



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
3319 AG Dordrecht
06-25160899
tenanker@kpnmail.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 45 – 18 september 2020 Weekbrief



2. De zestien Rotterdamse jaren van de Onderzeedienst
6. Wetenswaardigheden van de redacteur
7. Een marinier aan boord van de Karel Doorman deel 4
9. Johan Jacob Zomer
12. Zweetsokken....
13. In Memoriam 14-06-65 de borstlap
16. Sectie stiekem deel 4
17. Bij windkracht negen los voor en achter op Hr.Ms. Piet Hein deel 4
18. Marinier dreigt met straf expeditie.
20. De marine van President Putin

De brievenbus op de redactie wordt gestadig gevuld met reacties over een artikel of uitgave die is gepubliceerd.

Om dit voor een ieder toegankelijk te maken zijn kosten nog moeite gespaard en is er een gastenboek voor aangemaakt opdat ieder kan lezen wat er wordt geschreven en hoe de reactie van onze lezers zijn.



De redactie wil dan ook alle lezers met klem verzoeken alle reacties daar in te plaatsen en niet naar de redactie rechtstreeks te sturen. Ons web-magazine is er immers voor ons allen toch ?

<http://www.tenanker.mygb.nl>



De belangstelling voor dit naslagwerk was ongekend groot. Van de totale oplage is nog slechts een tiental exemplaren beschikbaar. Laat u zich de kans niet ontlopen om op het laatste moment nog een exemplaar van deze unieke uitgave aan te schaffen voordat het is uitverkocht. Op is op !



“Vlootoverzicht en scheepssilhouetten van de Koninklijke Marine 1826-2020” telt 232 pagina's met ruim 900 silhouetten op A4 formaat (210x297 mm). Het is genaaid(!) gebrocheerd in een gelamineerde softcover omslag. De prijs bedraagt € 24,50. Deze publicatie is verkrijgbaar door overmaking van € 24,50 + € 4,75 porto- en verzendkosten op rekeningnummer NL28 INGB 0002 4565 26 tnv. A. van Eijsden te Rotterdam. Vergeet bij uw bestelling vooral niet uw adresgegevens te vermelden!

De zestien Rotterdamse jaren van de onderzeedienst **Overkomst naar Nederland**

Bij het einde van de laatste oorlog beschikte de Koninklijke marine over twee bases voor de onderzeedienst: te Dundee en - in het verre oosten - te Fremantle. In het kader van de terugkeer naar Nederlands gebied werden deze nederzettingen in de loop van 1946 door de onderzeedienst verlaten.

In Nederland diende echter weer een moederinrichting voor de onderzeedienst te worden gevestigd: een basis waar de administratieve diensten voor de onderzeedienst zouden worden verricht, waar, zoals dat later zou gaan heten, de specifieke logistieke eenheid was, waar de walopleiding voor de onderzeedienst plaats zou kunnen vinden en waar het depot van onder- zeedienstpersoneel was gevestigd.

De redenen, waarom niet Den Helder (waar de onderzeedienst vóór 1940 gevestigd was) maar een aantal voormalige Duitse schuilplaatsen voor 'Schnellboote' aan de Waalhaven te Rotterdam werden uitverkoren, worden op onderhoudende wijze uiteengezet in het gedenkboek 'Veertig jaren onderzeedienst'. Kort gezegd moest Den Helder afvallen, omdat het onder- zeedienstbassin te ondiep was voor de inmiddels groter geworden boten, de eigen werkplaatsen daar vernield waren en ook de Rijkswerf zwaar geschonden was. In Rotterdam waren de lig-, werk- en bergplaatsen in veel betere staat. Daartegenover stond, dat te Rotterdam voor het personeel niet direct accommodatie aanwezig was. Deze zou uiteindelijk worden gevonden in een moeizaam gerehabiliteerd, zeer dichtbij gelegen Duits barakkenkamp, dat door uitwonen en vandalisme grote schade had geleden.

Situatie te Rotterdam

Nadat in december 1945 met Hr. Ms. O 15 de kwartiermakers in Rotterdam waren aangekomen, begon in januari 1946 de onderzeedienst van Dundee uit over te komen. Het transport geschiedde met Hr. Ms. Hasewint, een kustvaarder. In de loop van dat jaar

keerden verder achtereenvolgens Hr. Ms. O 23, O 24, O 21, Zwaardvis en Tijgerhaai naar Rotterdam terug. De accommodatie werd in november 1946 nog benarder toen - nog voordat het barakkenkamp gerehabiliteerd was - de te Rotterdam tot die tijd benoorden de Nieuwe Maas gevestigde marinediensten van het commandement maritieme middelen in het onderzeedienstcomplex moesten worden gelegd. Allengs werd het peil der legering echter draaglijker en het feit, dat meer en meer gehuwd personeel van de onderzeedienst in of nabij Rotterdam huisvesting voor het gezin vond, werkte uiteraard ook gunstig. Die accommodatie bestond aan de kazernezijde uit een aantal barakken, waarin woonverblijven en kantoren waren gevestigd. Aan de bunkerzijde bevonden zich de gebruikelijke faciliteiten als machinewerkplaats, smederij en torpedo-atelier. De munitiebergplaatsen waren in een afzonderlijke bunker gevestigd. Ten behoeve van de kantoren voor de operationele, technische en nautische diensten van de onderzeebootvloot en voor deze werkplaatsen werd een houten gebouwtje neergezet, dat verder als 'de groene keet' de geschiedenis zou ingaan.

In deze periode 1946 - 1961 zijn de lotgevallen van de onderzeedienst te Rotterdam niet te scheiden van die van het commandement der maritieme middelen aldaar en later van het commandement der marine Maas, doordat deze drie commando's door een en dezelfde hoofdofficier werden gevoerd.

Weliswaar nam het korps mariniers een geheel eigen, onvervangbare plaats in Rotterdam in, maar toch blijft het merkwaardig, dat Nederlands grootste en 's werelds tweede havenstad het zo lang zonder zijn 'Admiraliteit aan de Maze' heeft moeten stellen. Wellicht daarom werd dan ook de vloot, in de vorm van de onderzeedienst, zo gul ontvangen. Zulks was reeds in het verleden incidenteel bij vlootbezoeken het geval, maar nu bleek de meer permanente binding ook te bestaan.

Verrichtingen te Rotterdam

Een overzicht van de verrichtingen in deze Rotterdamse periode mag stellig beginnen met de vermelding dat Hare Majesteit Koningin Wilhelmina Haar waardering toonde, door op 20 juni 1947, bij de viering van het 40-jarig bestaan van de onderzeedienst, het ridderkruis 4e klasse van de Militaire Willemsorde persoonlijk uit te reiken en eigenhandig een krans te leggen aan de voet van het onderzeedienstmonument.

Bij dat in 1947 gevierde jubileum werd het hoger al genoemde gedenkboek 'Veertig jaren onderzeedienst' uitgegeven. Ook het 50-jarig bestaan werd in 1957 op 31 mei in stijl gevierd. Wederom kwam het medeleven van het Vorstenhuis tot uiting: namens Hare Majesteit de Koningin en Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden en namens Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Wilhelmina werden kransen bij het monument voor de gevallen van de onderzeedienst gelegd.

De sterkte van de onderzeebootvloot nam in de eerste jaren na de oorlog sterk af. Alle vóór de oorlog gereedgemaakt en nog bestaande boten werden afgevoerd naar de sloper. Aldus bleven slechts over Hr. Ms. O 21, O 23, O 24, de door de Duitsers in Nederland af gebouwde O 27, die als buit via Dundee naar Rotterdam terugkeerde, en Hr. Ms. Zwaardvis, Tijgerhaai en Dolfijn.

De als Hr. Ms. Zeehond gevaren hebbende Britse boot van de S-klasse was reeds uit de Nederlandse sterkte verdwenen. Ook Hr. Ms. Dolfijn werd in 1947 aan de Britten teruggegeven. In 1947 werden echter twee Britse T- boten in bruikleen verkregen, wederom onder de namen Hr. Ms. Dolfijn en Zeehond. Aldus scheen de sterkte numeriek niet ongunstig, doch de werkelijkheid was minder rooskleurig. Oefenen onder de Nederlandse kust was niet mogelijk vanwege het mijnengevaar en de oppervlakteschepen openden in overgrote mate in de Indonesische wateren. Van 1947 af werd elk zomerseizoen een onderzeeboot van het oudste type aan het torpedo- inschietbedrijf ter

beschikking gesteld en van 1948 af opende een boot als ‚ping-boot‘ in het Engelse kanaal. In 1950 werd Hr. Ms. 0 23 van de sterkte afgevoerd. Naarmate eerst de Westelijke unie en later de NAVO echter leidden tot vlootoefeningen en ook tot de samenstelling van Nederlandse smaldelen, groeide de behoefte om onze onderzeeboten daarbij in te delen. In smaldeelverband werden de boten intensief gebruikt voor beoefening van de onderzeebootbestrijding.

Nadat in 1953 de Amerikaanse onderzeeboten van het ‚Guppy‘-type (Hr. Ms. Walrus en Zeeleeuw) de gelederen kwamen versterken en Hr. Ms. Dolfijn en Zeehond in dat jaar aan de Britten werden teruggegeven, werden de O-boten verder af gevoerd. Hr. Ms. O 24 bleef na 1956 nog als drijvend laadstation in dienst; Hr. Ms. O 21 en O 27 deden onderscheidenlijk in oktober 1957 en november 1959 voor het laatst dienst

De meest verheugende verwerving was echter ongetwijfeld die van de twee nieuwe, geheel Nederlandse, driecylinderboten. Op 16 december 1960 werd Hr. Ms. Dolfijn te Rotterdam in dienst gesteld en op 16 maart 1961 op dezelfde plaats Hr. Ms. Zeehond. Meer dan 20 jaar lagen er tussen het gereedkomen van de laatste Nederlandse serie en dat van deze nieuwe boten.

In het algemeen geldt, dat de onderzeeboten in deze Rotterdamse tijd veel en druk hebben gevaren. Na 1957 werd geleidelijk meer deskundig personeel tewerkgesteld bij de aanbouw van de twee nieuwe onderzeeboten van het driecylindertype.

Hierna volgt een overzicht van de onderzeeboten, die na 1945 in dienst waren:

Hr. Ms.	Voorheen	Bijzonderheden			
		Voor de eerste maal in Nederlandse dienst	Definitief uit Nederlandse dienst		
0 15		250139	120945	Het overzicht van de verrichtingen in deze Rotterdamse tijd zou onvolledig zijn, wanneer het belangrijke aandeel van de onderzeedienst in de hulpverlening bij de watersnoodramp in februari 1953 niet werd vermeld.	
0 21		100540	021157		
0 23		120540	011248		
0 24		120540	(1950)		1956 als drijvend laadstation
0 27		130745	141159		tijdens de oorlog Duitse UD 5
Zeehond	HMS Sturgeon	111043	140945	Britse S-klasse	Verplaatsing naar Den Helder De in 1945 genomen beslissing, de onderzeedienst in Nederland te Rotterdam te vestigen, droeg een voorlopig en tijdelijk karakter. Steeds kon de Koninklijke marine verwachten, dat de gemeente Rotterdam de tussen haar en de minister van defensie gesloten overeenkomst, die het gebruik van gemeentelijk haventerrein dekde, niet zou willen continueren.
Zwaardvis		061243		Britse T-klasse	
Tijgerhaai		060445		idem	
Dolfijn	HMS Taurus	040648	071253	idem	
Zeehond	HMS Tapir	180648	150753	idem	
Walrus	USS Icefish	210253		Amerikaanse type ‚Guppy‘	
Zeeleeuw	USS Hawkbill	210453			
Dolfijn		161260		idem	
Zeehond		160361			

Na het opstellen van een analyse betreffende de kwestie ‚onderzeedienst in Nederland‘ werd dan ook reeds in 1948 de principiële beslissing genomen, dat de onderzeedienst naar Den Helder zou worden verplaatst, wanneer de nieuwe bewapeningswerkplaatsen en de Rijkswerf aldaar voldoende capaciteit zouden bezitten om de onderzeedienst in Den Helder alle diensten te kunnen verlenen; ook de nieuwe haven in Den Helder moest zover gereed

zijn, dat ligplaatsen voor de onderzeedienst en ruimte voor het walbedrijf beschikbaar zouden komen.

Op de plaats van de vooroorlogse marinekazerne aan de buitenhaven was in 1947 een kazernesgebouw met kombuis- eetzaal- bottelarij-gebouw herrezen, welk complex van de aanvang af onderzeedienstkazerne werd genoemd. Van 1955 af werden de eerst nog vaag omliggende plannen steeds sterker geconcretiseerd, zodat in 1960 kon worden begonnen met de bouw van een officiers- en administratiegebouw en een onderofficiersgebouw, alsmede met het verbouwen van de voormalige schilderswerkplaats van de Rijkswerf tot werkplaats- en magazijnsgebouw voor de onderzeedienst. Het kombuisgebouw bleef nagenoeg ongewijzigd; in het kazernesgebouw waren (tot de zomer 1961) korporaals en manschappen van Mr. Ms. wachtschip Willemsoord gelegerd, waaronder het detachement mariniers te Den Helder; ook de opleiding koopvaardijbescherming en de opleiding scheeps- onderofficieren vonden er jarenlang legering en leslokalen. Dit gebouw moest enigszins worden aangepast aan de nieuwe taak: onderdak en recreatieruimte te verschaffen aan de korporaals en manschappen van de walorganisatie van de onderzeedienst en van de ontschepte bemanningen der boten. Voor officieren en onderofficieren werden tot dat zelfde doel de twee nieuwe gebouwen gebouwd, waar de voor de walstaf van de onderzeedienst in te richten bureaus ook moesten worden ondergebracht.



De onderzeedienst ging verhuizen en nam zijn naambord mee

Inmiddels was in Rotterdam een verhuisplan opgezet, waarin werd uitgegaan van de grondgedachte, dat de basis voor de operationele boten hoogstens 24 uur buiten bedrijf mocht zijn. Het stemt tot tevredenheid, dat de bemanning door inspanning en opgewekt aanvaarden van enig ongerief deze opzet volledig heeft doen slagen.

De datum van de verplaatsing werd in de loop der tijden wel enige malen verschoven, ook al doordat de bouw in Den Helder minder snel vorderde dan werd gehoopt. Op 1 januari 1961 ging echter als eerste de accuwerk- plaats over naar Den Helder, om daar voortaan een onderdeel van de afdeling elektriciteit van de Rijkswerf te vormen.

Voor de verplaatsing van de overige diensten van de onderzeedienst werd de nazomer van 1961 aangewezen.

Taken als mobilisatievoorbereiding, bewaking, bevoorrading, legering en verbindingdienst te Rotterdam moesten worden overgedragen aan de commandant der marine Maas/commandant der maritieme middelen te Rotterdam en zijn staf. Op 4 september 1961 werden in dit verband die functies losgemaakt van het commando over de onderzeedienst. Van de Rotterdamse gemeenschap werd afscheid genomen tijdens een receptie van de onderzeedienst en op een door het gemeentebestuur aangeboden diner. Een Leerdams kunstvoorwerp werd door de onderzeedienst aan het gemeentebestuur aangeboden ter herinnering aan het 15-jarig verblijf in Rotterdam.

Op 4 september werd aangevangen met kwartier maken in Den Helder. Hoewel de nieuwe gebouwen en faciliteiten aldaar nog niet klaar waren, verliep de verhuizing geheel volgens plan. Naar schatting werd 800 m³ aan goederen door de marinetransportdienst naar Den Helder vervoerd; de ruim 300 militairen van de walorganisatie van de onderzeedienst werden grotendeels per trein verplaatst.

Op 14 september werd te Rotterdam de onderzeedienstkazerne uit dienst gesteld en op 15 september vond de indienststelling te Den Helder plaats. Op 19 september was de verhuizing voltooid. In Rotterdam verbleef nog gedurende enkele weken een afwikkelingsploeg. Tenslotte werden het terrein en de opstallen aan de kazerneszijde op 1 oktober, aan de bunkerzijde op 1 december 1961, overgedragen aan de dienst der domeinen. Naar verluidt zal de gemeente het barakkenkamp inrichten tot woonkamp voor buitenlandse arbeiders.

Bij de terugkeer van de onderzeedienst in de gemeente Den Helder werden militaire en burgerautoriteiten op 26 oktober ontvangen in de riante nieuwe longroom van de onderzeedienstkazerne. Op 3 november ontving het gemeentebestuur commandant en officieren van de onderzeedienst.

De accommodatie en andere faciliteiten voor de onderzeedienst zijn in het algemeen in het nieuwe complex te Den Helder belangrijk beter dan te Rotterdam. De oudere gebouwen van de kazerne zullen na voltooiing van het nog in gang zijnde onderhoud, waarbij de nodige verbeteringen worden aangebracht, op vergelijkbaar peil met de nieuwe officiers- en onderofficiersgebouwen komen. Het terrein vereist nog aanzienlijke saneringswerkzaamheden. De bedrijfsvoering is door de onderlinge ligging van het perceel en de kader ruimte efficiënter.

Verlichting, afbakening en laadaansluiting op de onderzeebootkade zijn echter nog in voorbereiding. Vooral het ontbreken van de wallaadaansluiting is een ernstig gemis, waarin echter naar wordt verwacht in de tweede helft van 1962 zal kunnen worden voorzien. De huisvesting van de gezinnen van het onderzeedienstpersoneel te Den Helder baart zorg. Door huizenruil is enige voortgang gemaakt in de oplossing van het probleem. De vooruitzichten, die in dit opzicht niet rooskleurig zijn, zijn overigens niet los te maken van het totale huisvestingsprobleem van de Koninklijke marine.



Wetenswaardigheden van een redacteur

- *Als een ander ergens lang over doet, dan is hij langzaam, wanneer ik ergens lang over doe, dan werk ik grondig.
- *Als die ander iets niet doet, dan is hij lui, wanneer ik het niet doe, dan komt het doordat ik het te druk heb.
- *Als een ander zijn gang gaat en uit eigen beweging iets doet, dan is hij eigengereid,

wanneer ik mijn gang ga en uit eigen beweging iets doe, dan toon ik initiatief.

*Als een ander zijn standpunt verdedigt, dan is hij eigenwijs, wanneer ik mijn 'standpunt verdedig, dan ben ik standvastig.

*Als een ander de etiquette veronachtzaamt, dan is hij brutaal, wanneer ik een paar regels over het hoofd zie, dan ben ik origineel.

*Als een ander iets doet, dat de baas prettig vindt,, dan is hij een hielentikker, ' wanneer ik iets doe, dat in de smaak valt, dan is dat samenwerking.

*Als die ander vooruitkomt, dan heeft hij beslist geluk gehad, maar wanneer ik vooruitkom

***Man, dat is een kwestie van hard werken !!**

+++++

Deel 4

“ Een marinier aan boord van de Doorman. ”

Auteur; Wim v.d. Meer
scaldisbouwpl@zeelandnet.nl

Na een kort kerstverlof, vertrok op 23 januari 1968, het smaldeel V; nu bestaande uit de Zeven Provinciën; Poolster; Limburg, Noord Brabant en Zeeland uit Den Helder

Op 2 februari maakten de onderzeeërs Potvis en Dolfijn het smaldeel compleet.

Voor het vertrek was er een geweldige hoeveelheid bier ingeslagen. Aan boord van de Nederlandse marine is het gebruik van alcohol toegestaan.



Korte drank en wijnen voor de officieren en onderofficieren. Bier voor de Korporaals (bij de marine ook Onderofficier) en manschappen. Drinken mocht, doch misbruik werd gestraft. Dat was dan weer werk voor mij, want ik moest de gestraften op de arrestantenlijst typen.

De Jutters (marinemensen die in Den Helder wonen) aan boord, hadden geluk, de Doorman keerde voor 4 dagen terug naar Den Helder.

Misschien moest er nog meer bier geladen worden of waren ze de aardappelen vergeten ?

Op 30 januari 1986 begon de winterreis, lekker naar het warme zuiden.

Op 9 februari meerden we in Las Palmas af, kort achter de Christina, het jacht van Onassis. Wat de voormalige Britse fregat STORMONT was.

Toeristen kwam je toen al tegen, doch dat was niet zoals heden ten dage. Las Palmas was toen nog een echte bevoorradingsplaats. Marine - en koopvaardij schepen kwamen hier bunkeren voor de grote oversteek.

Op 22 februari liepen we de haven van Santa Cruz binnen, gelijk met de carnavalsdagen.

De boerenkapel van de Doorman, zorgde voor een groot verbroederingsfeest. Ook voor de mariniers werd een feestje georganiseerd, met heli's werden we de bergen ingebracht, waar we mariniers eigen, heerlijk konden oefenen en afzien. Op 27 februari moest ik acte de préséance geven in de "Sal de Judo" te Tenerife, dit zou de eerste Judowedstrijd op Spaans grondgebied worden waarbij een buitenlandse ploeg aantrad.



Omdat het smaldeel te groot was voor één haven werd het smaldeel opgesplitst.

Na het stappen werd het ook weer tijd om te oefenen. Op 29 februari werd er weer rendez-vous gemaakt met de andere schepen van de vloot en we bleven op zee tot 6 maart.

Voor een weekend werd het smaldeel verdeeld over 4 havens.

De Doorman ging naar Gibraltar ook wel Den Helder 2 genoemd.

Na het weekend al varende en vliegend terug naar het koude Nederland en de Doorman meerde op 15 maart af.

Op 29 april 1968 werd het voor de Doorman echter een warme dag. Er brak brand uit in de voor machinekamer en de dag daarop in de achter machinekamer.

De schade was groot, 1,8 miljoen gulden, een enorm bedrag in die tijd.

Brand of geen brand, voor mij zat de tijd aan boord van de Doorman erop.

Ik had er een jaar varende plaatsing opzitten en kan mijn barang (kleding) inpakken en me melden in de Marinierskazerne te Doorn.

Epiloog

Na 20 jaar dienst bij de Kon. Marine werd door de politiek het lot van de Doorman bezegeld.

In plaats van in 1970 werd het schip reeds in 1968 van de sterkte afgevoerd.

Dat zelfde jaar werd de Doorman aan de Argentijnse Marine verkocht en kreeg daar de naam van Veinticino di Mayo (25^e mei).

De Veinticino di Mayo deed mee aan de bevrijdingsaanval op de Islas Malvinas (Falkland eilanden), doch bleef gedurende de rest van de oorlog in de haven liggen.

Deze Doorman R 81, was het 2^e vliegkampschip met de naam Karel Doorman. Het betrof een Britse light fleet aircraft carrier van de Colossus-klasse en kreeg als naam mee Venerable (eerbiedwaardige)

De Venerable was van 11 mei 1945 tot maart 1948 in Britse dienst.

De Colussus klasse bestond uit 8 vliegdekschepen, waaronder de Braziliaanse Minas Gerais. Deze werd net als de Doorman verbouwd op de scheepswerf Verolme

In 1999 lag de ex-Venerable (45-48), ex- Doorman (48-68), ex- Veinticino di Mayo (68-98) op het strand van de Goyal sloopwerf te Alang, India.

Was getekend: Wim van de Meer

Johan Jacob Zomer 1920-1942

Geboren op 6 november 1920 te Probolinggo, NOI.

Overleden op 11 mei 1942 te Sachsenhausen

Rang	Sergeant Adelborst / Lid verzet
Onderscheiding	Bronzen Leeuw



In opdracht van de Koningin

Jacob Johan Zomer werd geboren te Probolinggo op 6 november 1920. Korte tijd later repatriëerde het gezin Zomer naar Arnhem, Kastanjelaan 7, waar Johan naar de lagere school aan de Spijkerstraat en nadien de Lorentz HBS in de Schoolstraat ging. Nadien was hij student aan de Landbouwhogeschool te Wageningen....

Jacob Johan Zomer werd geboren te Probolinggo op 6 november 1920. Korte tijd later repatriëerde het gezin Zomer naar Arnhem, Kastanjelaan 7, waar Johan naar de lagere school aan de Spijkerstraat en nadien de Lorentz HBS in de Schoolstraat ging. Nadien was hij student aan de Landbouwhogeschool te Wageningen. Hij werd adelborst en stak op 14 mei 1940 met zijn eenheid over naar Engeland. Als marconist werd hij op 13 juni 1941 in de omgeving van Vledder gedropt. Bij het overseinen van berichten werd hij te Bilthoven



gearresteerd. Op 31 augustus 1941 werd hij binnengebracht in het politieke gevangenenblok, in de volksmond 'Oranjehotel' te Scheveningen. In maart 1942 werd hij overgebracht naar een Jezuitenklooster in Maastricht. Ter dood veroordeeld bij het "Ordedienst" proces. Op 8/9 mei 1942 werd hij overgebracht naar het concentratiekamp Sachsenhausen bij Berlijn. In Sachsenhausen was het procedure de ter dood veroordeelden bij aankomst in het weekend direct te executeren op de fusilladeplaats (Station Z),

niet ver verwijderd van het gevangenkamp. De opzet was geheim te houden voor de kampgevangenen welke personen waren gefusilleerd.

In de zomer van 1941 werd de omgeving Vledder-Boschoord plotseling betrokken in een gebeurtenis, die voor deze streek een catastrofe had kunnen worden. In de zomernacht van de 13e juni werden velen in hun slaap gestoord door een laag overkomend vliegtuig, dat met brullende motoren zijn weg zocht boven de regio. De nachtelijke herrieschopper was bezig aan een speciale missie, maar dat konden de wakker geworden bewoners van de streek natuurlijk toen niet bevroeden. Op een enkeling na zou men pas na de oorlog vernemen, wat het doel van dit toestel was geweest.

Het vliegtuig, een Armstrong Whitworth Whitley was opgestegen van een geheim vliegveld ergens in Engeland. Dit vliegveld werd alleen gebruikt door de zogenaamde SD-squadrons. De letters SD hadden natuurlijk niets te maken met de lugubere letters SD, die wij hier zo goed kenden. Voor ons waren ze de afkorting van de gevreesde Duitse Sicherheitsdienst. Een instelling waar niet veel goeds van te verwachten was. De Engelse letters SD betekenden Special Duties en werden gebezigd bij een paar squadrons vliegtuigen voor speciale geheime opdrachten. Die waren gestationeerd op het zeer geheime vliegveld Tempsford in het zuiden van Engeland. Naast het lawaai van het overvliegende toestel gebeurde er ook iets dat helemaal geen geluid maakte en wat dientengevolge de wakker geworden slapers totaal ontging. Twee parachutes kwamen naar beneden en even later waren twee jonge mannen geland op Drentse bodem. Beiden waren Nederlanders en na de capitulatie in de meidagen hadden ze kans gezien uit te wijken naar Engeland om daar vervolgens een opleiding te volgen tot geheim agent.

Die opleiding tot geheim agent werd in de nacht van de 13e juni 1941 bittere werkelijkheid voor de beide jongemannen en dat wisten ze beiden drommels goed. Als ze door de Duitsers gesnapt zouden worden zou er geen pardon zijn. Eén van de beide had tevens een opleiding genoten als radiotelegrafist en tot zijn gedropte uitrusting behoorde een complete zender/ontvanger voor de verbinding met Engeland. De bedoeling was om zo veel mogelijk gegevens, die militair belangrijk waren, door te spelen naar Engeland. Degene die de zender/ontvanger zou bedienen, de radio-operator was in dit geval de

Sergeant Adelborst Johan Jacob Zomer, de functie van de tweede man Wiecher Schrage zou zijn het verzamelen van de militaire informatie. Na het verstoppert van de parachutes en de apparatuur kwamen ze terecht op de boerderij van de familie Nijsing, na eerst bij een verkeerde boerderij aangeklopt te hebben. Vervolgens zijn de beide agenten met hun apparatuur uiteindelijk vertrokken naar het midden van het land. Schrage werkt onder de naam Kees Visser aan de uitbreiding van een spionageorganisatie en duikt onder bij mevrouw Boon in Bilthoven, in Amersfoort bij Daan Mulock Houwer, die in de directeurswoning bij instituut Zandbergen woont, en Cees Sisselaar, oud KNIL-kapitein. Na een paar maanden wordt Zomer in Bilthoven tijdens het zenden door een peilwagen van de Duitsers uitgepeild en gearresteerd. Op 11 mei 1942 wordt hij in het concentratiekamp Sachsenhausen bij Berlijn gefusilleerd.

Na de arrestatie van Zomer heeft Schrage geen zendcontact meer; hij besluit terug te gaan naar Engeland. Op 13 november 1941 vertrekt hij samen met Cor Sporre vanaf de Hondsbossche Zeewering. De dijkgraaf en opzichter Jan Bellis vervulde een sterk coördinerende rol in het noorden van Holland bij de oversteekpogingen van Engelandvaarders. Van Schrage en Sporre heeft niemand ooit meer iets vernomen. Naar men aanneemt, zijn beiden omgekomen op de Noordzee.

HELDERSE COURANT
Noordhollands Dagblad

Voor alle abonnees woonachtig buiten de noordkop van Noord Holland heeft Ten Anker op zijn website ruimte gecreëerd om marine gerelateerde artikelen die door verslaggever Arie Booy in de Helderse Courant worden gepubliceerd ook zichtbaar te maken voor de abonnees van Ten Anker.

Klik op de onderstaande link voor deze nieuwe bulletin
<https://www.tenanker.com/helderse-courant.html>

met dank aan Arie Booy



www.marineshirts.nl

Zweetsokken

Door Martin Hendriks (uit de Blauwe Wimpel 1997)

Op mijn eerste schip stond de wachttrommel achter het gordijn, dat stuurhuis van kaartenkamer scheidde, op een kastje dat ook plaats gaf aan de zeil- aan wij zingen, de tegenwoordige pilots. De inhoud van de trommel - dubbele boterhammen met kaas, schuin afgesneden om er een sandwich van te maken en verpakt in vetvrijpapier - was bestemd om het inwendige van de hondewacht te versterken en deze zo in conditie te houden om de lange nacht wakend door te kunnen brengen.

De wachttrommel had vroeger dus een zeer belangrijke functie en was dan ook meestal zo oud als het schip zelf. Ik zeg meestal, omdat haar aanwezigheid, zoals wij daarstraks al zagen, alleen van belang was voor de hondewacht. Hetgeen inhield dat geen chief-steward er ooit aan dacht om deze trommel aan boord te laten bezorgen voor de maidentrip. Haar afwezigheid werd dikwijls pas opgemerkt halverwege de eerste hondewacht van het nieuwe schip en dan kwam ze alsnog aan boord in de eerste de beste aanloophaven.

De wachttrommel werd altijd 's avonds gevuld en als dat zo uitkwam slechts bijgevuld door de messroombediende. De overgebleven boterhammen van de vorige nacht liet hij rustig liggen, hoewel de kaas intussen pootjes had gekregen, vooral in warmere gebieden. Vandaar de naam: „Zweetsokken”.



De eerste zweetsok heb ik indertijd gegeten in de kaartenkamer van het ms „Oranje”. De stuurman van de wacht, zelf een sandwich uitpellende zei „Neem ook een boterham leerling.” Ik was vereerd en had het gevoel dat ik er helemaal bijhoorde. Later op de dag vertelde ik mijn

maat, de stuurmansleerling van de 4-8 wacht, van mijn geluk, dat hij gelijk de grond inboorde door op te merken dat de kwartiermeester van zijn wacht om zes uur al de eerste verse kadetjes van de dag regelrecht uit de bakkerij naar boven bracht.

Niet altijd bevond de wachttrommel zich in een verborgen hoekje van de kaartenkamer.

Op andere schepen was zij te vinden in de messroom. Dit had zijn voor- en nadelen. Het voordeel was dat zij niet meer bijgevuld werd, alle oude boterhammen werden in de loop van de dag opgegeten of weggegooid. Daar de

doos op een voor iedereen toegankelijke plaats stond, was zij nu echter bijna altijd leeg en dat was het nadeel. Ook als je, voordat je wacht begon, langs de messroom en de wachttrommel liep, was deze al leeg gegeten door de nog jongere leden van de bemanning, die - en dat is algemeen bekend - aan een chronische honger leden. In dat

geval maakte ik mijn zweetsokken klaar tijdens het avondeten en bewaarde ze in mijn hut. Het pakje nam ik dan bij het begin van mijn wacht te 00.00 uur mee naar boven. Alleen de koffie moest nog uit de messroom gehaald worden en dat deed de matroos van de wacht.

Jaren later toen er alléén wacht gelopen werd, de matroos van de wacht was verwisseld voor het koffiezetapparaat, hoefde je dus helemaal niet meer naar beneden. De wachten werden wel eenzamer en het enige wezen waar je nog contact mee had was de machinist-van-de-wacht, die zo rond een uur of drie een praatje kwam maken. Weer wat later werd de machinist vervangen door een Spaanse motorman die (was het uit bescheidenheid?) helemaal niet meer boven kwam.

Je was dus compleet alleen gedurende zes lange uren. Ik liep de 0-6 wacht, en mijn enige afwisseling lag dan ook in het terroriseren van de „onderlinge” op de 2391 khz.

Nog later, ik voer inmiddels op Scandinavische schepen - eerst onder de Zweedse en later onder de Finse vlag - verdwenen de zweetsokken, waar ik ergens toch aan gehecht was geraakt, helemaal. Op deze schepen werd er 's nachts een complete, zij het cholesterolrijke, maaltijd geserveerd door de daar nog steeds aanwezige matroos van de wacht.

Het menu was afwisselend. Dan weer een uitsmijter of patat frites met ketchup, versierd door een gebraden „korv” (worst) of een biefstuk. Vaak eindigde ik de wacht dan ook met kolieken (pijnen in de onderbuik) en dacht ik met weemoed terug aan de zweetsokken van weleer.

Wachttrommels gevuld met zweetsokken zie je niet meer bij de koopvaardij.

Ze verdwenen met de kaartenkamers, die werden verenigd met het stuurhuis, compleet met koffiezetapparaat, magnetron en koelkast.

Toen de redactie dit artikel las, gingen de gedachten terug naar onze tropen tijden waar menigeen andere interpretaties zullen hangen aan het woord “zweetsokken” Red.

14 juni 1965 - 2330 uur In memoriam

"De Borstlap".

Ik heb het mijn vader horen vertellen, die heeft het weer van zijn vader gehoord en die weer van zijn grootvader, en zo vele generaties terug, voor een borstlap geldt maar 1 regel: "Elke dag wassen, netjes recht hangen, en niet al te nieuwsgierig zijn, niet meer dan zeven streepjes mogen boven de rand uit loeren.

Gedoemd tot sterven bracht ik 14 juni 1965 mijn laatste avond door op het halfdek van de "Utrecht" eenzaam en verlaten; zonder de steun van mijn beroemde voorvaderen, van wie er zelfs één de eer heeft genoten, om de hals van admiraal De Ruyter te mogen hangen, maar wel samen met diens vrouw natuurlijk.

Zonder de steun van mijn voorvaderen, die samen met hun dragers, streden op de zeven zeeën, tegen Spanjaarden, Zweden, Engelsen en andere meer gewone kapers. Ik hing daar om de hals van de uitkijk boei, mijn laatste uren te hangen, borstlap ontierend.

Vroeger: och, praat me niet van vroeger. En toch, misschien is het wel goed eens iets te vertellen over de roemruchte daden mijner voorvaderen, wier aanwezigheid toch zeker heeft bijgedragen tot de roem en de eer van het Koninkrijk der Nederlanden. Misschien dat er bij enkele van mijn voormalige dragers nog iets van heimwee valt te bespeuren, als ze

kaal, zonder mij, in het buitenland wederom ten strijde trekken, zij het dan met een beetje andere doelstellingen. Misschien blinkt er in hun ogen een traan, wanneer ze tot elkaar zullen zeggen: "weet je nog wel, vroeger toen we nog borstlappen droegen.



Wij schrijven 1607, het geboortjaar van Michiel De Ruyter. Op 's lands schepen van oorlog waait de oorlogsvlag. Men trekt weer eens ten strijde, ditmaal tegen de beruchte Fludderhoekse kapers, die de brutaliteit hebben gehad, Maria Jozefa van Lutjehoek, dochter van de Hertog van Lutjehoek (tevens dominee van deze toen welvarende gemeenschap) uit de ouderlijke woning te kapen en veilig op te bergen in het Fludderhoekse slot, gelegen aan één van de vele Zeeuwse zeearmen. Een waarlijk strategisch zeer goed geziene zet, aangezien de Lutjehoekers van plan waren voortaan hun wollen stoffen te betrekken van Rotjeknar, een onbekend proletariërs gat aan de Rotte, in plaats van het eerlijk gejatte textiel uit Fludderhoek aan te kopen.

Bovendien was het Rotjeknarse gedoe groen-wit gestreept, in tegenstelling tot het Fludderhoekse, dat wit-blauw was, een veel esthetischer kleurencombinatie. Dit nu zou een slag zijn voor de Fludderhoekse economie, die zij niet meer te boven zou komen. U ziet het, alles heeft zijn nut,

zelfs het schaken van een zeer kuise dominees dochter. Edoch, reeds twijfelde men in Fludderhoek aan de goede afloop der dingen, want de rest der lage landen had zich solidair verklaard met Lutjehoek, en besloten de maagdenrovers in Zeeland eens flink de les te lezen.

En zo wapperde dus op 's lands schepen van oorlog de strijdvlag. Op de campagne van het vlaggenschip "De Karekiet" stapte trots de toenmalige admiraal Marius Borstlap heen en weer, zich reeds in de handen wrijvend over de buit die hem na het volvoeren dezer opdracht zeker niet meer zou ontlopen. Want als hij aan Maria Jozefa dacht, krulden zijn ruige borstharen (een vereiste om admiraal te worden) zich nog trotser dan gewoonlijk. Velen van onderhorigen ergerden zich hieraan buitengewoon en dachten in stilte - ook toen mocht men nog niet hardop denken - "Deed hij er maar eens een lap overheen." Helaas bestond de V.B.Z. nog niet en dus bleven Marius haren voorlopig nog vrolijk krullen. Zeventien trotse schepen voeren in formatie één havenmond uit in de richting van het (toen al) ontaarde Zeeland. Het weer werkte mee, de wind deed de zeilen bollen en zo kon men reeds na anderhalve dag het anker laten vallen op enkele zeemijlen van het fort Fludderhoek, teneinde een ieder in de gelegenheid te stellen, het zondagse pak aan te trekken, want er moest nog gevochten worden.

In aller ogen verscheen een felle glans ten teken dat ze echt niet bang waren, en met heilig vuur werden de laatste zwaarden, knotsen en schoenen gepoetst. Want na afloop mocht er gepassagierd worden, had admiraal Marius, al even enthousiast, beloofd. En diens woord was wet. Hoe anders, dan de stoere Marius het zich allemaal had voorgesteld, zou het verlopen. Nauwelijks had iedereen zich omgekleed, of de kapers losten hun eerste schot, vlak langs het hoofd van de goede Borstlap, die juist "Ik val aan, volgt mij," had willen brullen, doch die deze kreet nu nog juist op tijd inslikte en overliet aan meer heldhaftige liedens.

Hij viel echter wel, niet aan, maar om van de schrik en meer dan een half uur hadden de schipper en de bootsman nodig om de goede man met enkele liters brandewijn weer wat op verhaal te brengen (waarvoor zij later ook een prachtige medaille kregen - voor moed, beleid en trouw).

Maar reeds was het kwaad geschiedt, zonder de bezielende leiding van Marius was op zijn Karekiet een ware paniek ontstaan, die een groot deel van zijn bemanning deed besluiten, maar vast op eigen gelegenheid de wal op te gaan en met dit doel voor ogen dan ook ras overboord sprong. Teveel eigen initiatief en dus ook weer fout.

Stuurloos en vleugellam dreef de Karekiet op het Zeeuwse strand aan, en liep vlak bij het fort Fludderhoek aan de grond, opgewacht door de Fludderhoekse kapers, onder aanvoering van hun wakkere opperkaper Eenoog (een zeer bekende naam in die tijd). Zo gebeurde het, dat onze admiraal bij zijn terug keer in het rijk der levenden, recht in het gewone en glazen oog van de opperkaper keek, en na enig overleg besloot nog maar even terug te keren naar waar hij vandaan kwam.

Weer togen de bootsman en de schipper aan het werk, een bezigheid die hun later hun tweede medaille op zou leveren - nog meer moed, nog meer beleid, nog meer trouw.

Tenslotte kwam Marius Borstlap weer bij, en nu was hij, gesterkt door de nodige alcoholica, in staat de Fludderhoekse schurk gedurende iets langere tijd aan te staren.

"Hallo", sprak Eenoog.

"O, dag hoor," zei de admiraal.

"Zo, zo," zei de kaper.

"Zeg dat wel," antwoordde Marius.

"Ter zake," sprak wederom Eenoog.

"Aha," zei Marius, hiermee duidelijk tonend, dat hij zijn tactische wijze van optreden nog niet vergeten was.

"Kijk, we zullen het zo doen," sprak Eenoog, "het is me de laatste tijd een beetje tegengelopen, geen goud meer te jatten, niks geen fatsoenlijke handel meer, alleen nog maar van die blauw-witte rommel, dat schijnt vandaag de dag het enige te zijn, wat die smerige koopvaardijders nog vervoeren."

Marius knikte eens, met die "smerige koopvaardijders" was de admiraal het roerend eens.

"Al mijn magazijnen liggen vol met die bende, en we moeten toch vreten, weet je, en wat te zuipen hebben als het effe kan."

Dat was de admiraal volkomen duidelijk, vooral het laatste waar zijn neus een duidelijke indicator voor vormde.

"Goed," vervolgde Eenoog, "jij neemt al die rommel mee, stuurt een stuk of wat kisten goud en verder praten we er niet meer over."

"Maar Jozefa Maria," stamelde de admiraal, onderwijl zijn steek weer opzettend om te bewijzen dat hij haar namen echt van emotie omdraaide en niet door de genoten hoeveelheden brandewijn.

"Krijg je d'r bij," bromde Eenoog, "we hebben d'r helemaal opgetuigd met dat blauw-witte spul, ken je zien, dat er nog wel iets behoorlijks uit te maken valt."

"Maria is heel behoorlijk van zichzelf," waagde de admiraal, die zich plotseling herinnerde, dat hij hier niet alleen het vaderland (zij het een weinig wankel) stond te verdedigen, maar dat er ook nog enkele persoonlijke redenen meetelden.

Wordt vervolgd....



Sectie Stiekem deel 4

De Sovjet-Russische Marine.

Dit keer wil Sektie Stiekum eens wat vertellen over de organisatie van de strijdkrachten en speciaal de Marine.

Het hoogste gezagsorgaan in Rusland is het Presidium. Daarnaast staat het Politbureau dat voortkomt uit het Centrale Comité van de Communistische Partij. Hieronder staan de ministers. Zij zijn wel allen lid van het Centrale Comité. De minister van defensie is Maarschalk A.A. Grochko. De onderminister voor marine is Admiraal Gorshkov. De strijdkrachten van de Sovjet Unie zijn te verdelen in Marine, Landmacht, Luchtmacht, Rakettroepen, KGB (inlichtingendienst) en MVD (binnenlandse veiligheidsdienst). Het hoofdkwartier van de Marine is in Moskou. En hier zetelt Admiraal Gorshkov die ook nog Bevelhebber der zeestrijdkrachten is. Onder zijn chef staf vallen de commandanten van de vloeten. In Rusland onderscheidt men: de Oostzee vloot, de Noordelijke vloot, de Zwarte Zee vloot, en de Stille Oceaan vloot. Verder zijn er nog de volgende zelfstandige flottieljes: Donau-, Amkr-, Azov- en Kaspische zee flottielje. Deze flottieljes zijn marine eenheden maar vallen onder het commando van de regionale landmacht commandant.

Om een indruk te geven van de omvang van deze strijdkrachten volgen hier enkele getallen uit 1967. Maar men moet wel bedenken dat sedertdien de strijdkrachten er alleen maar uitgebreid zijn. In het Russische kustgebied van de Oostzee met de bezette gebieden van Oost Pruisen bevonden zich ongeveer 200.000 man leger, 140.000 man Marine, 120.000 man luchtmacht, 80.000 man KGB en 15.000 man MVD.

Dit is daar dus alleen al meer dan een half miljoen man. Hieronder volgt een verdeling van de schepen over de vlootgebieden in 1969. Naast deze enorme hoeveelheid schepen beschikt de Russische Marine over een grote Marine- luchtvaartdienst en een enorm groot korps Mariniers.

Type	Noordel.	Oostzee	Zwarte Zee	Stille Oceaan
Moskva			2	
Kruiser	4	5	5	4
geleide wapen kruiser	2	3	3	2
geleide wapen jager	4	9	5	2
jager	25	16	15	30
fregatten	80	130	80	80
onderzeeboten	130	64	60	140
geleide wapen patrouillevaart«	20	63	80	130
hulpschepen		300		200

De Russische MLD beschikt over een twaalf tal verschillende types vliegtuigen. Maar de meeste types bestaan uit diverse series, zoals bijvoorbeeld de bommenwerper Badger die uit de series A t/m G voorkomt. Totaal vliegen er bij die MLD tenminste 800 vliegtuigen. De meeste hiervan hebben een bijzonder grote actieradius. De waarde van het Korps Mariniers moet evenmin onderschat worden, want het wordt ondersteund door een uitgebreide vloot (\pm 200) landingsvaartuigen. Terwijl een aanzienlijk deel als luchtlandings-troepen ingezet kan worden.

Al met al moeten wij na deze opsomming niet gaan zeggen: kijk, tegen zo'n overmacht kunnen wij toch niet op. Wij moeten bedenken dat wij gelukkig niet alleen staan. Niet alleen bestaat de NATO, waar wij deel van uitmaken, maar ook zijn er zulke bondgenootschappen in andere delen van de wereld waarbij behalve de Verenigde Staten o.a. Japan, Australië, Pakistan en Zuid-Afrika aangesloten zijn. Elk land levert zijn eigen bijdrage. Om dit geheel afschrikkend voor Rusland te laten zijn moeten wij niet op dit soort zaken bezuinigen maar de zaak handhaven en vanuit een positie van kracht over ontwapening praten.

Sectie Stiekum

=====

Bij windkracht negen los voor en achter op Hr.Ms. Piet Hein 18 januari 1952 (Deel 4)

Uit Alle Hens 1952 kleine reacties over het vertrek van Hr.Ms. Piet Hein naar Korea.....

Terzake!

Terug naar een kwartier voor het vertrek. Mijn wit-gehelmden vrienden in de jeep komen er ook aan en zij beginnen de mensen een ietsje van het grind te duwen. Er zijn heel wat brave zoonstokers aan boord geklauterd en het wordt tijd dat men het schip gaat verlaten. Dan tiereliert de bootsmanfluit, de schipper fluit de inleiding tot een gemene mededeling, de scheepsradio doet er nog een schepje boven op en het betekent dan wel zo veel dat alle vaders, zusters en velen van dien aard gelieven in te leggen. Een laatste ferme handdruk bij de valreep en dan een tot spoedig ziens.

Een P.T.T.-man met een geweldige mopneus brengt nog enkele telegrammen en volgens een krant (ik meen „het Stinkertje" van Nieuwediep.....) had die man ook een telegram van de Commandant van de Van Galen, die thans in Korea vertoeft. Hij wenste de Piet Hein een goede reis en een heel spoedige overtocht!

Er werden zes glazen gegeven, de valreep naar de wal, de voorspring los..... kerel, toen kwam er nog een vrouw van boord gewipt.....

Weg die achtertros.....de slepers van de kleine vaartuigen-dienst zwermen langs zij de Piet Hein, maar assistentie is niet vereist. Dat beetje wind uit het Westen duwt de oorlogsbodem al van de kade..... nog een tros weg..... nog één..... handgebaar van de brug..... machtig samenspel

op dat hele schip, weg die voortros. En dan komt het er van! De Piet Hein draait weg van de wal. De Marinierskapel en al die duizenden toeschouwers op het Wierhoofd zijn eerst muissstil. Je ziet die jager voorbijschuiven zoals het zo vele malen geschiedt bij het Havenhoofd, maar bij een dergelijk vertrek voel je toch iets dat je beklemmt. Je hoort het ditmaal tot flarden verwaaide Wilhelmus, je ziet al *die* mannen stram in de houding staan en je brengt zelf het saluut. Je leeft mee met dit vertrek. Je kunt aanvoelen, wat die mannen daarginds op de Piet Hein denken. Men voelt zich één met de mannen op de Piet Hein! Zij gaan ons land en de Koninklijke Marine vertegenwoordigen bij de vloot van de Verenigde Naties in de wateren nabij Korea. Een eervolle en mooie taak!

En dan.....nee maar, het is oorverdovend. Loeien, brullen,

fluiten, roepen en schreeuwen en daarbij nog het gedonder van de brekende golven op het Wierhoofd. Ik tracht nog een hoger plekje op Batterij Wierhoofd te bereiken. Een portier houdt me echter bij het hoge hek staande. Het mag gewoon niet. Ik zie het schip nog juist tegen de Noordwester storm het Wierhoofd ronden. Op het Marsdiep slingert en stampet de Piet Hein al behoorlijk.

Ik dacht toen aan die taarten en aan sommige jonge zeemansbenen..... Later kwam er bij Huisduinen al heel wat water over. En kustwacht Kijkduin zei:
„Windkracht negen”.

Een kwartier na het vertrek, in de Spoorstraat, Kelders winkelcentrum..... twee vrouwen met hun kroost. De één met een jongen en een meisje. De ander met een grote dochter.

„Nou, m'n man heeft het ze **flink** verteld, voor 'ie de deur uitging. Het zijn nog zulke rakkers en alleen kun je ze nauwelijks de baas”.

De andere vrouw noemt een paar kwaliteiten van haar reeds (zeker) twaalfjarige dochter. Dan zegt de vrouw met het fleurige groene rokje en de **twee** kleuters: „Ach Karel zegt het ook. over een jaar zijn ze terug”. Maar je kunt nooit weten, hè”.

„Maar ik krijg van Pappie een trapauto als hij terug komt, tante” zegt de pittige knaap. „Nee”, stelt de kleine meid, „hij zou een teddybeer meenemen, hè Mams”. Enfin, die twee kleintjes gaan tenslotte vechtend met een loeiende Mams de hoek om. En Pappie hij is nog geen twee mijl uit de kust. Waarmee ik maar wil zeggen dat de man het werk niet alleen doet!

Zou moeder die twee nog een **flink** pak op de b..... ik weet het zo net nog niet!

Heeft u vragen, opmerkingen of iets mede te delen?,
klik dan op ons anker hiernaast.

U komt dan automatisch in het gastenboek opdat een
ieder het mee kan lezen wat er leeft onder de lezers.



Marinier dreigt met strafexpeditie.

San Nicolas.

Op zaterdagochtend 26 juli half één vroeg een verbolgen marinier politieassistentie. Hij verklaarde dat hij met een vrouw in een bar te San Nicolas op stap was. Hij betaalde de vrouw twintig gulden doch wat hij daarvoor kreeg was een "bye bye" en geen diensten.

De marinier was niet tevreden met het standpunt van de politie dat men in dergelijke gevallen niet veel kan doen omdat het hier een civiele aangelegenheid betrof. Hij liet de politie weten dat hij naar de kazerne zou gaan en terugkeren met een groep mariniers om

alles kort en klein te slaan. De marinier werd toen meegenomen om dit idee uit zijn hoofd te praten, terwijl zijn superieuren van één en ander op de hoogte werden gesteld.

Bron: Scheepskrant Hr.Ms. Utrecht West-term 1975



De Treffer
Smitsstraat 17
5611 HM Eindhoven
Inloophuis voor de Veteranen in
ZuidOost Brabant

De 'Stichting Veteranen Brabant Zuid Oost' biedt veteranen en hun partners de gelegenheid elkaar te ontmoeten in 'de Treffer'.



Bezoek ook eens onze website
www.svbzo.nl
Stichting Veteranen Brabant Zuid Oost

Hoezo weinig Marine?

Laat ons de branie van weleer tonen en met velen aantreden dan wel even oplopen voor een bakkie in het inloophuis De Treffer in Eindhoven.

De marine is daar meestal niet zo dik vertegenwoordigd maar dat moet anders kunnen toch?

Tot nog toe houden we het er op dat het inloophuis De Treffer waar veteranen alsook militairen en oud militairen welkom zijn niet zo goed wisten te vinden. Van drempelvrees kan bij de marine geen sprake zijn immers wij stappen overal binnen. Tot spoedig!!!

(Donderdags van 14.00 uur tot 21.00 uur is Charles uw gastheer.)



Met Marine groet,
Charles Stoutjesdijk

ch.stoutjesdijk@gmail.com



22-09-20 extra editie

-Eigen Vliegdiens voor de Marine ?

25-09-20 weekeditie

-de marine is een onderdeel van de Nederlandse krijgsmacht

-de triomftocht van de onderzeeboot

-In Memoriam van de Borstlap deel 2

-Het torpedo - inschiet bedrijf

-Hij geloofde het niet !!

Wijzigingen voorbehouden !

De marine van President Putin

In dit artikel wil ik aandacht schenken aan een aantal actuele ontwikkelingen bij de Russische marine en het toenemende belang van de Noordelijke Vloot. Tijdens de Koude Oorlog was dit zeegebied voor de Sovjet-Unie met haar machtige Noordelijke Vloot - en voor de NAVO in haar streven om de Rode Vloot de toegang tot de Atlantische Oceaan te ontzeggen - van groot strategisch belang. Decennialang werden van beide kanten de uitvoering van de strategische oorlogsplannen in het gebied tijdens oefeningen op zee en in het luchtruim daarboven beoefend. Hieraan werd van NAVO-zijde met honderden schepen, vliegtuigen en amfibische eenheden deelgenomen. Deze oefeningen werden jaarlijks georganiseerd en droegen operationenamen als Teamwork en Northern Wedding. Deze oefeningen trokken van de kant van de Sovjets grote belangstelling. Met onderzeeboten, inlichtingschepen en vliegtuigen werden de NAVO-eenheden geschaduwd. Toen ik van 1989 tot 1992 geplaatst was bij de staf van de Commander in Chief Eastern Atlantic Area in het Britse Northwood heb ik meegewerkt aan het inlichtingendeel van de oefenscenario's.

Toen om half acht in de ochtend van 25 december 1991 de Sovjetvlag op het Kremlin werd neergehaald, waarmee een einde kwam aan het communistische regiem dat Rusland meer dan 72 jaar in een ijzeren greep had gehouden, begon voor haar strijdkrachten een periode van verwarring, verwaarlozing en verval. De financiële situatie in het Gemenebest van Onafhankelijke Staten was dermate rampzalig dat handhaving van de vloot op een acceptabel niveau onmogelijk bleek. In het gebied van de Noordelijke Vloot ontstonden scheepswerkhoven. Niet afgeschermd nucleaire installaties van tientallen onderzeeboten en nucleaire wapensystemen vormden een acuut gevaar voor mens en milieu. De Verenigde Staten en Noorwegen hebben de Russen met financiële middelen en expertise in de jaren negentig van de vorige eeuw geholpen een ecologische ramp te voorkomen.



Afgedankte Sovjetkernonderzeeboot



Toen in 2000 Vladimir, Vladimirovich Putin aan de macht kwam¹ en de Russische regering langzaam maar zeker de economische situatie onder een zekere controle kreeg, kwam er ruimte om aandacht te gaan schenken aan revalidatie van de vervallen strijdkrachten en ook, in niet geringe mate, aan de marine van het land. Om de huidige Russische ontwikkelingen op militair gebied goed te kunnen begrijpen is het noodzakelijk aandacht te schenken aan de persoon Putin, aan zijn achtergrond, zijn

frustraties en zijn visie op de toekomst van zijn moederland.

President Putin was in november 1989 als luitenant-kolonel van de KGB (buitenlandse inlichtingen) werkzaam in de DDR. Van dichtbij maakte hij toen mee dat de Berlijnse Muur ineens stortte en Moskou geen poging ondernam de ouverture van de ondergang van de Sovjet-Unie te stoppen. De Koude Oorlog was teneinde en tot zijn afgrijzen verklaarde Washington zich tot "overwinnaar" van dit conflict. De Amerikanen lieten vervolgens niets na om te benadrukken dat Rusland geen wereldmacht meer was. Putin koestert, als elke Rus, een diepgeworteld wantrouwen tegen het 'Westen' van waaruit het land in de geschiedenis meerdere malen werd aangevallen; oorlogen die miljoenen Russen het leven hebben gekost. Poetins frustratie over de teloorgang van de status van zijn geliefde Rusland nam sterk toe toen de Baltische staten, de Europese volksrepublieken maar ook het oer-Russische Oekraïne zelfstandig werden en zich aan de controle vanuit Moskou onttrokken en zelfs lid werden van de NAVO of, daartoe uitgenodigd, nauwe banden met Europa aanknoopten. Vlootoefeningen in de Baltische Zee en in de Zwarte Zee, waaraan door prominente eenheden van de Amerikaanse marine werd deelgenomen, benadrukten voor de Russische president het door de Verenigde Staten uitgestraalde superioriteitsgevoel. Poetins ingrijpen op de Krim was een duidelijk signaal naar het Westen: tot hier en niet verder. Het militair ingrijpen in dit gebied liet duidelijk zijn verleden als KGB-officier zien. Hij werd opgeleid en getraind op de instituten van de voormalige Sovjet geheime dienst waar tijdens de colleges list en bedrog op wetenschappelijk niveau werden onderwezen.

Zijn missie is duidelijk: de Russische Federatie verdient het erkent te worden als een wereldmacht en om dit te bereiken is een sterk militair apparaat nodig. Onder andere met behulp van de opbrengsten van olie en gas is hij op dit moment in staat dit doel te verwezenlijken. Het eerste resultaat heeft hij inmiddels geboekt. Succesvolle militaire steun aan de Syrische president Assad heeft hem tot een niet meer te weg te denken machtsfactor in de regio gemaakt. Tevens werd hiermee een oud Russisch streven naar militaire faciliteiten in de Middellandse zee bereikt. Naast het benadrukken van de militaire potentie van het land onderneemt het Kremlin op dit moment ook initiatieven voor het aanknopen van mondiale coalities en verdragen. Dit leidt een enkele maal tot onverwachte ontwikkelingen zoals militaire steun aan de Venezolaanse president Maduro en zelf militaire samenwerking met NAVO-lid Turkije. Putin maakt hierbij dankbaar gebruik van de speelruimte die vrijkomt door de huidige weinig consistente buitenlandse politiek van Washington.

De heropbouw van de Russische marine krijgt op dit moment bijzonder veel aandacht. Russische bouwerven leveren in gestaag tempo moderne onderzeeboten en oppervlakte-eenheden uitgerust met geavanceerde wapensystemen. Onderdeel van de maritieme

¹ 1999 premier, 2000-2004 president, 2004-2008 president, 2008-2012 premier, 2012-2018 president, 2018-heden president. Hij heeft aangekondigd in 2024 zijn functie ter beschikking te stellen. In het Westen houdt men evenwel rekening met een nieuwe verlenging.

strategie is onder andere handhaving en modernisering van de nucleaire slagkracht van de Noordelijke Vloot. Hierbij spelen Moskou 's belangen bij een militaire presentie in de verwachtbare intercontinentale vaarroutes langs de noordelijke kusten van het land een grote rol. Bij de oppervlakte-eenheden ligt de nadruk op de bouw van relatief kleine fregatten en korvetten. In dit artikel kan ik niet ingaan op alle bouwprogramma's voor en ontwikkelingen bij de Russische vloot. Een aantal hiervan wil ik u niet onthouden.



Borej-klasse

Om de strategische slagkracht van de Noordelijke vloot te handhaven wordt een nieuwe nucleair voortgestuwde onderzeeboot met kernwapens in de vaart genomen. Van de BOREJ-klasse, die oudere type's als de DELTA-III, DELTA-IV en TYPHOON gaat vervangen zijn inmiddels vier eenheden operationeel.



Yasen-klasse

De YASEN-klasse is een nieuwe nucleair voortgestuwde aanvalsonderzeeboot. De boot is uitgerust met torpedo's, anti-schip geleide projectielen en tegen gronddoelen in te zetten kruisraketten. Deze klasse gaat de AKULA- en OSCAR-klasse vervangen.



Lada-klasse

Het bouwprogramma van de LADA-klasse diesel/elektrisch voortgestuwde onderzeeboot bestaat uit acht eenheden. De boot is uitgerust met torpedo's, kruisraketten tegen landdoelen en geleide projectielen tegen onderzeeboten en oppervlakte-eenheden. De bouwers van deze boot claimen dat de LADA de stilste onderzeeboot ter wereld is.



Kilo-II klasse

Het bouwprogramma van de dieselelektrisch voortgestuwde KILO-II klasse wordt gecontinueerd. Deze onderzeeboten zijn hoofdzakelijk bestemd voor buitenlandse verkoop.

Gorshkov-klasse

Nieuwe bovenwatereenheden zijn de fregatten van de GORSHKOV-klasse en de GRIGOROVICH-klasse. Opvallend aan deze schepen is dat bij de bouw ervan de toepassing stealth-technieken ook in Rusland haar intrede heeft gedaan.





Bujen-M klasse korvet

Een opvallende verschijning is het met kruisraketten uitgeruste korvet van de BUJEN-klasse. Eenheden van dit type die behoren bij het Kaspische Zee Flottielje hebben vorig jaar kruisraketten afgevuurd op doelen in Syrië.

Het moge duidelijk zijn: de Russische Vloot is terug van weg geweest. Een vergelijking met de voormalige Rode vloot laat zien dat Rusland haar nucleaire afschrikking vanuit de Noordelijke Vloot en haar vloot in het Verre Oosten wil handhaven en moderniseren. Met het wegvallen van faciliteiten in de Oostzee, heeft het belang van dit vlootgebied sterk ingeboet en met een doelgericht en ambitieus bouwprogramma wordt een marine gerealiseerd die in staat is de zeegrenzen van het land te beschermen en marine-presentie te leveren in conflictgebieden waar Russische belangen moeten worden veilig gesteld.

Wies Platje
wiesplatje@kpnmail.nl

Tot volgende week....., de redactie