uitbreken van de Golfoorlog op 17 januari 1991 namen de Nederlandse schepen deel aan de bescherming van Amerikaanse vliegkampschepen. Na afloop van deze oorlog maakten drie Nederlandse mijnenjagers zich weer verdienstelijk met het assisteren bij het ruimen van Iraakse mijnen. Op land nam het Korps mariniers deel aan de operatie „Provide Comfort". Het doel hiervan was het voor de Koerden die naar de bergen in Noord-Irak verdreven waren, weer mogelijk te maken naar hun behuizing terug te keren.

Einde van de Koude Oorlog

Met de onverwachte val van de Berlijnse muur in november 1989 was inmiddels een einde gekomen aan de Koude Oorlog. Het wegvallen van de massale dreiging had uiteraard ingrijpende gevolgen voor de internationale veiligheidssituatie. De aanvankelijke euforie over het einde van de Oost-West confrontatie was echter spoedig verdwenen.

Het conflict rondom Koeweit en de burgeroorlog in het voormalige Joegoslavië maakten duidelijk dat militaire macht nog steeds een belangrijke rol speelde in wat wel de nieuwe "wereld-wanorde" wordt genoemd. Naast internationale spanningen door overbevolking, armoede, migratie en proliferatie van massavernietigings- en conventionele wapens bleef er de dreiging van de enige overgebleven ideeologie na de val van het communisme: die van het nationalisme.

Voor de NAVO betekende een en ander dat de NAVO-top in Londen in 1990 de hand van vriendschap naar de voormalige tegenstander uitstak. Als vervolg nam de alliantie een jaar later coöperatie als nieuwe doelstelling in haar nieuwe strategisch concept op. Door de oprichting van de Noord-Atlantische Samenwerkingsraad en het aanvaarden van het „Partnership for Peace"-program bestaat nu een structurele samenwerking met de voormalige lidstaten van het Warschau-Pact.

Defensienota 1991 en Prioriteitennota 1993



De gehele vloot Lockheed PC3 Orion maritieme patrouille vliegtuigen op Marine Vliegveld Valkenburg

Voor de Nederlandse defensie kreeg de nieuwe veiligheidssituatie aanvankelijk zijn vertaling in de Defensienota 1991, die onder de titel „Herstructureing en verkleining” het licht zag. Het uiteenvallen van de Sovjet-Unie aan het einde van dat jaar leidde al binnen twee jaar tot een nieuwe nota, de Prioriteitennota 1993 die als titel „Een andere wereld, een andere Defensie” voerde. Naast de traditionele hoofdtaak van de verdediging van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied kreeg de krijgsmacht er in deze nota een nieuwe hoofdtaak bij, namelijk crisisbeheersingsoperaties ter ondersteuning van het Nederlandse veiligheidsbeleid. De KM voegde al gauw de daad bij het woord. Het Korps mariniers beveiligde als onderdeel van een VN-operatie een provincie in het Rode Khmer-gebied in Cambodja en de vloot ging deelnemen aan het handhaven van het maritiem embargo tegen het voormalig Joegoslavië en Haïti.



De nota kreeg echter vooral grote publieke aandacht vanwege de beslissing tot afschaffing van de opkomstplicht voor dienstplichtigen.

Ingevolge de Prioriteitennota moet de KM bijdragen kunnen leveren aan zowel vrede-bewarende als vrede-af dwingende operaties. Daarnaast moet ze een groot aantal nationale en vrede-staken uitvoeren. Deze omvatten onder meer het beveiligen en mijnenvrij houden van territoriale zeeën, kustwateren, maritieme toegangswegen en havens. Andere voorbeelden zijn de bijdragen aan het kust-wachtsamenwerkingsverband, activiteiten in het kader van de Opsporings- en Reddingsdienst. het verlenen van militaire bijstand en het uitvoeren van politietaken als „counter”-drugoperaties. Bovendien vervult de KM de hydrografische opnemingsstaak die voortvloeit uit internationale verplichtingen.

Veiligheid vanuit zee

Kort samengevat betekende deze nota voor de KM. na het wegvallen van een massale dreiging op zee, vooral een accentverschuiving van oorlogsoperaties naar crisisbeheersing en van een optreden op de oceaan naar kust-gebonden gebieden. Met andere woorden de maritieme aandacht verschoof van „blue water” naar „brown water”.

Het belang van kustgebieden moge blijken uit het feit dat negentig procent van alle landen aan zee grenst en 65 procent van de wereldbevolking minder dan driehonderd kilometer van de kust woont.

Het Multipurpose-fregat Hr.Ms. Willem van der Zaan



De KM in 2000

Over welke middelen zal nu de Koninklijke marine beschikken na uitvoering van de Prioriteitennota om al deze taken uit te voeren? De ruggesgraat van de KM zal bestaan uit twee gebalanceerde en geïntegreerde taakgroepen, alsmede een amfibische en een mijnenbestrijdingscomponent. In totaal zal de KM beschikken over 16 fregatten (twee

luchtverdedigingscommandofregatten, twee luchtverdedigingsfregatten, vier standaardfregatten en acht multipurposefregatten), twee bevoorradingsschepen, vier Walrusklasse onderzeeboten, 22 helikopters, 13 maritieme patrouillevliegtuigen, 15 mijnenjagers van de Alkmaar-klasse en twee hydrografische vaartuigen, een troika mijnenveegcomponent. De amfibische component bestaat uit een amfibisch transportschip en het korps mariniers. Dit omvat twee operationele bataljons met een bijbehorend logistiek en een gevechtssteunbataljon in Nederland en een kleiner bataljon in de West.

Tot slot

Resumerend kan geconstateerd worden dat in de KM de afgelopen 50 jaar het aantal schepen en personeelsleden aanzienlijk is gereduceerd. Een ontwikkeling overigens die vooral na het einde van de Koude Oorlog in vele landen is waar te nemen. Met de huidige schepen, vliegtuigen en mariniers beschikt Nederland echter over een geavanceerde marine die internationaal hoog aangeschreven staat en die door eigenschappen als mobiliteit en flexibiliteit in de nieuwe veiligheidssituatie zeer geschikt is voor deelname aan crisisbeheersingsoperaties.

Geraadpleegde literatuur

L. Brouwer e.a.. Tussen Vloot en Politiek, Een eeuw marinestaf 1886-1986, De Bataafsche Leeuw, Amsterdam/Dieren, 1986.

L.L.M. Eekhout e.a.fred.), 500 Jaar Marine, De Bataafsche Leeuw, Amsterdam. 1988

D.C.L. Schoonoord (red.), Honderd Jaargangen Marineblad, Koninklijke Vereniging van Marine-officieren, 's-Gravenhage, 1990

Maritiem Journaal 1988 t/m 1995

Bron:



Indische prinsen en sultans kwamen naar Nederland

DOOR WIM GRUND

In de bijna 350 jaar dat Nederlanders invloed uitoefenden in de Oost-Indische archipel is het nooit gewoonte geweest dat Indische vorstelijke personen, nóch Nederlandse, een reisje over en weer maakten. Pas in de laatste 20 jaar van dat vervlogen tijdperk, toen ook het reizen met de mailboot een meer normale, hoewel luxe aangelegenheid werd - in plaats van een hele onderneming - kwam daar enigszins verandering in.



Zo bevonden zich eind 1936 aan boord van het ms „Mamix van Sint Aldegonde” (gezagvoerder B.A. Potjer) vertegenwoordigers van de Javaanse vorstenlanden. Zij maakten de lange reis naar Belanda (Nederland) op uitnodiging van H.K.H. Prinses Juliana en Prins Bernhard ter gelegenheid van hun voorgenomen huwelijk op 7 januari 1937 te 's-Gravenhage. In hoogsteigen persoon was de zelfbestuurder van de Mankoenegaran. Z.V.H. Adipati Ario Mankoe Nagoro VII*. aan boord, vergezeld van zijn schone gade Goesti Kangdjeng Ratoe Timoer en dochter Bendoro Raden Adjeng Siti Noeroel Koesoemowardhani.

Na een ontvangst en diner, aangeboden door de Landvoogd ten Paleize te Buitenzorg, waren zij 11 november te Tandjong Priok geëmbarkeerd voor Genua, per trein reisden zij verder en arriveerden 2 december 1936 op het koude en gure Station Staatspoor in de residentie. Mankoe Nagoro was gekleed in

het kolonels-uniform van het KNIL*, zijn dames waren gehuld in lang, duur bont. Een illuster ontvangstcomité verwelkomde de hoge gasten, die vervolgens op Kasteel Oud Wassenaar werden ondergebracht. Een omvangrijk programma van visites en excursies wachtte hen.

„Dit is de eerste maal dat een Javaans regerend Prins naar Nederland komt om op een grootse plechtigheid zijn rijk in eigen persoon te vertegenwoordigen. De Prins, die adjudant in bijzondere dienst is van Hare Majesteit de Koningin, komt hier van zijn verknochtheid aan het vorstenhuis getuigen”, zo wisten dagbladen te melden.

Tevens reisde aan boord van de „Mamix” een delegatie mee van het huis van de Sultan van Djokja-karta, Hamengku Buwono VIII**. De sultan stuurde zijn dochter Kangdjeng Ratoe Pembajoen met haar echtgenoot Bendoro Pangeran Ario Pakoeningrat en zoon Bendoro Pangeran Ario Poeroebojo, kapitein bij de generale staf van het



KNIL** Na een kort oponthoud aan de Rivière arriveerde het gezelschap 4 december in Den Haag.

Hoe de delegatie van het Javaanse huis van Pakoe Alam is afgereisd, blijft nog in nevelen gehuld, maar zij waren wel van de partij! Aan boord van het 18 november 1936 uit Priok afvarende ms „Baloeran” (kapt. A. Dubois) bevonden zich echter géén vorstelijke gasten en die waren er ook niet op de 25 november afvaart van de „Poelau Roebiah” (kapt. F.G.J. Bruce) en de 9 december afvaart van de „Sibajak” (kapt. P. Slof).



Tijdens de Oranjefeesten in de residentie voor H.M. de Koningin de dochter van Z.V.H. Prins Mankoe Nagoro, de lieflijke Prinses Siti Noeroel Koesoemowardhadi. Haar Javaanse en Balinese danskunst werd begeleid door gamelanmuziek, die op de radio werd uitgezonden. Wij zien de prinses hier aan boord van de „Marnix van Sint Aldegonde” in de rooksalon 1^e klasse.

Des te opvallender was het dat het ms „Dempo” (kapt. J. v. Duyl), dat 18 november uit Rotterdam vertrok, een flink aantal vorsten van Maleisië en Sumatraanse sultanaten aan boord had, zoals H.R.H. Sultan van Johore, H.R.H. Sultan van Selangor en Z.V.H. Sultan van Langkat met hun vrouwen, de sultana' s. Zij werden vergezeld door vele familieleden met een keur aan adellijke titels en reisden van een Europese tournee terug naar de havens aan de Straat van Malakka („Straif'-havens).

Tenslotte arriveerde op Kerstdag de („Solosche”) delegatie van de Soesoehoenan van Soerakarta in de residentie. Het waren zijn zonen Kangdjeng Pangeran Ario Soerjo-hamidjojo en Kangdjeng Pangeran Ario Hadiwidjojo met hun echtgenoten en hun gevolg.

Per ms „Christiaan Huygens” (kapt. P.J. Bakker) waren zij op 2 december uit Priok

vertrokken. Te Belawan was de Sumatraanse delegatie van de Sultan van Deli geëmbarkeerd, hij stuurde zijn zonen Tengkoek Besar Kamil en Tengkoek Mansoer Shah.**

* Van de inheemse vorsten was Mankoe Nagoro - hij was militair - wellicht het meest loyaal aan het Nederlands koloniaal bestuur en dat is hem na 1945 door de nationalisten niet in dank af genomen.

** De jongste zoon van Sultan Hamengku Buwono VIII studeerde in die jaren aan de universiteit te Leiden. Hij werd in maart 1940 na de plotselinge dood van zijn vader in oktober 1939, tot Hamengku Buwono IX gekroond en behoorde tot de voormannen van de nationalisten. In de jaren '50 was hij na president Sukarno de hoogste militair in rang; later werd hij minister van economische zaken. In 1989 werd zijn zoon tot Sultan Hamengku Buwono X gekroond waarmee hij tot op de dag van vandaag de enige semi-autonome vorst in Indonesië is.



Op weg naar Genua aan boord van de "Marnix van Sint Aldegonde. Op het Lidodek v.l.n.r.: de dochter van Z.V.H. Prins Mankoe Nagoro VII, zijn echtgenote Ratoe Timoer, gezagvoerder B.A.Potjer, de prins en geheel rechts secretaris Raden Mas Noto Soerto, die bekendheid kreeg als letterkundige en dichter.

Zo waren de vier Javaanse vorstenlanden en verschillende sultanaten uit het Rijk van Insulinde bij de bruiloft in Nederland vertegenwoordigd.

Een volgende gelegenheid waarvoor druk heen en weer werd gereisd, was in september 1938 n.a.v. het regeringsjubileum van H.M. Koningin Wilhelmina. De vele Indische gasten maakten 8 september 1938 aansluitend te Amsterdam „hunne vorstelijke opwachting" bij de feestelijke tewaterlating door onze Landsvrouw van het ms „Oranje".

+++++

Enkele beschouwingen over patrouillevaartuigen

Vorige week heeft Sektie Stiekum wat verteld, over schip - schip raketten. Patrouillevaartuigen zijn schepen die hiermee nogal eens uitgerust zijn. Daarom zullen wij het eens over de mogelijkheden van dergelijke scheepstypen hebben. Er zijn twee duidelijk verschillende groepen te onderscheiden. De snelle schepen en de langzame. De snelle kunnen 30 tot 50 knopen lopen terwijl de langzame tot zo'n 25 à 30 knopen komen.

In beide soorten zijn zeer veel verschillende klassen. De grootste klasse qua waterverplaatsing is de Israëliische Reshef. Dit type meet 415 ton. De grootste klasse qua aantal is de Russische OSA waarvan er ruim 200 rondvaren. De voortstuwing van deze kleine schepen geschiedt of door dieselmotoren of door gasturbines en de derde mogelijkheid is een combinatie van beide mogelijkheden.

De langzamere typen, zoals onze Balder klasse, worden veel voor kustpatrouilles gebruikt. Terwijl de snellere typen voor aanval gebruikt worden. De bewapening van de snellere typen kan nogal eens gewijzigd worden. Mogelijke wapens zijn: torpedo's, kanons of mitrailleurs, mijnen en geleide wapens. Vooral patrouillevaartuigen met geleide wapens ziet men meer en meer verschijnen. Zo komen we de EXOCET tegen op de Griekse Chalypso-klasse, op de Duitse S61 en S41 klasse en tenslotte op een Spaanse klasse. De Gabriël komen we tegen op de Israëliische Roshof en Saar-klasse. De Pinguin zien we aan boord van de Zweedse Jagaren

en de Noorse Snogy – en Storm-klasse. De Harpoon zien we aan boord van de USS Pegasus en enkele andere schepen.

Tenslotte komen we de Styx tegen op de Finse Isku-klasse en de Russische OSA – en Komar klasse. Van deze beide typen schepen zijn eenheden overgedragen aan: o.a. Algerije, alle Russische satellietstaten, China, Egypte, Syrië en Cuba. De andere patrouillevaartuigen zijn meestal met een combinatie van kanons en torpedobuizen uitgerust.

Al met al blijkt uit het bovenstaande dat patrouillevaartuigen, snelboten of hoe u ze ook noemen wilt een zeer belangrijke rol kunnen vervullen in verdediging, aanval en bewaking.

Tot volgende week.

Sektie Stiekum



Beste Arie en L.S.;

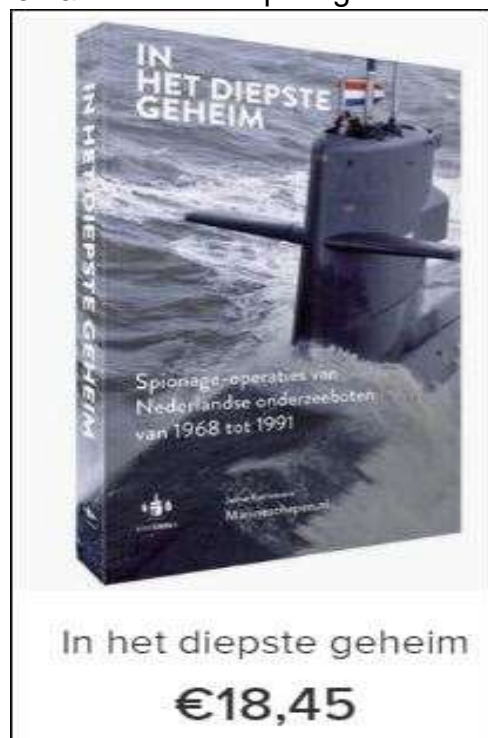
In de laatste editie van 2020. Staat een gedeelte van de onderzeedienst namelijk Spionagemissies onder water in de koude oorlog. In het boek van Jaime Karremann "In het diepste geheim" staan een aantal spionage-operaties van de Nederlandse onderzeeboten. Misschien wel interessant voor de lezers, die

daar meer over willen weten.

Zelf ben ik vaak betrokken geweest bij deze operaties en dat is erg spannend. Voor mij mogen deze militairen die hier bij betrokken zijn geweest ook Veteraan worden.

Vr Gr Bauke Kalma

Ik ken het boek en is inderdaad lezenswaardig. Voor de mannen die geïnteresseerd zijn..... klik op het boek hiernaast....



Heeft u nog enig idee hoe aan boord van onze schepen de postzakken er uit zagen? ... zo was het ook zo'n beetje in onze postbus.... De een deed het per mail, de ander via FB of met de reguliere postverzending.

Vandaag kwam zelfs de postduif uit het koude Zweden....

U begrijpt wel dat het ondoenlijk was om ieder persoonlijk terug te schrijven en wil u allen bedanken !

Arie Krijgsman

+++++

GEZOCHT

Beste L.S.

Mijn naam is Dick de Roode en woonachtig op Ameland.

Ook heb ik 34 jaar bij de marine gediend. Van oorsprong ben ik Scheveninger maar het is goed wonen op dit eiland.

Op google vond ik dat er een mijnneviger Ameland heeft bestaan (1943 - 1957) . Gebouwd in Engeland.

Mijn vraag aan U is : Kunt U een oproep in Ten Anker plaatsen of er nog opvarenden zijn en/of nog verhalen en foto's hebben.

Op Ameland is een Maritiem Museum maar daar is niets bekend .

Vriendelijk dank en groeten van Dick de Roode

+++++

EMV van 5 augustus 1968 tot 3 oktober 1968, maar wie oh wie kan mij helpen aan de naam van deze baksmeester KPLGSKNST ??? en eventueel het baksnummer



Reacties kunt u inzenden naar de redactie van dit blad onder v.v.
4e jaargang – nummer 1 d.d. 3 januari 2021



5 januari a.s. Uit het Journaal van
Ltz.1 MWO Willem Veerman – episode 9