



Deze nieuwsbrief is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
Privé: arcon46@kpnmail.nl



Reactie op of over ons magazine uitsluitend op : <http://www.tenanker.mygb.nl>

Deze extra toevoeging van het web-magazine 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 teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



3e jaargang – nummer 37 – 24 juli 2020

Weekbrief



juli 2020 Een zwarte bladzijde voor de KM.

Bij een helikoptercrash in de Caribische Zee zijn 2 Nederlandse militairen om het leven gekomen. Het gaat om de 34-jarige vlieger Christine Martens en de 33-jarige tactische coördinator Erwin

Warnies van de boordhelikopter van Zr.Ms. Groningen.

Beiden militairen hebben de rang van luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie.

Defensie leeft mee met de families, vrienden en collega's en heeft een condoleanceregister geopend.

Namens *ten Anker* heb ik reeds het condoleanceregister getekend.

Voor een persoonlijke condoleance, ga naar de volgende link:

<https://www.defensie.nl/actueel/condoleances/christine-martens-en-erwin-warnies>



*Wij zijn in de Cariben en zie een schip,
grijs en statig, die vaart op zee.
Het is Zr.Ms. Groningen vol van kracht, en lost een heli,
daar waar de zee en de lucht samen gaan.
Ik kijk naar haar totdat zij er niet meer is,*

*Dan zegt iemand naast mij: "kijk zij is weg".
Weg? waarheen? vraagt iemand
Weg uit ons zicht, dat is alles dacht ik.....
maar nee, ...de heli nam Christine en Erwin mee...*

*"Zo verlaten zij beiden ieder die ze lief hadden,
Om diegene die ze lief hebben terug te vinden".*

† R.I.P. †

Inmiddels zijn de lichamen van vlieger Christine Martens en tactisch coördinator Erwin Warnies naar verwachting zaterdag rond 13:00 uur terug in Nederland. Ze arriveren per KDC-10 transportvliegtuig van de Koninklijke Luchtmacht op Vliegbasis Eindhoven. Met een korte ceremonie worden ze overgedragen aan hun nabestaanden.

DE GESCHIEDENIS VAN DE WITTE PET EN MUTS

De huidige witte pet, evenals de, bij de beschikking van de minister van defensie van 7 september 1965 nummer 704911/465648, op 1 oktober 1965 afgeschafte blauwe pet, werd bij de Koninklijke marine ingevoerd per 1 januari 1925 (Koninklijk besluit van 21 oktober 1924 nummer 40). Het voorgaande model (het zogenaamde conducteurspetje) mocht worden afgedragen tot 1 januari 1928.

Sinds 1 januari 1949 zijn de petemblemen voor alle marineofficieren gelijk aan het bij Zr. Ms. besluit van 21 mei 1857 voor de zeeofficieren ingevoerde embleem. Slechts de pet van de officieren van het korps mariniers vertoont nog enige verschillen te weten de rode biezen en gebombeerde anker-knoppen.

De naam pet (uniformpet) werd ingevoerd bij Zr. Ms. besluit van 10 september 1862 nummer 46, daarvoor werd gesproken van uniformmuts of monteringmuts.

Hoewel er afbeeldingen bekend zijn van officieren in uniform gekleed met een eenvoudige pet zonder enige versiering in 1831, is het destijds monteringmuts genoemde hoofddeksel eerst officieel ingevoerd bij Zr. Ms. besluit van 7 mei 1835 nummer 91. Dit uniformstuk vertoont veel gelijkenis met onze huidige pet.

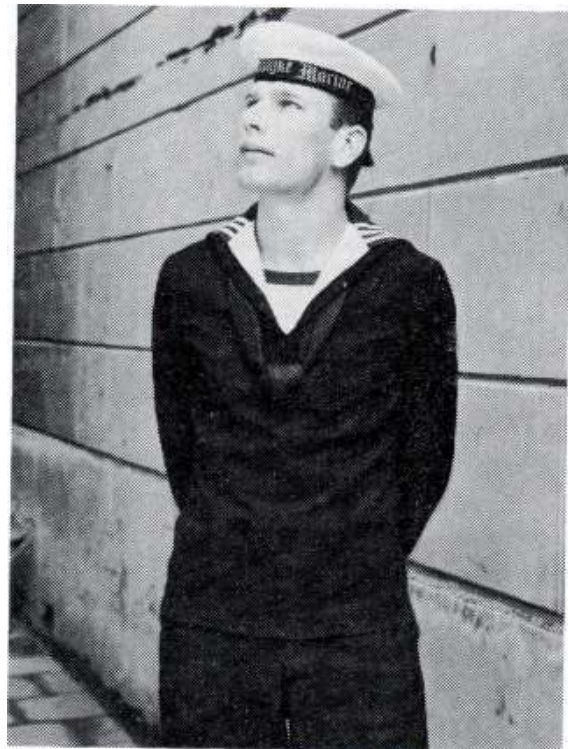
De pet werd oorspronkelijk alleen gedragen bij gewone dienst aan boord en in zeeplaatsen, maar sinds 1865 ook elders doch dan alleen buiten dienst. Pas sinds 1894 behoort de pet tot de gewone of klein-uniform. Bij het korps mariniers werd de pet in 1876 ingevoerd, ter vervanging van hun kwartiermuts. Bij de onderofficieren werd het de algemene dracht na het vervallen van de hoed in 1877, in welk jaar ook het huidige petembleem werd ingevoerd. De eerste witte pet werd ingevoerd bij Koninklijk besluit van 10 augustus 1900 nummer 33 gelijktijdig met de witte uniform. Voordien kende men vanaf 1857 een afneembare witte overtrek (ook om de klep) met achter afhangende klep ter bescherming van de nek.

De huidige lakenmuts met lint voor de mindere schepelingen dateert van 1877 toen de hoed met lint (Koninklijke Nederlandsche Marine) werd afgeschaft.

De witte muts werd eerst in 1938 ingevoerd. Tussen de keerkringen kende men vanaf 1 januari 1891 (Koninklijk besluit van 25 april 1890 nummer 39) de bamboehoed, welke in de tweede oorlog verdwenen is. De witte overtrek verviel bij de invoering van de bamboehoed. De matrozenmuts is ontstaan uit een schotse wollen muts met rood-wit geblokte rand en pompon zoals die op afbeeldingen rond 1830 te zien is.



Zoals het was . . .



. . . en zoals het is

EN VAN HET FROKJE

Bij Zr. Ms. besluit van 6 april 1877 en de resolutie van 12 mei 1877 nummer 78 werden de tenuebepalingen van 1868, zoals vastgesteld bij Zr. Ms. besluit van 31 december 1867 nummer 64 gewijzigd bij aanvullingsblad nummer 9.

In artikel 8 (nieuw artikel) van het hoofdstuk bijzondere bepalingen voor mindere schepelingen werd dan voor het eerst melding gemaakt van de katoenen borstrok. 'De katoenen borstrok behoort tot de onderkleding en wordt altijd gedragen, behalve onder het baaien hemd'.

Bij resolutie van 5 maart 1878 nummer 68 vervallen de woorden: 'behalve onder het baaien hemd'.

De bepalingen vastgesteld bij Koninklijk besluit van 10 april 1894 nummer 10 geven: 'Borstrok, wit en donkerblauw gestreept, met korte of lange mouwen, te dragen op het blote lijf, zoowel onder het hemd als onder de boezemen. Het dragen van de gestreepte borstrok is niet verplicht voor de muzikanten en de machinist-leerlingen'. Het frokje met dubbele borst en lange mouwen behoorde tot de eerste uitrusting van de jongens en de zeemiliciens die voor het eerst in dienst kwamen. Dit om ziekte te voorkomen onder hen, die niet gewend waren een open hemd te dragen.

De jongens probeerden echter zo spoedig mogelijk het andere frokje te bemachtigen om dan als ouwe jongens te kunnen passagieren. Bij de ouderen, kwartiermeesters en baantjesgasten, zag men het jaeger ondergoed dragen, dat de oude botten beter warm hield. Op het zichtbare gedeelte was dan een vaste borstlap genaaid. Een losse borstlap werd in de winter soms over de blauw wollen trui gedragen, die aan de wal niet zichtbaar mocht zijn.

Bij Koninklijk besluit van 7 juli 1938 werd de witte borstrok (borstrok met korte mouwen, de hals en de uiteinden der mouwen voorzien van een blauwe bies) ingevoerd als tropentenuë. De borstlap werd in de tropen officieel ingevoerd om gedragen te worden onder het witte hemd in plaats van de, sindsdien gestreept genoemde, borstrok. Deze borstlap was bij Koninklijk besluit van 13 juni 1911 toegestaan voor gebruik tussen de keerkringen in plaats van de borstrok. De borstlap was van voldoende grootte en van dezelfde stof vervaardigd als de borstrok.

Na de evacuatie van het vlootpersoneel in 1940 had men in het Verenigd Koninkrijk moeite om rokjes te doen vervaardigen en ging men ook buiten de keerkringen over tot het verstrekken van de gestreepte borstlappen.

De tweede wereldoorlog is dus de oorzaak dat het frokje geheel verdwenen is. Enige bepalingen betreffende het aantal zichtbare strepen van het frokje of de borstlap heeft nooit bestaan. Dat zou ook niet mogelijk geweest zijn in verband met het verschil in snit van de beide frokjes.

De laatste jaren heeft de burgerkleding een zogenaamd Dorus truitje gekend, dat geïnspireerd was op de Dorus-figuur van de bekende artiest Torn Manders, die optrad in een frokje met dubbele borst en lange mouwen. De oude marinesporttenuë, ook voor de adelborsten, bestond uit een frokje en witte sportbroek. Vele adelborsten prefereerden het frokje als onderkleding boven de verstrekte flanellen hemden, hetgeen overigens verboden was. Of het frokje ouder is dan 1877 is nog niet bekend. De baaien hemden waren toen hoger gesloten en een eventueel gedragen frokje is op foto's dan ook niet zichtbaar. De plunje verstreking van de schepelingen van 1867 en eerder vermeldde merkwaardig genoeg wel onderbroeken, maar geen borst-rokken, in tegenstelling tot die van de mariniers die blauw baaien borstrokken verstrekt kregen. Wel werd reeds aan het einde van de 18e eeuw, internationaal, breed gestreepte truien gedragen, rood-wit dan wel blauw-wit. De Franse marine kent nog steeds een borstrok met smalle blauwe strepen, terwijl de Russische marine een op het Nederlands frokje gelijkende borstrok draagt. Met de afschaffing van de borstlap verdwijnt de laatste herinnering aan dit voor de Koninklijke marine zo typische kledingstuk.

BOTTELIER

Bij deze kruidenier betreft de kok en de hofmeester de grutterwaren die zij nodig hebben om ons steeds maar weer culinair te kunnen verwennen. Knijpt U hem ergens voor, gaat U knijp of bent U een knijpert, vraag dan eens advies aan de bottelier. Van knijpen weet hij alles af. U treft hem altijd aan waar iets te knijpen valt.



De Handelskade “de Kaai van den Waterkant”



De Handelskade is de plaats waar het fundament werd gelegd voor de geschiedenis van de economie van Curacao. Op deze plaats waren veel inwoners van Curacao vroeger in staat om de kost te verdienen met het laden en lossen van schepen die waren afgemeerd aan deze kade. Stapels goederen stonden daar te wachten op transport. Handelaren en winkeliers hadden er hun kantoren, pakhuizen en winkels.

Deze kade was ooit een centrum van grote activiteit, een drukte en bedrijvigheid van mensen, niet alleen scheepsbemanningen en arbeiders, maar ook heen en weer lopende straathandelaren die hun waren aanboden. Men trof er ook winkelende en slenterende voetgangers. Soms was het er zo hectisch dat er nauwelijks ruimte was voor voetgangers. Het was ook de afmeerplaats van de ‘Ponchi’, Willemstad’s belangrijkste transportmiddel vóór de komst van de Koningin Emmabrug. De historische gebouwen aan de Handelskade met hun opvallende gevels speelden een belangrijke rol in de geboorte en vorming van Willemstad.

Naam

In officiële regeringsdocumenten was in 1902 'Kaai van den Waterkant' nog steeds de benaming van de kade die zich over 200 meter uitstrekte van de Koningin Emmabrug tot de ingang van het Waaigat. Vroeger was dit deel van de kade bij iedereen bekend als 'Awasa di Punda'. De naam 'Handelskade' werd pas sinds 1883 gebruikt in correspondentie aangaande de verbetering van de haven. Bij de renovatie van de kades van Punda in 1926, sprak men van de nieuwe Handelskade.

De exacte datum waarop de kade haar officiële naam kreeg, is niet bekend. Per regeringsbesluit van 7 januari 1909 werden alle straten, wegen etc van het stadsdistrict opgenomen in een register. In dit document werd de kade beschreven als 'Handelskade loopt van de Breedestraat tot aan de Ruyterkade, breedte 8 tot 17.2 m'. De naam van de kade heeft een historische verklaring. Tot het einde van de 20^{ste} eeuw was dit de belangrijkste afmeer plaats voor alle schepen die Curagao aandeden. Hier werden alle goederen geladen en/of gelost. De belangrijkste gebouwen in Willemstad stonden aan deze kade. Hier waren de magazijnen, pakhuizen, winkels en kantoren van de handelsondernemingen.

Klippen en rotsen

Uit Spaanse bronnen weten we dat de vroegere bewoners, de Indianen, leefden in dorpjes die verspreid lagen over het eiland. De Indianen leefden van de visserij en van ruilhandel met de kust van Zuid Amerika. Hiervoor gebruikten ze uitgeholde boomstammen, zogenaamde 'piraguas' of 'cayucos' waarmee ze naar zee gingen. Dezelfde Spaanse bronnen geven niet meer informatie dan het gebruik door de Indianen van de oostelijke oevers van de Sint Annabaai. In 1499 namen de Spanjaarden, onder leiding van Alonso de Ojeda, het eiland in bezit en de Indianen werden verdreven naar Hispanola. Toen Juan Martinez de Ampues in 1525 toestemming kreeg van de Spaanse regering om het eiland te koloniseren was Curaçao nagenoeg ontvolkt. De Indianen die toestemming kregen om vanuit Hispanola terug te keren,



gingen zich bezig houden met landbouw en veeteelt. Het was de bedoeling dat de natuurlijke baaien van het eiland gebruikt zouden gaan worden als tussenstation voor de handel tussen Venezuela en Hispanola. Niet de Sint Anna baai, maar het Spaanse Water werd de belangrijkste exporthaven van de Spanjaarden. In documenten aangaande de aankomst en vestiging van de Hollanders op Curaçao, wordt melding gemaakt van de Sint Anna havenmond, de havens van Sint Anna en de Sint Anna lagune, in relatie tot het kleine Indianendorpje met dezelfde naam dat ze daar aantreffen. Volgens een ooggetuige voeren de schepen van de Hollandse expeditie op 29 juli 1634 tussen klippen en rotsen door het kanaal naar de lagune. We kunnen concluderen dat de hedendaagse

Handelskade tijdens de Spaanse periode niet meer was dan een kustlijn van klippen en rotsen aan de ingang van de grote lagune, het tegenwoordige Schottegat, waar het belangrijkste Indianendorp van het eiland, Santa Ana, was gevestigd.

De Waterkant

De Hollandse expeditie werd gefinancierd door de West- Indische Compagnie (W.I.C.). De periode van de WIC, van 1634 tot 1791, is erg belangrijk geweest voor de ontwikkeling van Willemstad en de betekenis van de Handelskade. Johan van Walbeeck die de eerste gouverneur werd van het eiland, had de moeilijke taak het eiland te verdedigen tegen vijandelijke aanvallen. Hij werd ook belast met de taak om het eiland te veranderen in een goede haven, waarvoor hij ook het nodige materiaal kreeg. In de tweede helft van de 17^e eeuw begon historisch Willemstad, zoals we dat vandaag kennen, vorm te krijgen. Uit

documenten valt niet met zekerheid te zeggen wanneer de constructie van de kade of een afmeerplaats voor schepen, begon. Het feit dat alle informatie over de beginperiode van de Hollandse nederzetting in verband wordt gebracht met de constructie van de fortificaties op de Punt, doet veronderstellen dat de bouw van een afmeerplaats voor schepen aan de huidige Handelskade dateert uit de tweede helft van de 17^e eeuw. Door het bestuderen van kaarten en tekeningen van het vroegere Willemstad kan men vaststellen of er wel of geen kade was gebouwd in de WIC-periode. Op een tekening van J.H. Hering uit 1779, dus een



aantal jaren na het beëindigen van WIC, kunnen we zien dat de plaats waar nu de Handelskade ligt, nog steeds geen rechte lijn vertoont. In 1818 meldt G.G. van Paddenburg het bestaan van een goede 'kaai', genaamd 'Waterkant', met vele respectabele huizen en winkels. Hier meerden schepen af om te laden en te lossen zoals gedaan werd in Rotterdam bij de 'Boompjes'. Volgens M.D. Teenstra, die zijn indrukken van Curaçao weergaf in 1836, werd de kade van Willemstad goed bezocht. Op de

kades waren meerpalen aangebracht. Op veel plaatsen werden schepen gelost, direct op de kade omdat ze met trossen werden vastgemaakt aan de stenen meerpalen, zonder gebruik te moeten maken van hun ankers.

De Handelskade

In de 19^e eeuw werden diverse plannen gemaakt ter verbetering van de haven en stad. Eén van de grootste projecten werd uitgevoerd in jaren 1861-1866 en dit betrof afbraak van de stadsmuur langs het Waaigat. Niet alleen werd de stadsmuur afgebroken, maar werd ook een deel van het Waaigat gedempt en werd een



de
de
de

nieuwe kade, 'de Ruyterkade', gebouwd. Tussen 1868 en 1873 werd de kademuur van de Waterkant gerenoveerd en in 1875 werd de kade wederom gerepareerd. Ook van 1884 tot 1886, in 1906, 1916 en in 1919 werd aan de kade gewerkt. Op kaarten uit de 19^e eeuw kunnen we zien dat een rechte kade was gebouwd. De kademuur was van hout. De bouw van de nieuwe handelskade startte in 1926. De 'N.V. Christiani & Nielson's Gewapend Beton' kreeg niet alleen de opdracht voor de bouw van een kademuur van gewapend beton langs de Handelskade en het Waaigat, maar ook voor de bouw van een ophaalbrug over het Waaigat.



“Sociëteit de Gezelligheid”

W.J. van Balen beschreef in 1938 de kleurrijke en elegante huizen langs de Waterkant als een lust voor het oog. Hij schrijft verder dat er ooit een gouverneur was die last kreeg van zijn ogen. Volgens een Joodse arts zou dit komen door de weerkaatsing van het zonlicht op de fel witte huizen en hij stelde voor om de huizen te laten verven in verschillende kleuren. Als dit inderdaad waar is

verdienen zowel de gouverneur als de arts een standbeeld, want juist vanwege de vriendelijke kleuren heeft Curaçao 's stadsgezicht zo'n aantrekkingskracht, aldus van Balen. In 1882 schrijft A.T. Brusse dat in het eerste huis aan de Waterkant 'Sociëteit de Gezelligheid' was gevestigd. Dit is het huidige Penha-gebouw. Op de hoek van de haven en het Waaigat stond in 1836 een prominent gebouw waar eerst de firma van Theodorus Jutting in was gevestigd en later een koffiehuis was. Volgens Brusse stond in 1882 op deze plek het 'Hotel del Comercio'. In 1911 kwam de 'Koninklijke West Indische Mails Dienst' (KWIM) in dit gebouw en in 1938 kwam op deze plek het huidige douane kantoor.

Zeil- en stoomschepen

Sinds mensenheugenis was de Handelskade de afmeerplaats voor schoeners en barkjes. Als regel werden de zeilschepen langszij de kade afgemeerd om te worden gelost. Toen aan het einde van de 19^e eeuw de scheepvaart floreerde was er al snel een tekort aan afmeerplaatsen. Volgens een officieel rapport uit 1904 lagen er dagelijks gemiddeld 6 tot 8 zeilschepen aan de Handelskade. De schoeners, met producten uit Bonaire, Aruba, Venezuela en Colombia, vormden dan een tweede rij. In 1885 werd in een officieel bericht medegedeeld dat er plaats was voor één stoomschip aan de Handelskade, indien die plaats niet al was bezet door schoeners en barkjes. Het was onmogelijk om daar meer dan één van deze schepen tegelijkertijd af te meren. Rond 1929 was Curaçao de aanloophaven voor verschillende scheepvaart maatschappijen. Alle goederen die op andere werven in de haven werden gelost, moesten per 'ponchi' naar de Handelskade worden vervoerd. Ook deze ponchi's namen veel ruimte in aan de kade. Na de bouw van de Koningin Emmabrug in 1888 verdwenen de ponchi's langzaam maar zeker. De doodsteek voor de ponchi's kwam in 1930 met de komst van de ferry's, die ook een meerplaats vonden aan de Handelskade.

Gereed voor de toekomst

Met de komst van de auto in 1910, kreeg de Handelskade een nieuwe taak. Gemotoriseerd verkeer over de Koningin Emmabrug eiste een belangrijk gedeelte van de kade op. Met deze ontwikkeling was terdege rekening gehouden bij de bouw van de nieuwe Handelskade in 1926 door het aanleggen van een verkeersweg langs de achterkant van de Handelskade. Door de beperkte mogelijkheden voor uitbreiding kon de kade niet langer voldoen aan de eisen van een moderne haven.. Zo kwam een einde aan het gebruik van de oudste kade van Curaçao als een plaats waar vracht gelost en geladen kon worden. Andere aanlegsteigers namen die taak nu over.

**Voor de
herstelwerkzaamheden moest
in 1993 de kade
voor het publiek worden
afgesloten met houten
schuttingen**

Aan het eind van de jaren '80 van de vorige eeuw werden in opdracht van Curaçao Port Authorities (CPA) inspecties en onderzoeken uitgevoerd. De uitkomst hiervan was dat vervanging van de kade onontkoombaar was en niet langer kon worden uitgesteld.



De herstelwerkzaamheden vingen aan in 1993 en hiervoor moest de kade voor het publiek worden afgesloten met houten schuttingen over de gehele lengte. In oktober 1993 werd het hele gebied voor een paar weken gesloten voor alle verkeer vanwege instortingsgevaar. Vanwege de werkzaamheden aan de kademuur werd de bodem langs de kade uitgebaggerd. Hierbij werden vele historische artefacten gevonden die waarschijnlijk door de mensen, die daar gedurende de voorbije eeuwen hebben gewoond, als afval in de St. Annabaai zijn gedumpt. In de maanden juni en juli van 1993 werd onderwater archeologisch onderzoek uitgevoerd. De gevonden artefacten werden schoongemaakt, geconserveerd en voorzien van een datum en een lokatienummer. Daarna werd het land van herkomst bepaald, het gebruik, soort materiaal, gedateerd en verder beschreven. Uiteindelijk zijn alle artefacten in houten kisten opgeslagen bij het AAINA, het tegenwoordige Nationaal Archeologisch Antropologisch Museum (NAAM), voor verdere studie of toekomstige exposities. Op 25 maart 1994 kwam de Handelskade gereed voor de komende eeuw.

Bron: www.curacaomaritime.com/publications





Ze zijn er nog!.... na lang zoeken heb ik een leverancier gevonden die kan voldoen aan onze behoeften door mooie ROOD - WIT - BLAUWE stickers te leveren met ons gewenste wapenembleem van plaatsing, schip op anderzijds !

De stickers worden 120x80 mm. Materiaal: automotiv vinylfolie in wit. beschermend en UV-werend laminaat, dus uitermate geschikt voor de boot, caravan, scooter of auto e.d.

Hoe te bestellen hoor ik u vragen?.... klik on de link hieronder

<https://www.debakstafel.nl/marine-stickers.html>



Utrechtse humor ?.... deze knipsel komen uit de scheepskrant "UTRECHTER" van Hr.Ms. Utrecht 1975



Het drama van en met een puts.

Als RAPP (Radio Afstand Peiler Plotter) moest je op hoofdsynoptische uren (00.00, 06.00, 12.00, 18.00 uur) een weerwaarneming doen en dat in een bericht met de waarden versturen. Zo ook de zeewater temperatuur, de eenvoudigste manier was de machinekamer bellen en de temperatuur te vragen, maar nee zei de chef er moet geputst worden en zo ging je met een zeildoekse emmer en een speciale zeewater thermometer naar buiten en bij mooi weer was dat een pretje maar oh wee als er zeegang stond.

Zo ook was het de beurt aan mijn maatje Gerrit, vol goede zin ging hij naar buiten en bond de lijn van de puts stevig aan de railing. Wat er gebeurt is was zijn uitleg, de lijn brak en de puts was er vandoor. Na een tweede puts uit de bergplaats onder de brug opgezocht te hebben, wat had zo een detailboer een rommel, daarin staat de noodverlichting, plotpapier en al wat niet meer wat nodig was om de commando centrale draaiende te houden. Vol goede moed ging Gerrit weer naar dek voor een tweede poging, bond de lijn weer aan de railing vast en gooide de puts overboord en bij het weer binnenhalen bleek de kwaliteit van de puts niet al te best en was de bodem verdwenen. Dit deed geen goed aan zijn humeur en was het tot er een takenboekje een nieuwe puts had gefabriceerd bellen met de machinekamer.

Tijdens onze meteo opleiding op MVK Valkenburg vroeg een allervriendelijkste instructeur of een van de jongens, we hadden een gemengde klas, hoe je aan boord aan de zeewater temperatuur kwam en bereidwillig als hij was wilde Gerrit dit wel doen. Het begin van zijn relaas was ik bel de machinekamer en vraag de zeewatertemperatuur, nee riep de instructeur, die moet je putsen en dat zou dan de enige goede manier zijn. Gerrit keek hem lachend aan en verkondigde dat na twee mislukkingen met een puts hij een alternatieve manier had gevonden. We voeren op een jager en zijn onderneming begon met het afdalen van een trap en het halen van een bakje koffie in de gamelle officieren, als deze op was werd er nog een trap afgedaald en stond hij in bakboords wahle gang en deze werd gevolgd richting cafetaria.

Als je geluk had was de toko open en kon je snel met de maten een biertje drinken, daarna doorgelopen naar stuurboords whalegang na een paar meter een deur binnengestapt en was er een lage rij met deuren. Na het openen van een der deuren het toilet 3x doortrekken en met de zeewater thermometer de water temperatuur nemen. De dames in de klas keken met een verraste blik naar de instructeur en deze had enige minuten nodig om Gerrit van replek te dienen en heeft hij met veel woorden verteld hoe het wel moest.

Ruud mulder



Een Bottelier z /m er gaat de burgermaatschappij in.

Klein stukje van onze sobat Herman Radstake

Na de dienstplicht....Plunjezak en hangmat met van Gendt en Loos vooruit gestuurd, dan voor het laatst naar de poort de kazerne van het MOKH uit, en op weg via Hollandse Rading naar Voorschoten.

Onderweg natuurlijk even hoofdrechts bij het passeren van het café "Onder de Sparren "bij iedereen beter bekend als "Moeke "waar menig dorst door de marine man is geleest. Een zware gang, dat kan ik je verzekeren en er viel een traantje.



Dezelfde dag met de blauwe tram naar Den Haag voor alle plichtplegingen en verd naar Enschede.

Tijdens mijn ZM periode waren de katjes voor andere doeleinden gebruikt, dus de geldbuidel van je ouders mee genomen om kleding te kopen, je was nu burger.

Terug naar je laatste baas, maar ja ik kwam nu uit de marine en dat klikte niet echt, nu op zoek naar wat anders, in die tijd lukte dat nog wel en heb het 18 jaar vol gehouden, Van de ene naar naar de ander, je begrijpt het wel net als bij de marine

een matroos tegen een kwartiermeester je verliest het toch. *(dat heb je nu goed verwoord Herman)* Maar weer op pad en op zoek naar wat anders, maar met mijn vele vakopleidingen kwam dat ook ron hier mocht ik 5 jaar vertoeven, tot dat de filialen werden ingekort.

Voor de derde maal met een rondbriefje op stap en weer kassa, bij deze laatste baas heb ik de tijd v gemaakt 15 lange jaren en met een aanbod van vervroegd uittreden op zak, uiteraard heb ik dat met beide handen aangegrepen.

Terug kijkend heb ik een goed leven gehad: 43 jaar gewerkt waarna 6 jaar vervroegd uitgetreden en nu reeds 25 jaar A.O.W. mijn vorming bij de marine heeft er toe bij gedragen, dat bovenstaand is volbracht en het dienstvak heb ik veel gebruikt , alleen botste dat vaak met de meerderen !

Herman Radstake.



Belgisch-Nederlandse samenwerking in Antarctica

8 December 1963. Uit de haven van Antwerpen vertrekt het 1855 ton metende Deense m.s. „Magga Dan" met aan boord de eerste gezamenlijke Belgisch-Nederlandse Antarctische expeditie.

5 December 1964. De tweede Belgisch-Nederlandse Zuidpoolploeg vaart vanuit Antwerpen wederom per m.s. „Magga Dan" uit om de eerste équipe na haar ijzig verblijf van ruim 12 maanden af te lossen.

8 December 1965. Start van de derde expeditie, wederom uit Antwerpen, wederom met het m.s. „Magga Dan". Waarom, zo vraagt de lezer zich af, waarom toch een Deens schip? Omdat noch Nederland, noch België, de beschikking heeft over schepen, zo speciaal uitgerust voor de bijzondere eisen, die het varen in poolgebieden nu eenmaal aan vaartuigen stelt. Het m.s. „Magga Dan" behoort tot de vloot van de rederij J. Lauritzen en heeft Esbjerg als thuishaven. Als „polarskib" in 1956 door de echtgenote van dr. Fuchs te water gelaten, wordt het vaartuig vaak ten onrechte aangemerkt als ijsbreker, hetgeen beslist niet juist is. Het schip kan natuurlijk, mede door zijn ijsbrekersteven, zijn weg banen door niet al te zware ijsvelden, doch zijn naam als poolschip dankt het meer aan zijn extra versterkte boeg en de kleine spantafstanden, welke de romp beter bestand maken tegen eventueel optredende zware ijsdruk. De vorm van de romp is zodanig geconstrueerd, dat het door opdringende ijsvelden ingesloten schip niet „gekraakt" wordt, doch daarentegen omhoog wordt getild, waardoor een wezenlijk gevaar uit de vroegere poolvaart geëlimineerd kon worden.

Gedurende de noordelijke zomermaanden wordt het schip ingezet op de Groenlandvaart en onderhoudt het de verbindingen tussen de verschillende Deense posten aldaar. Als het in het noorden wintert en de vaart op Groenland onmogelijk is geworden, doet het dienst als expeditieschip in de Antarctische wateren. Op deze manier is een all-seasons-exploitatie mogelijk, met een maximum aan rendement.

Als expeditieschip heeft de „Magga Dan" een schitterende staat van dienst. Direct na de afbouw en de proefvaarten werd het schip in de Antarctische zomer 1957/58 in het kader van het onderzoek tijdens het Internationale Geofysische Jaar door de Commonwealth-ploeg onder leiding van Sir Edmund Hillary en dr. Claus Fuchs gebruikt als drijvende uitvalsbasis voor hun trans-Antarctische tocht.

Nadien is het schip vrijwel ieder jaar actief geweest in de zuidelijke wateren, alwaar het zijn kwaliteiten op overtuigende wijze heeft gedemonstreerd.

Hoe zijn eerst België en daarna ook ons land ertoe gekomen, mede te werken aan het Zuidpoolonderzoek, zal de lezer zich verder misschien afvragen. Dit is weer een verhaal apart, zodat het, teneinde niet te ver van ons eigenlijke onderwerp af te dwalen, slechts aangestipt kan worden. In de zestiende eeuw meldden eerst Hollandse en later ook Britse zeevaarders het bestaan van land ten zuiden van Kaap Hoorn, doch storm, ijsbergen en ijsvelden verhinderden nadere observaties. Captain James Cook, door de Admiralty daarheen gezonden, voerde de eerste circum-polairnavigatie uit en meldde, dat er géén land was ten zuiden van 65 gr. Z.B. en dat, zo er wél land mocht zijn, dit voor de Britse kroon oninteressant zou blijken om er schepen voor te riskeren. En zo bleef het tot 1897. In dat jaar voer de „Belgica" onder commando van baron Adrien de Gerlache vanuit België voor het verrichten van wetenschappelijke waarnemingen naar Antarctica en volbracht er de eerste - weliswaar onvrijwillige - overwintering. De tweede man aan boord was de toen nog jonge Roald Amundsen, die later, enige weken vóór de ongelukkige Scott, zijn vlag op de pool zelf zou planten. Eigenlijk pas met het Internationale Geofysische Jaar kwam het poolonderzoek eerst goed op gang. Kernpunt voor het onderzoek was de studie van de zonnestraling en ieder aspect ervan op aardse fenomenen. De Amerikanen richtten 7 bases op in Antarctica, de Russen 6, verder deden mee het Ver. Koninkrijk, Australië, Frankrijk, Japan, Chili en Nieuw Zeeland.

*"Vastness and age!
And Memories of old!
Silence and desolation
and dim night!"*

Edgar Allan Poe



Mens en dier in Antarctica.



Er kwam een keten van bases. Ook de Belgen, trots op hun poolgeschiedenis, deden mee: op 70° 25' 53" Z.B. en 24° 18' 38" O.L richtten zij de Koning Boudewijnbasis op in het ijs vóór de Prinses Ragnhildkust in het Dronning Maudland, de Noorse claim van Antarctica. De leider van deze eerste, zuiver Belgische, expeditie was baron Gastori de Gerlach, zoon van de eerste Antarctica-overwinteraar.

Vier jaar lang deed de basis dienst, totdat ten slotte geldgebrek de Belgen noopte het kamp op te geven. In 1963 vonden onderhandelingen plaats tussen Belgische en Nederlandse wetenschappelijke commissies. Een overeenkomst werd bereikt over de financiering van een gezamenlijke expeditie. In Nederland werd, onder auspiciën van de Kon. Academie van Wetenschappen,

een Nederlandse Commissie voor Antarctisch Onderzoek opgericht. Ir. C. J. Warners van het K.N.M.I. fungeerde als eerste voorzitter, terwijl de Chef der Hydrografie, Commandeur Langeraar, de functie van secretaris zou vervullen. December 1963 was het eindelijk zover. Tien Belgen en vier Nederlanders voeren via Kaapstad naar de Koning Leopold III-baai en richtten 12 kilometer verder landinwaarts, op nog geen 400 meter van de totaal ondergesneeuwde en onder een 8 meter dikke ijslaag bedolven oude basis, een nieuw kamp op. De dichtstbijzijnde basis is het 300 km. westelijker gelegen

Novolazarevskaya, terwijl 500 km. in oostelijke richting het eveneens Sovjetrussische Molodezhnaya ligt. De huidige Koning Boudewijn-basis werd opgebouwd uit geprefabriceerde isolerende panelen, zodat het oprichten der gebouwen kon geschieden met een minimum aan inspanning. Vier door gangen van 50 meter lengte verbonden gebouwen vormen het centrum. Hierin zijn ondergebracht hutten en woonruimten der expeditieleden, de wetenschappelijke werkruimten en een kleine ruimte voor het vervaardigen van waterstof ten behoeve van de meteorologische ballons. Op 150 meter afstand van dit gebouwencomplex werden twee werkhutten opgezet voor het verrichten van geomagnetische observaties, terwijl een zevende hut als astronomisch waarnemingsstation werd ingericht. De eerste gezamenlijke expeditie, welke begin december 1963 uit Antwerpen uitvoer, bestond uit tien Belgen en vier Nederlanders, van wie twee ingenieurs, één meteoroloog en een marineman: de korporaaltelegrafist P. Verschoor.

Het feit, dat direct na aankomst in het zuidpoolgebied begonnen moest worden met de opbouw van het nieuwe kamp, was er de oorzaak van, dat er geen tijd overbleef voor een zomercampagne, zoals in de volgende jaren plaats vond.

De tweede expeditie echter had de hele zomertijd voor wetenschappelijk onderzoek. Naast de aflossing van de eerste winterploeg, tien Belgen en zes Nederlanders, zetten n.l. ook

nog eens 21 „zomertoeristen" (niet-overwinteraars) voet aan wal. Deze zomerploeg was in hoofdzaak samengesteld uit geodeten, geologen en oceanografen, terwijl de rest bestond uit de vliegers voor het Cessna-vliegtuig en de Alouette helikopter met hun technisch personeel. De werkzaamheden van de zomerploeg en de winterexpeditie waren volkomen van elkaar gescheiden. Slechts bij de ontschepping van het materiaal op het vlakke zeeijs van de Leopoldbaai werden in eendrachtige samenwerking alle handen ineengeslagen om alles zo snel mogelijk van het onbetrouwbare baaijs, dat ieder moment kon breken, met behulp van Snocats en motorsleden op de hoge shelf te transporteren. Daarna vertrokken de geologen met hun uitrusting per motorslede over een vlak terrein met gevaarlijke - want onzichtbare - tientallen meters diepe spleten naar de ruim 200 km. zuidelijker gelegen Sør Rondane-bergen voor het verrichten van hun observaties.

De geodeten volgden hen vliegsgewijs.

De oceanografische ploeg stond onder leiding van de directeur van het Belgische Instituut voor Natuurwetenschappen, prof. A. Capart. De Nederlandse luit. ter zee W. F. Harberts was de enige niet-Belg in het gezelschap van de vijf. Op de route naar Kaapstad werd in de passagierssalon een compleet oceanografisch laboratorium ingericht. In dit laboratorium stonden behalve een hele batterij Nan-senflenzen voor het ophalen van watermonsters op vooraf bepaalde diepten ook nog een onderwater-televisie-set, apparatuur voor de plankton-analyse, registratie-apparatuur voor stroom*Mens en dier in Antarctica*. meting d.m.v. het aardmagnetisch veld (G.E.K.) en een spectro-fotometer, terwijl het echolood op de brug het bodemprofiel registreerde. Gedurende de heen- en terugreis van Kaapstad naar de Leopoldbaai werden op diverse plaatsen, ondanks het stormachtige geweld van de „roaring forties", oceanografische stations gemaakt, waarbij alle fysische en chemische eigenschappen van het zeewater ter plaatse op verschillende meetdiepten werden gedetermineerd. Tevens werd met behulp van de G.E.K. (voluit: geomagnetische electrokinetograaf), een vernuftig instrument, constant de zeestroming tijdens de route op een draaiende papierrol geregistreerd. Over de werking van de G.E.K. uit te weiden valt uiteraard buiten het bestek van dit informatieve artikel, doch in het kort komt het principe hierop neer, dat de door de zeestroming verplaatste watermassa's ten opzichte van het aardmagnetisch veld een zekere verstoring geven. Deze verstoring is naar grootte en maat voor de stroomsterkte bepalend, de stroomrichting kan uit de koers worden geconstrueerd. Door de oceanografische ploeg werden aan de rand van de antarctische ijssshelf hydrografische waarnemingen en kustverkenningen uitgevoerd, terwijl tevens met behulp van de onderwater-televisie en trawlnetten een beter inzicht werd verkregen in de flora en fauna in de wateren van de Zuidelijke IJszee.

Nadat de leden van het eerste overwinteringsteam waren geëmbarkeerd kon de „Magga Dan", na een vruchtbaar verblijf van anderhalve maand, de terugtocht naar Kaapstad aanvangen vóór de snel naderbijkomende winter de terugreis door het pakijns al te moeilijk kon maken. Als u dit artikeltje leest, heeft de „AAagga Dan" reeds de leden van de derde expeditie afgezet en die van de tweede meegenomen. De reeks gezamenlijke overwinteringen wordt gecontinueerd, waardoor de wetenschappelijke waarde stijgt. Ook in deze expeditie zitten, naast een korporaal-telegrafist en een korporaal-machinist van de Kon. Marine nog twee Nederlanders om het werk van hun voorgangers voort te zetten. Ook op deze laatste tocht heeft er wederom - dank zij het succesvolle verloop van het voorafgaande jaar -een zomercampagne plaatsgevonden, waarbij in de oceanografische équipe luit. ter zee A. van Grondelle het hydrografisch gedeelte voor zijn rekening nam. Natuurlijk, het werk dat deze Belgisch-Nederlandse expeditie verricht is niet zo spectaculair, noch zo groots opgezet als de tochten van de Russen of Amerikanen, die ieder een keten van bases hebben ingericht in het zuidpoolgebied. Dat kan ook niet. Maar de strak in de ijzige wind uitslaande vlaggen van twee kleine buurlanden over de stille witte

wereld van Antarctica bewijzen, dat óók kleine landen hun bijdrage kunnen leveren aan de vooruitgang van de wetenschap.

En het is - naast het K.N.M.I., de Utrechtse sterrenwacht en de Stichting voor Zuiver Wetenschappelijk Onderzoek (Z.O.W.) - vooral mede dank zij de steun van onze Koninklijke Marine met personeel en materieel, dat dit verwezenlijkt kon worden.

Bron: uit "Ons Zeewezen"

GEBAKKEN MARINIER.

Bij het lezen van deze tekst zullen velen, niet oud Nieuw-Guineaganger zijnde, zich de wenkbrauwen fronsen en denken, waar gaan we het nu over hebben. Voor velen, zo niet de meeste oud Nieuw-Guineagangers, klinkt het als een bekend geluid uit de tijd van weleer en gaan hun gedachten uit naar een culinair lekkernij dat toen alleen nog maar bestond in dat paradijselijk land.

Twee tot drie maal per week werd het aan de maaltijd toegevoegd als bijgerecht en dat kon zowel bij een brood als rijstmaaltijd.

Maar wat is dan precies dat "overheerlijke" paradijselijke gerecht?

In die periode waren de maaltijden heel erg sober, niet van de beste kwaliteit en de variatie heel eentonig.

Het meeste was blikvoeding of gedroogde artikelen, terwijl de z.g. verse artikelen, w.o. groente en aardappelen niet bepaald van hoogwaardig niveau waren.

Vers vlees was uit de diepvries en matig aanwezig terwijl verse vis alleen in zeer kleine hoeveelheden soms verkrijgbaar was en daardoor dus geen haalbare zaak was dit aan de menulijst toe te voegen.

Creatief werken en omgaan met de artikelen die er wel waren was dus geen overbodige luxe en werd dan ook op diverse manieren gedaan.

Zo ook door de toen gestationeerde chef-kok van de oude Marinekazerne Biak, ook wel bekend als de "Base".

Bij mijn weten was dat de majoor-kok Oenema.

Het was een veteraan uit de tweede wereldoorlog die het nodige aan ervaring had meegemaakt en daarvoor was onderscheiden met het Bronzen-Kruis. Bovendien was het een man die enig respect afdwong en een goed gevoel voor humor had.

Nu waren er, in die tijd, ladingen boterhamworst in blik in voorraad die dan ook, naar verhouding, werden geserveerd.

Heel dikwijls dus.

Het gevolg was dat men geen boterhamworst meer kon zien, laat staan eten.

Die majoor-kok, de honger van de oorlog meegemaakt hebbende, zag dit met lede ogen aan en wist dat het ook anders kon.

Hij nam één blik van die worst en snee dat in z.g. dobbelsteentjes.

In een koekenpan deed hij wat boter, liet dit smelten om er vervolgens gesnipperde ui, knoflook en sambal aan toe te voegen.

Nadat alles goed was opgewarmd en de uien glanzig waren, voegde hij de dobbelstenen worst toe en warmde het geheel nog wat op om het af te maken door een beetje ketjap-manis toe te voegen.

De "delicatessen" was geboren en enkele proevers vonden het geweldig en overheerlijk. Maar nu, hoe verder.

Bij een onderbezetting van de kombuis ga je niet zo maar even voor zo'n kleine 1000 man dobbelsteentjes worst snijden.

Omdat men daarvoor niet gestudeerd behoeft te hebben en mariniers, in het algemeen, werken en handelen met een eenvoudig en normaal denkvermogen en soms wel eens wat tijd hadden, was de keus snel bepaald wie dat klusje ging doen. Daar kwam nog bij dat de mariniers en het kombuis personeel een gezonde haatliefde verhouding hadden. Dat kwam mede door het feit dat wanneer de mariniers op patrouille gingen of op bivak, altijd eerst nog een bezoek werd gebracht aan het kombuis om te kijken of er nog wat te ritselen was.

Dat liep uiteen van keukenspullen tot blikken voeding en potten sambal.

Alles was bij de mariniers welkom.

Als de chef-kok dan weer eens iets kwijt was dan wist hij dan ook meteen in welke richting hij de dader moest zoeken al kon hij hem nooit aanwijzen.

Zoals verwacht werd inderdaad dat klusje, en velen daarna, gedaan door de mariniers onder persoonlijke leiding van de majoor-kok.

Succes was verzekerd en het smullen kon door de bemanning beginnen.

Bij het opdienen in de eetzaal van de vlooteenheid, ook weer tegenstanders van de mariniers, was de chef-kok zelf aanwezig om waar te nemen hoe dit gerecht aansloeg.

Hij vertelde hierbij, als komische anekdote, dat dit is gebakken door een marinier.

Dit kwam niet helemaal goed over doordat de twee woorden "door een" niet duidelijk genoeg over kwamen.

Men verstond dus; "dit is gebakken marinier"

De naam van het gerecht was ontstaan en is, tot de dag van heden, nog steeds een bekend recept bij oud Nieuw-Guineagangers van alle onderdelen zonder dat de majoor-kok ooit heeft geweten dat hij de naamgever is geweest.

Ik spreek nu over de periode 53-55.

Daarvoor had nog nooit iemand van dat gerecht gehoord en daarna was het een vanzelfsprekendheid.

Als U dit gerecht ook eens wil maken dan dien ik U er op te wijzen dat men uitsluitend de ingrediënten gebruikt zoals ze zijn vermeld en er niet iets aan toegevoegd of weglaat.

Het oorspronkelijke recept gaat dan verloren.

Wie weet wat de naam zal zijn voor een volgend, zelf uitgevonden, recept.

De mariniers hebben in ieder geval, zoals gewoonlijk, de spits afgebeten.

Wie volgt?

~~~~~

## **collectie: George Visser †**

### **Nieuw Guinea (deel 1)**

Door de overdracht van de soevereiniteit over West-Nieuw-Guinea van Nederland aan de Verenigde Naties op 1 oktober 1962, werd ook voor de Koninklijke marine een hoofdstuk van de geschiedenis afgesloten.

De geschiedenis van Nieuw-Guinea, of liever gezegd de geschiedschrijving over dit land, begint pas omstreeks 1540.

Geschiedschrijving immers verhaalt het leven van de mensen en die begint pas, wanneer de mensen de feiten beginnen op te tekenen. Wanneer een volk de feiten begint op te schrijven, eindigt voor dit volk de prehistorie. Tussen de historie en de geschreven

geschiedenis ligt de protohistorie. In deze laatste periode zijn de mensen reeds in contact met volken, die wel een geschreven geschiedenis hebben. Voor de kuststreken van Nieuw-Guinea begint de protohistorie omstreeks 1540. In het binnenland verkeren zelfs nu nog sommige plaatsen in de prehistorie.

In 1512 kwam de Portugees d'Abreu in de Molukken aan. De Molukse vorsten hadden contacten met de z.g. Papoease eilanden (Radje Ampát). Van hen hoorden de Portugezen over het bestaan van het land van de Papoea's. De eerste Europeaan, die in Nieuw-Guinea voet aan wal zette, was de Portugees George de Menezes. Hij landde vermoedelijk op Biak. In 1528 bereikte de Spanjaard Savedra de Schouten-eilanden en op 20 juni 1545 nam de Spanjaard Inego Ortiz de Retez het land van de Papoea's in bezit voor Keizer Karel V. Dit geschiedde nabij de rivier de Bièr.

Na de Portugezen en de Spanjaarden kwamen de Engelsen onder Drake, daarna de Nederlanders. Op de wereldkaart van Mercator van 1596 komt reeds de naam 'Nova Guinea' voor. Inego de Retez had n.l. het van de Papoea's de naam Nieuw-Guinea gegeven, omdat dit land hem deed denken aan de kust van Guinea.

Sinds 1601 hadden de Nederlanders een vaste vestiging op Ambon en sinds 1605 op Tidore. Hier hoorden zij over het land van de Papoea's. Op 7 juli 1616 kwam Jacob Lemaire op de noordkust van Nieuw-Guinea en op 22 juli 1616 bereikte hij de Schouten-eilanden. Ten tijde van de Verenigde Oost-Indische compagnie hoorde men weinig over Nieuw-Guinea; wel werd dikwijls gesproken over de zeeroverpapoea's. In 1622 vernamen enige dienaren van de Verenigde Oost-Indische compagnie van een hadji op Ambon, dat er goud was in het land van de Papoea's. In 1623 voer daarom Jan Carstensz met twee schepen op onderzoek uit. Op 9 februari bereikte hij de zuidkust van Nieuw-Guinea en zag hij in de verte met sneeuw bedekte bergen (Carstensz-gebergte). Tijdens zijn reis werden de golf van Carpentaria en Arnhemsland ontdekt.

Na de reis van Carstensz werden nog diverse malen schepen op onderzoek uitgezonden, doch goud werd niet gevonden. De gegevens over de bevolking, die van deze reizen bewaard zijn gebleven, komen voor een groot deel overeen met de hedendaagse gegevens.

De vraag waar de Papoea's vandaan komen is thans nog niet helemaal beantwoord. Men neemt aan, dat de mensen zich van het westen naar het oosten hebben verspreid. Dit kan namelijk worden opgemaakt uit de diverse taalverwantschappen. De oudste Papoea's, de pygmeeën, zijn echter geen verwanten van de volken uit het westen; de inheemse bevolking van Australië echter wel. De Papoea's zijn dus veel eerder gekomen dan de oorspronkelijke bevolking van Australië.

Lang bleef Nieuw-Guinea, toen nog steeds de Papoease eilanden genaamd, schatplichting aan de sultan van Tidore. De Verenigde Oost-Indische compagnie liet deze situatie bestaan, daar zij alleen geïnteresseerd was in de specerijenhandel. Door het gezag van Tidore over Nieuw-Guinea te erkennen, meende zij de vestiging van concurrenten in Nieuw-Guinea te kunnen voorkomen. In 1660 sloot de Verenigde Oostindische compagnie een verbond met de sultan van Tidore en verzekerde Tidore het bezit van de Papoease eilanden. Het gezag van Tidore betekende echter niet veel; dit bleek duidelijk door de welig tierende zeeroverij, die de Papoea's uitoefenden.

Op 24 augustus 1828 nam Nederland West-Nieuw-Guinea officieel in bezit en stichtte het de post Fort du Bus ten noorden van Merauke. Door ziekten en sterfte moest deze post in 1836 worden verlaten.

In 1848 erkende Nederland weer de soevereiniteit van Tidore over West-Nieuw Guinea. Dit gezag werd echter weer in 1861 door Nederland teruggenomen, omdat Tidore haar gezag slechts met hongitochten meende te moeten handhaven.

In 1898 ging Nederland over tot de werkelijke bezetting van West-Nieuw-Guinea en wel

door de instelling van de bestuursafdelingen Noord- en West-Nieuw-Guinea met de hoofdplaatsen Manokwari en Fak-Fak. In 1902 werd hiervan Merauke afgesplitst. In 1920 werd West-Nieuw-Guinea een zelfstandige residentie, maar in verband met bezuinigingsmaatregelen in 1923 werd het weer een deel van de residentie Ambon. Tijdens de tweede wereldoorlog bezetten de Japanners een groot deel van Nieuw-Guinea; slechts Merauke en Boven-Digoel bleven Nederlands gebied.

De bevrijding van Nederlands Nieuw-Guinea kwam op 22 april 1944 met de landingen van het zesde Amerikaanse leger in de Tanah Merah en Humboldtbaai.

Hollandia, in 1910 gesticht door de kapitein van het Koninklijk Nederlands-Indisch leger Sachse, die zijn militaire loopbaan was begonnen als luitenant van de mariniers, werd gaandeweg de centrale bestuurspost.

Op 1 januari 1949 droeg de gouverneur-generaal van Nederlands Oost-Indië de gehele overheidstaak over West-Nieuw-Guinea over aan de resident van dit gebied, de heer J. P. K. van Eechoud; deze trad met ingang van die datum op als waarnemend gouverneur tot 1 april 1950. Op deze datum werd drs. S. L. J. van Waardenburg gouverneur; hij bekleedde deze functie tot 1 april 1953. Na hem kwam dr. J. van Baat en deze werd op 1 mei 1958 afgelost door dr. P. J. Platteel, die tevens de laatste gouverneur van Nederlands Nieuw-Guinea was.

Op 27 december 1949, de datum van de overdracht van de soevereiniteit over Oost-Indië, waren in Nederlands Nieuw-Guinea enige eenheden van de Koninklijke landmacht, van het voormalig Koninklijk Indisch leger en van de Koninklijke marine. Deze laatsten bevonden zich te Hollandia, Biak en Sorong. De taak van deze krijgsmachtonderdelen was de handhaving van de binnenlandse en buitenlandse veiligheid van Nederlands Nieuw-Guinea. Op 28 oktober 1951 werd een compagnie mariniers te Hollandia gestationeerd. De parlementaire commissie, die van 13 augustus tot 5 september 1953 in Nieuw-Guinea verbleef, deed de aanbeveling, de defensie van dit rijksdeel, met een kustlijn van 2600 zeemijlen, uitsluitend aan de Koninklijke marine op te dragen. Zij was van mening, dat de verdediging het beste aan de vloot, marineluchtvaartdienst en het korps mariniers kon worden opgedragen.

Op 28 februari 1955 droeg de Koninklijke landmacht haar taken in Nieuw-Guinea over aan de Koninklijke marine. De officiële overdracht vond plaats te Hollandia in tegenwoordigheid van de gouverneur van Nederlands Nieuw-Guinea dr. J. van Baal en de commandanten van zee- en landmacht, de kapitein ter zee G. B. Fortuijn en de kolonel D. Huiting.

Na de kapitein ter zee G. B. Fortuijn traden in Nederlands Nieuw-Guinea de volgende commandanten der zeemacht op: commandeur G. B. de Neeve van 3 maart 1955 tot 31 juli 1956, schout-bij-nacht A. M. Valkenburg tot 24 juni 1959, schout-bij-nacht G. J. Platerink tot 5 augustus 1961 en als laatste schout-bij-nacht R. E. H. Reeser.

In 1945 bleef Nederlands Nieuw-Guinea buiten de revolutionaire stroming, die in Indonesië gaande was; dit was voor een groot deel te danken aan het beleid en de invloed op de bevolking van de resident, de heer J. P. K. van Eechoud. Wel waren te Seroei en Hollandia bewegingen, die de vrijheid voor de Papoea identiek achtten met de aansluiting bij Indonesië, doch hun invloed was niet zodanig, dat in Nieuw-Guinea revolutionaire daden werden gepleegd.

In maart 1950 werd de eerste bespreking gehouden tussen de ministers van de Nederlands Indonesische unie. Deze bespreking leidde tot de instelling van een gemengde commissie, de z.g. paritaire commissie, die een preadvies voor de komende onderhandelingen moest uitbrengen.

Ingevolge artikel 2 van het charter van de soevereiniteitsoverdracht moest immers voor 27 december 1950 de positie van West-Nieuw-Guinea tussen Nederland en Indonesië worden geregeld.

De commissie kwam niet tot een eenparige conclusie. Van 7 tot 27 december 1950 werd te 's-Gravenhage onderhandeld, maar de conferentie ging uiteen zonder dat enig resultaat was bereikt.

In de Troonrede van 16 september 1952 werd vermeld:

"dat de soevereiniteit de jure en de facto over het hier besproken gebiedsdeel (Nieuw-Guinea) is bij het Koninkrijk der Nederlanden"

Op 16 januari 1952 begon te 's-Gravenhage opnieuw overleg tussen Nederland en Indonesië, met als doel het uniestatuut te vervangen door een gewoon internationaal verdrag. Kort hierop werd het overleg gestaakt en pas op 29 juni 1954 hervat. Hierbij wenste Nederland de kwestie Nieuw-Guinea niet op de agenda te plaatsen.

Ondertussen groeide in Nederland de belangstelling voor Nieuw-Guinea. In 1952 begon Indonesië druk uit te oefenen door middel van infiltraties. De eerste infiltratie van betekenis vond plaats eind januari 1952 op het eiland Gag.

Belangrijke steun voor haar eis tot soevereiniteitsoverdracht verkreeg Indonesië tijdens de Afro-Aziatische conferentie te Bandoeng van 18 tot 24 april 1955 van de meeste aan deze conferentie deelnemende landen.

Van 16 december 1955 tot 11 februari 1956 werd te Genève een conferentie tussen Nederland en Indonesië gehouden. Deze conferentie mislukte en leidde tot de eenzijdige opzegging door Indonesië op 14 februari 1956 van de unie en op 25 april 1956 volgde de eenzijdige opzegging door Indonesië van alle 'Ronde Tafel Conferentie'-akkoorden. Op 4 juli 1956 staakte Indonesië de afbetaling van haar schulden aan Nederland.

Indonesië voerde nu haar aanspraak op de soevereiniteit over Nieuw-Guinea terug tot 1945. In 1956 nam Nederland Nieuw-Guinea op in de grondwettelijke gebiedsomschrijving. De Nederlandse regering verklaarde op 13 oktober 1956, op basis van de bestaande rechtsorde een zodanige ontwikkeling van dit gebied (Nieuw-Guinea) te bevorderen, dat de mogelijkheid van toepassing van zelfbeschikking wordt bespoedigd.

In oktober 1957 kondigde Indonesië in de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties een 'andere koers' aan, waarop eind 1957 anti-Nederlandse campagnes volgden.

Sinds 16 mei 1959, met de komst van het kabinet De Quay, werd de zorg voor het Nieuw-Guineabeleid toevertrouwd aan de minister van binnenlandse zaken mr. E. H. Toxopeus, met naast zich de staatssecretaris voor het interne Nieuw-Guinea-beleid mr. Th. H. Bot.

**Einde deel 1**

Bron: uit de nalatenschap van George Visser †  
Deel 2 : in ten Anker van 21 augustus 2020

## *Zeevaarders van de Gouden Eeuw*

***Omstreeks 1595 voeren Nederlandse schepen voor het eerst zowel naar Oost- als naar West-Indië. Dit was het begin van een zich snel uitbreidende en zeer geregelde vaart in de volgende eeuwen. In de eerste decennia van de 17e eeuw was vooral de West-Indische Compagnie naast vele particulieren actief in de vaart op West-Afrika en West-Indië. De reizen in het Atlantische gebied waren korter dan die van de VOC naar Azië; in gemiddeld anderhalf jaar kon men bijvoorbeeld in West-Afrika slaven gaan halen, deze naar West-Indië brengen en met suiker naar Europa terugkeren. Anders dan de VOC legde de WIC zich vooral toe op kaapvaart en slaventransporten. De bemanning van deze schepen was over het algemeen kleiner, in de periode 1623-1636 gemiddeld 80 koppen. Voor de uitbreiding van de overzeese bezittingen en handel waren veel zeelui en soldaten nodig.***

## **Rangen en taken aan boord**

De organisatie aan boord verschilde vooral naar gelang het doel van de vaart: koopvaardij, walvisvaart of oorlogsvaart. Hoe groter de schepen, hoe groter de specialisatie. Alle taken en rangen kwamen bijna nooit op één schip voor. Niet alleen op marineschepen, ook op VOC- en WIC-schepen waren soldaten aanwezig. In 1665 werd door de Staten van Holland een aparte organisatie voor “scheepssoldaten” op de vloot opgezet, het latere Korps Mariniers dat eigen officieren had en een vast dienstverband. Aan het hoofd van de soldaten stond de commandeur. De konstabel of scheepsartilleriemeester zorgde voor alle artillerie. De scheepskorporaal had de zorg voor het “kleine schiet- en handgeweer” en moest tevens sleutels en sloten kunnen maken. De rangen zijn het meest onzeker, deze worden dikwijls verschillend aangeduid. Bovendien steeg in de loop van de tijd het aanzien van bepaalde werkzaamheden, bijvoorbeeld de rang van de chirurgijns, degenen die belast waren met de medische zorg. Over de promotiemogelijkheden, bijvoorbeeld om van scheepsjongen op te klimmen tot schipper (kapitein), of op de vloot tot admiraal, bestaat nog geen systematisch onderzoek. De kleinste sociale eenheid werd gevormd door de matroos en zijn maat. Deze maten verzorgden elkaar bijvoorbeeld in geval van ziekte, indien daarvoor geen speciale voorzieningen waren getroffen.

Alle schepelingen, behalve de officieren die aan de kajuitstafel aanzaten, werden na aankomst aan boord door de bottelier, de persoon die belast is met het uitdelen van de drank en de spijzen, en de schipper in groepen van meestal zeven personen verdeeld. Zo'n sociale eenheid werd “de bak” genoemd omdat zij de hele reis samen uit één bak aten. De verdeling geschiedde naar rang en bezigheden. Zo aten de kok, de bottelier en hun maten samen, de bootsman, schieman en zeilmaker met hun maten, de timmerlui enz. De bakken, samengesteld uit een ambachtsman en zijn volk, noemde men kombuisbakken. Aan het hoofd van het baksvolk stond de bakmeester, soms om de week bij toerbeurt gekozen. Van de jongste van de bak horen we in 1718 dat hij het bijzondere voorrecht had de bakslui tegen het einde van de maaltijden “lenz” te roepen. Allen moesten dan ophouden met eten en hij mocht de schotel uitlikken.

Behalve officieren, de ziekentroosters, de chirurgijns en de timmerlieden, werden allen ingedeeld in twee of drie wachten. Behalve voor wachtlopen en roergang zorgde het wachtsvolk voor de verpleging van de eigen zieken, de dagelijkse reiniging van het schip, het laden en lossen en het leegpompen van het ruim om half twaalf 's avonds. In het begin van de 17e eeuw was een etmaal verdeeld in vier wachten van zes uur, later werden dit zes wachten van vier uur. Verschillen in rang en werkzaamheden brengen uiteraard ook verschillen in loon, premiestelsel en secundaire arbeidsvoorwaarden met zich mee. Zo was het voedsel aan de kajuitstafel aanzienlijk beter dan voor degenen die uit de bak schafften. Ook de slaapgelegenheid verschilde: de matrozen sliepen in hangmatten op de overloop, de lagere officieren bij hun werk, de hogere officieren verbleven in de hut op het halfdek of in de konstabelskamer op de overloop. De soldaten aan boord bestonden voor een groot gedeelte uit buitenlanders en stonden nog lager in aanzien dan de matrozen.

## **Tucht en orde**

Om zo efficiënt mogelijk goederen te transporteren en oorlog te voeren, achtten reders en admiraliteiten tucht en orde aan boord noodzakelijk. Temeer daar het volk dat men recruteerde van huis uit nu niet bepaald het meest vredelievend was.

De bekendste overtreding is muiterij. Veel gehoorde aanleidingen zijn tekort aan goed



voedsel, langer dienstverband dan afgesproken was en te lange reizen. Meestal werden kapitein en officieren opgesloten en zeilde de muitende bemanning zelf verder. Op muiterij stonden natuurlijk de strengste straffen. Ieder schip had zijn eigen scheepsraad voor lichte vergrijpen; hiervoor werden geldboetes of lichte lijfstraffen opgelegd. Ingeval er soldaten terecht stonden, werd deze raad krijgsraad genoemd. In de scheepsraad hadden opperkoopman, schipper, koopman of boekhouder, opperstuurman en commandeur der soldaten zitting. Indien meer schepen samen voeren kon men een brede raad instellen voor “kapitale of criminele misdrijven”. Hierop stond de doodstraf of andere zware straffen. Hoofd van politie en tegelijk officier van justitie was de provoost, die erop moest

*Kielhalen van een matroos op het oorlogsschip Eendracht, 1764*

toezien dat de regels werden nageleefd.

Als iemand zich “crimineel verliet” werd hij door de provoost gevangen gezet, die daarvoor boven zijn gage het “sluitgeld” ontving: van ieder die in de boeien werd gesloten zes stuiver als het een mindere en tien stuiver als het een officier betrof. De meeste vergrijpen werden met geldboetes afgedaan. De zwaarste straffen stonden op moord (in dat geval werd de dader met het slachtoffer in zee geworpen), “vuyle sonden” of homosexualiteit, desertie en muiterij.



Op mishandeling stond het afhakken van de hand, voor messteken werd men met de hand aan de mast vastgestoken, tot men zelf de hand door het mes had teruggehaald. Hierbij zou het gaan om een pennenmesje dat tussen twee uitgespreide vingers door het vel werd gestoken. Een gewoon gevecht met het mes werd bestraft met het insluiten in de boeien. Beruchte zware straffen waren kielhalen, van de ra vallen, de wip, het houten paard en het laarzen. Bij het kielhalen werd de veroordeelde onder het schip doorgehaald. Daartoe werd hij in een soort loden harnas geplaatst. Men bond dan op zijn bovenarm een grote met olie doordrenkte lap of spons, stopte zijn oren vol met wol en raadde hem aan sterk in de spons te bijten om zo minder zeewater binnen te krijgen. Het grote gevaar was natuurlijk dat de man tegen de kiel te pletter zou slaan. Evenals bij het kielhalen werd ook bij het van de ra vallen de veroordeelde aan de ra opgetakeld, vastgemaakt aan een lijn die men op bevel “los allemaal” plotseling liet schieten. Tengevolge van het lood waarmee hij was verzwaard, plofte hij pijlsnel in het water. Dit werd meestal driemaal herhaald. De wip was een soort van de ra vallen, maar dan op het dek en het houten paard stond voor een soort pijnbank, voorzien van pinnen waarop men werd vastgebonden.

Omdat de veroordeelden hierdoor erg verminkt werden, werden later hiervoor straffen als geldboetes en laarzen ingesteld. Bij het laarzen, dikwijls na het van de ra vallen, werd de veroordeelde “met het natte gat” aan de mast vastgebonden en met de dagge, een dik eind touw, geslagen “daar waar zijn laarzen eindigen”. O.a. een star loonpeil, een groot aanbod van zeelui en het feit dat noch marine noch koopvaardij in de eerste plaats hun heil zochten

in het bekribbelen op lonen of voedsel van de zeearbeiders, maken dat er in de Gouden Eeuw geen grote ontwikkelingen in de arbeidsvoorwaarden van de zeelui te bespeuren zijn.

*“Voor het Maritiem Museum Curaçao samengesteld door Jack Schellekens”*

<http://www.curacaomaritime.com/publications>

### **AFKONDIGING (betreffende postzaken)**

Naar aanleiding van onze a.s. nazomerse periode en de daarop volgende herfst, even een klein berichtje omtrent de postverzorging voor de redactie van \*ten Anker\* .

Een voornaam punt voor U en de familieleden, vrienden en kennissen is en blijft een goede adressering van belang, en niet zwaarder dan 50 gram. (c.a. drie à 4 A4 tjes excl. foto)

Een juiste adres is:

[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)

als afzender :

Naam – e-mail adres - alsmede uw telefoonnummer

Dit adres geldt voor een ieder geplaatst aan boord, ongeacht waar het schip zich bevindt, of walinrichting....

Reacties op of over deze magazine uitsluitend op <http://www.tenanker.mygb.nl>

Red.



**Ben je een Naut en wil je de contacten met je maten koesteren ???**



<https://www.facebook.com/groups/167444413336100/>



## ***Marine na de marine***

In eerdere edities heb ik geschreven over de diverse marine verenigingen zoals de COM – AVOM - EXACT – PAM - KVMO, en de vele sub verenigingen, onderafdelingen en reünie commissies.

Veel van de beroeps marine mannen/vrouwen, maar ook zeer zeker de dienstplichtigen – de z.g. ZM' ers (zij moesten) zijn na hun marine leven lid geworden van een marine vereniging. De één direct bij het verlaten of zelfs al ten tijden van hun actieve marine periode en de andere vele jaren daarna.

Ik durf daar geen schatting van te doen, maar vanuit de contacten uit het verleden schat ik dat in verhouding meer dienstplichtigen lid zijn van een vereniging dan vanuit de beroeps groep.

De redactie is wel nieuwsgierig naar de beweegredenen om na de diensttijd lid te worden van zo'n vereniging, in welke hoedanigheid ook....

Wat we vaak in de wandelgangen horen is dat de motivatie om lid te worden van een van de verenigingen de goede herinnering zijn aan het saamhorigheid gevoel en het gemis van Kameraadschap.




**Ik wil u dan ook uitdagen** samen met mij daar een stukje over te schrijven voor publicatie. Nu hoor ik u al roepen kom er eerst zelf maar mee....., welnu hieronder een voorzetje van mij gepaard met enkele foto's.

M.i.v. 01- 07- 1975 ben ik na 13 jaren te hebben gediend als matroos / kwartiermeester uit de Marine wereld gestapt en begonnen bij een verzekeringsmaatschappij als vertegenwoordiger en geëindigd als erkend Hypotheekadviseur.

# VERZOEKENBRIEFJE

VOLGNUMMER .....

a/b Hr. Ms.  : MERCUR.  
datum : 15-04-75.  
naam verzoeker : Krijgsman, A.C.  
kwaliteit : KWMR.  
marinenummer : 45260.  
wachtdivisie : --  
divisiechef : LTZSD 2 oc. Vodegel, M.

Exemplaar bestemd voor:

|                          |               |                      |
|--------------------------|---------------|----------------------|
| <input type="checkbox"/> | actie         |                      |
| <input type="checkbox"/> | uitslag       |                      |
| <input type="checkbox"/> | afschrift     |                      |
| <input type="checkbox"/> | Cdt           | Bur. commandement    |
| <input type="checkbox"/> | EO            | Bur. eerste officier |
| <input type="checkbox"/> | PO            | Bur. schipper        |
| <input type="checkbox"/> | OVA           | Bur. scheepsdienst   |
| <input type="checkbox"/> | Div. chef.    | Bur. administratie   |
| <input type="checkbox"/> | OO v. politie |                      |

Verzoekt Ontslag uit de Rijkse Zee dienst ingaande 1 juli 1975.

Toelichting: Betrokkene heeft een werkring gevonden in de burger sector, en kan per 1 juli 1975 beginnen.

*Vers. H. Victoria-Teste  
Yoop.*

Visie dienstchef:

Advies divisiechef:

(Doorzendverzoeken moeten door de divisiechef aan de ommezijde in concept worden gesteld)

Beslissing Cdt/EO/PO/Div.chef:

*donnerde 15/4*

L7530-17-706-8435-300.000-10-122.1.0088385.0 - 107882F

In de jaren dat ik als hypotheek-adviseur rond spartelde kwam ik met collega's in het buitenland terecht en dit keer in Marakesh we streken met zijn allen neer voor een vierdaagse reis in het Mansour Hotel. Exacte datum weet ik niet meer maar het moet ergens tussen 1985 / 1990 zijn geweest.



Tijdens een heerlijke lunch aan het zwembad werden we getraakteerd op een wervelende show om ons welkom te heten – moet zeggen dat dat een aangename verrassing was, waar ik nu nog met plezier op terug kan kijken-

Aan tafel schoof een collega aan vanuit een andere regio en zo kwamen we aan de praat wat al gauw richting ons verleden

ging. Mij werd de vraag gesteld "Arie, wat deed je eigenlijk voordat jet Hypotheekadviseur werd?", waarop ik al heel snel met trots kon zeggen "Ik zat vroeger 13 jaar bij de Marine".

Hij reageerde “dat is nu ook toeval,... ik ook “

En zo werd er onder een lekkere koude klets natuurlijk volop gepraat over wat wij hebben meegemaakt bij de KM.

“ben je ook lid van de AVON” .... Ik keek mijn collegae aan met een blik of hij wel goed snik was want dat was toch een of ander merk van schoonheidsmiddelen voor de vrouw? “ben

je gestoord of zo, ik ga toch geen lidmaatschap aan voor allerlei middelen uit een potje”.... Hij begon te lachen en gaf nog even duidelijk aan dat hij sprak over de AVOM.

“Oh, de AVOM ....., nee, nooit van gehoord” zei ik, waarop hij ronduit begon te vertellen.

Ik vond het eigenlijk na alle voorbij gevlogen jaren wel interessant, waarna hij beloofde mij een blad toe te sturen zodat ik het eens kon bekijken en me evt. kon aanmelden.



Zo gezegd zo gedaan, ik heb me direct aangemeld en kwam terecht in de AVOM Zuid Holland waar ik later ook al snel me liet lijmen om zitting te nemen in het bestuur waar ik voor de afdeling de activiteiten op me nam.

Ik ben er jaren actief geweest en regelde de oploop avonden, de provinciale contact dagen alsmede weekendje York en Lincoln Engeland.

Ik voelde me als een vis in het water. Met een kleine tussenpose dat ik er even van tussen was gegaan heb ik toch wel mijn dikke 25 à 26 jaren volgemaakt.

Na deze periode was er weer even een momentje van rust...

Ik kwam toen in contact met een sobat van net over de Belgische grens bij Roosendaal en hadden het idee een nieuwe vereniging op te gaan richten. Samen hebben wij de schouders er onder gezet en kwamen al snel tot de conclusie gebruik te moeten maken van de sociale media, waar uiteindelijk een digitale vereniging is ontsproten n.l de Post Actieve Marine Vereniging, afgekort de PAM.

Waarom digitaal?... die keuze was al snel genomen daar veel ouderen niet zitten te wachten op een clubhuis of locatie waar ze naar toe moesten gezien hun leeftijd en lichamelijke conditie. Dat was een schot in de roos.... Bij de PAM gaf ik een digitaal blad uit onder de naam 't Schrijfhoutje – ik vond dat wel een toepasselijke naam – maar uiteindelijk heb ik me daaruit terug getrokken, daar ik in een vereniging niet de vrijheid had die een redacteur nodig heeft.

De mails die daarna bij mij binnen kwamen waren van dien aard dat ik mij uiteindelijk uit de PAM heb teruggetrokken en volledig op persoonlijke titel zelf een digitaal blad met de naam 'ten Anker' digitaal ben gaan uitgeven.

**Waarom** vermeld ik dit stukje nu eigenlijk?... wel nu, ik ben van mening dat ieder oud gediende militair een ambassadeur is voor Defensie en in ons geval bijzonder de Koninklijke Marine.

**Als u de uitdaging aan durft ook uw beweegredenen aan het toetsenbord toe te vertrouwen, blijven de herinneringen aan de vervlogen tijden voortduren en kan het een goed voorbeeld zijn voor hen die na ons komen.**

## **COM – AVOM - EXACT – PAM – KVMO en TEN ANKER**

*Zijn hier een goed voorbeeld van*

*Misschien is er een mogelijkheid bij defensie daar wat meer aandacht aan te besteden, of is dat teveel gevraagd...? De personele bezetting bij defensie loopt terug, maar ook bij de verenigingen, en niet alleen doordat we allemaal een keer omvallen, maar de saamhorigheid loopt terug daar men niet lang meer op elkaar is aangewezen, althans niet voor hele lange periode...*

Uw verhaal wordt dan als vervolg verhaal gepubliceerd in "ten Anker" onder de kop  
**\* Marine na de Marine \***

**Adres redactie: [tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)**



*Is er dan nog licht aan de horizon?... jawel, sla de armen in één, geef elkaar de ruimte en biedt de mogelijkheid te verwijzen naar alle verenigingen...*

*Stilstaan is achteruit hollen dus zeg het voort, zeg het voort....*

