

# Van Boord

9<sup>e</sup> JAARGANG  
Nr. 32  
april 2006

Informatie magazine van de Koninklijke Marine

## Op zoek naar de naald



Koninklijke Marine



**Uitgave:**

Van Boord is het kwartaalblad voor oud-medewerkers van de Koninklijke Marine.

Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

**Hoofdredacteur:**

LITZSD 2OC KV drs. A.C. Gelijns

**Eindredacteur:**

LITZSD 2 KV W.F. Borgsteede

**Redacteur:**

LITZSD 2 KV V.J.G. Strijbosch

**Vormgeving:**

Grafisch ontwerp bureau Engelbracht

**Druk:**

Boom Planeta Graphics, Haarlem

**Redactieadres:**

(Geen adreswijzigingen)  
Van Boord  
Gebouw Aalscholver,  
kamer 8  
MPC 10A  
Postbus 10.000,  
1780 CA Den Helder  
Tel.: 0223-651281 / 651055  
Mdn: \*06-209-51281 / 51055

**Internet:**

www.marine.nl

**Abonnementen, adreswijzigingen en opzeggingen:**

Boom Planeta Graphics  
O.v.v. Van Boord  
Postbus 1212  
2001 BE Haarlem  
Tel.: 023 - 5319329

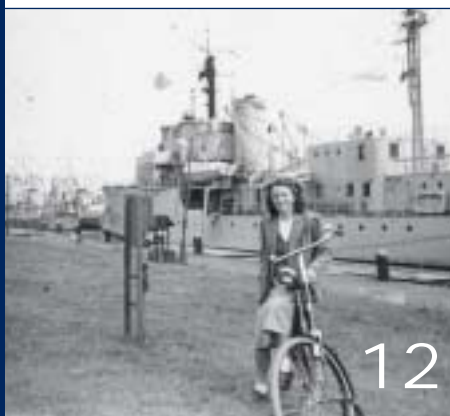
**Abonnement Van Boord**

Het blad Van Boord wordt gratis toegestuurd aan al het militair- en burgerpersoneel dat een volledige loopbaan bij de KM heeft doorlopen.

Overigen die het blad willen ontvangen, kunnen een abonnement aanvragen à € 5,67 per kalenderjaar (4 nummers).

**Cover**

*In de wateren rondom het Arabisch schiereiland bestrijdt de De Zeven Provinciën, als vlaggenschip van het internationale vlootverband CTF 150, het terrorisme. (Foto: Sjoerd Hilckmann, CAVDKM).*



## Inhoud

### 3 Parel als pionier

Na vier maanden intensief pionieren wordt de De Ruyter in het diepe gegooid voor zijn eerste operationele inzet.

### 4 Drijvend Hoofdkwartier

Hr.Ms. De Zeven Provinciën in een van de omvangrijkste en belangrijkste missies van de KM op dit moment.

### 6 De beeldende hand van Brand

Beeldend kunstenaar, oud-marineman en cartoonist Bert Brand uit zijn voorliefde voor schepen in een nieuw boek.

### 8 Adios!

In een koud en nat Den Helder werden Hr.Ms. Jacob van Heemskerck en Hr.Ms. Abraham van der Hulst overgedragen aan de Chileense marine.

### 10 Strak schip

Het ondersteuningsvaartuig van de Koninklijke Marine in het Caraïbisch Gebied, Hr.Ms. Pelikaan, wordt dit jaar vervangen.

### 12 Het bloed kruipt...

Drie generaties bij de Koninklijke Marine vertellen hun verhaal.

### 18 De poort tot de vloot

Een militaire keuring moet! Maar hoe verliepen deze keuringen bij de marine halverwege de vorige eeuw?

### 20 Langsij bij....

Een Prins Carnaval met marinebloed.

### 24 Hofstad eert de veteranen

Onder de toepasselijke naam 'De Hofstad eert de veteranen' organiseert de Stichting Herdenking Veteranen een aanvullend dagprogramma op de Nederlandse Veteranendag.

### 28 Portret van een kunstenaar

Tallose prachtige portretten, stillevens en naakten maken deel uit van het indrukwekkende oeuvre van zeeschilder Jan Goedhart.

#### En verder:

26 Veteranennieuws

27 Reünies

28 Cultuur

*Hr.Ms. De Ruyter operationeel in de Middellandse Zee*

# De Parel als pionier

Een nieuw schip. Een nieuwe bemanning. Nieuwe apparatuur en systemen die naar behoren werken. Na vier maanden intensief pionieren op de 'De Parel', zoals het schip door de trotse bemanning genoemd wordt, is Hr.Ms. De Ruyter opgewerkt en eindelijk operationeel inzetbaar voor alle soorten missies. Ook in ernstmissies, zoals vredes- en humanitaire operaties. Na een welverdiend winterverlof werd de bemanning begin dit jaar gelijk in het diepe gegooid voor de eerste operationele opdracht. Op 12 januari vertrok het Luchtverdedigings- en Commandofregat naar de Middellandse Zee, om daar deel uit te maken van het permanente NAVO-eskader in dit gebied, de 'Standing NATO Response Force Maritime Group 2'.

Tekst: Wiedeke Borgsteede/Foto's: Peter Bijpost (CAVDKM)

De 'Standing NATO Response Force Maritime Group 2' (SNMG2) zorgt door een permanente NAVO-aanwezigheid voor een veilig Middellands Zeegebied. Daarnaast bevordert het vlootverband het onderhouden en versterken van de diplomatieke contacten tussen de verschillende NAVO en niet-NAVO landen. Het eskader bestaat momenteel uit schepen van Spanje, Duitsland, Griekenland, Italië, Turkije, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en onze eigen Hr.Ms. De Ruyter. De rol die voor de De Ruyter is weggelegd, richt zich voornamelijk op luchtverdediging.

## Operatie Active Endeavour

Vanaf half maart patrouilleert het eskader in het Middellandse Zeegebied in het kader van Operatie 'Active Endeavour'. Tijdens deze operatie patrouilleert het vlootverband in het oostelijk deel van de Middellandse Zee. Schepen worden geobserveerd, ondervraagd en eventueel voor inspectie 'geboard', zodat de veiligheid op zee gewaarborgd blijft. "Binnen SNMG2 zijn wij verantwoordelijk voor de 'Anti Air Warfare Command', dat is het coördineren van de luchtverdediging," vertelt de commandant van het Luchtverdedigings- en Commandofregat (LCF), kapitein-ter-zee Rob Bauer.

Operatie Active Endeavour is een continue operatie. Diverse landen stellen hun schepen beschikbaar en de coördinatie vindt plaats bij de 'Allied Maritime Component Commander Naples'. "Zij zorgen ervoor dat er continue bewaking is, ook door marinepatrouillevliegtuigen. Kijk je nu naar de kalender, dan zie je dat er gaten vallen. Daarom stelt SNMG2 ook regelmatig twee schepen beschikbaar voor Active Endeavour." Straks nemen alle schepen van SNMG2 een tijdje deel aan Active Endeavour. Dan staat er een grootschalige operatie op het programma, waarbij het gebied in beeld gebracht wordt en in het bijzonder de scheepvaartroutes plus bepaalde vaarpatronen.

Op 17 april 2006 draagt Hr.Ms. De Ruyter haar taken op de Middellandse Zee over aan Hr.Ms. Willem van der Zaan en eind april keert 'de Parel' weer terug in Den Helder. De thuiskomst zal echter van korte duur zijn, want begin mei zet het schip koers richting het Caraïbisch Gebied. Daar nemen schip en bemanning daar deel aan de grootschalige gezamenlijke en gecombineerde oefening 'Joint Caribbean Lion' die zich onder andere richt op expeditionair optreden vanuit zee. ■



*Het slepen is een belangrijke manoeuvreoefening. Ook voor het schip dat gesleept wordt, de Amerikaanse 'Arleigh Burke' komt er nog heel wat bij kijken.*

*Marine 'aanvoerder' in strijd tegen terrorisme*

# Op zoek naar een naald in

In een gebied van 2,4 miljoen vierkante zeemijl vaart een drijvend hoofdkwartier dat opereert als een spin in een enorm web. Alles wordt nauwkeurig in de gaten gehouden; 24 uur per dag, zeven dagen in de week. Het voert momenteel het 'tactical command' over twaalf eenheden en acht landen. Dat drijvende hoofdkwartier heet Hr.Ms. De Zeven Provinciën en is het vlaggenschip van het internationale vlootverband 'Combined Task Force 150'. Samen met Hr.Ms. Amsterdam en Hr.Ms. Bruinvis levert het schip een bijdrage aan Operatie 'Enduring Freedom'. Tekst: Vanessa Strijbosch/Foto's: Sjoerd Hilckmann (CAVDKM)

Tachtig mijl voor de kust van Al Fujayrah in de Verenigde Arabische Emiraten vaart het Luchtverdedigings- en Commandofregat (LCF) De Zeven Provinciën door de Straat van Hormuz, op weg naar Bahrein. Het is begin januari. Anderhalve maand eerder verliet het LCF samen met het bevoorradingsschip Amsterdam Den Helder, op weg naar deelname in een van de belangrijkste missies van de marine: 'Combined Task Force 150' (CTF 150). In deze operatie dient het LCF als stafschip van een internationaal eskader dat bestaat uit zeven tot zestien schepen uit acht landen. In een ontzagwekkend groot gebied – 2,4 miljoen vierkante zeemijl en twaalfduizend kilometer kustlijn – van de Rode Zee via de Perzische Golf tot de Arabische zee. De marineschepen bestrijden maritiem terrorisme en beveiligen economische knooppunten om zo een bijdrage te leveren aan een stabiel en veilig gebied. Waarnemen, verzamelen van inlichtingen, patrouilleveren, contact maken met en boarden van (vissers)boten moeten de smokkel van goederen, wapens en drugs op zee voorkomen. Dit alles gebeurt onder de noemer 'Maritime Security Operations'.



# een hooiberg



## Vuurdoop

De operatie heeft een hoog 'vuurdoopgehalte'. Het is de eerste keer dat Nederland een commandant levert aan een dergelijke 'Task Force'. Niet eerder namen er zoveel Nederlandse eenheden gelijktijdig in hetzelfde operatiegebied deel aan Operatie 'Enduring Freedom' (OEF) en voor de eerste keer wordt het LCF De Zeven Provinciën ingezet als commandoplatform in een ernstmissie. Net als de staf, samengesteld uit personeel van de Netherlands Maritime Force (NLMARFOR).

De bemanning van de De Zeven Provinciën laat zich opdelen in vaste opvarenden van het schip en in de geëmbarkeerde staf van NLMARFOR, bestaande uit vijftwintig mannen en vrouwen. Aan het hoofd staat commandeur Hank Ort, de commandant van NLMARFOR. "Terroristen hebben tot nu toe alle vervoersmiddelen gebruikt. Om te voorkomen dat de zee voor hen een uitweg wordt, moeten we dat kwetsbare deel van deze regio absoluut bewaken", benadrukt Ort het belang van deze missie. "De smokkel van allerlei goederen, wapens en drugs is een flinke bron van inkomsten voor terroristische organisaties. De kans op negatieve uitzaaiing is een grote zorg." Ook zorgwekkend noemt Ort de piraterij in het gebied. Optreden hiertegen behoort niet tot de standaard opdracht van CTF 150. "Maar het gebeurt wel in onze achtertuin...", stelt de commandeur. De eenheden van het internationale eskader hebben een afschrikwekkende werking, want sinds ze actief zijn in het gebied zijn er nagenoeg geen nieuwe piraterij incidenten meer geweest.

De 48-jarige commandant omschrijft 'zijn' schip als 'een drijvend hoofdkwartier, dat als een spin in een web alle operaties bijhoudt'. "We hebben er bewust voor gekozen om het commando vanuit zee te voeren. Dat biedt veel voordelen: we zitten dicht bij de eenheden en hebben daardoor een betere greep op operationele ontwikkelingen." Voor het eerst wordt het LCF, dat sinds 2002 in dienst is bij de marine, als commandoplatform gebruikt. Naar tevredenheid, vindt Ort. "Het schip is specifiek voor dit soort missies ontworpen. We beschikken hier over alle mogelijke faciliteiten en technieken waardoor deze operatie optimaal uitvoerbaar is." De andere twee



*Lang leve moderne technologie!  
Het hele gebied wordt nauwkeurig in de gaten gehouden.*

Nederlandse eenheden, het bevoorradingschip Amsterdam en de onderzeeboot Bruinvis, vervullen met name een ondersteunende rol binnen de missie. Daarbij heeft de Amsterdam – net als het LCF – een boardingteam en een heli aan boord en verzamelt het ook inlichtingen. De Bruinvis wordt ingezet om vaarroutes in kaart te brengen.

Ort nam op 12 december 2005 de functie van 'commander Task Force' op zich en staat deze op 24 april weer af aan Pakistan. "We zijn op alle gebieden volledig in business, het draait heel goed. Het is rustig op zee, dus de missie is tot nu toe succesvol", vertelt hij. "Zeer uitdagend en bevredigend", is het antwoord op de vraag hoe de commandant van het internationale eskader deze missie ervaart. "Ik beleef het op veel niveaus. De sensatie van de teamspanning hier op het schip is geweldig. Net als de samenwerking met de andere eenheden. Het idee dat die landen kunnen smelt tot een team, is prachtig. We hebben hetzelfde sentiment: een goede bijdrage leveren aan iets dat de moeite waard is." ■

Bronzen beelden, vliegakampschepen en mijnenvegers

# De beeldende hand van Brand

Beeldend kunstenaar en oud-marineman Bert Brand is nog net niet met een tekenpotlood in zijn hand geboren, maar tekenen is iets wat hij altijd al heeft gedaan. Echter, zijn liefde voor schepen bleek groter, dus tekende Bert Brand na de middelbare school voor het KIM. Letterlijk, want in zijn jaarboek vind je de cartoons van Brand's hand nog altijd terug. Ook tijdens zijn marineloopbaan bleef hij graag creatief bezig en leerde hij zichzelf ook beeldhouwen. Na zijn 33-jarige carrière bij de marine vond de oud-kapitein-luitenant-ter-zee een goede mix van zijn passie voor beide vakken. Hij is niet alleen cartoonist van het marine kwartaalblad Van Boord, inmiddels ligt ook zijn eerste boek in de winkels. Waarover? Een marineschip natuurlijk! **Tekst: Wiedeke Borgsteede/Foto's: Peter Bijpost**

Het huis van de familie Brand ziet er eerder uit als een galerie dan een woonruimte. De kleurige schilderijen van echtgenote Jane geven kleur aan het strakke interieur en de grillige vormen steken mooi af tegen de sobere doch dynamische bronzen beelden van haar echtgenoot. In het hele huis zijn kunstobjecten te vinden, grotendeels van eigen hand. Van hal tot slaapkamer, van badkamer tot tuin. Nee, het brons van Brand zijn geen beelden van schepen. "Schepen die teken of schilder ik liever", lacht de kunstenaar. "Daar ben ik ooit mee begonnen en daar kom ik niet meer vanaf!"

## Koning Fost

In 1961 moest Brand een keuze maken. Wat ging hij na zijn middelbare school doen? "Dat vond ik best lastig", herinnert hij zich. "Ik vond namelijk zoveel leuk. Sporten en tekenen. Ik hield van boten,

maar ook van vliegtuigen. Uiteindelijk heb ik ervoor gekozen om naar het KIM te gaan." Tijdens zijn vijfjarige KIM-opleiding bleef Brand ook altijd tekenen en in het KIM-jaarboek van 1963 is zijn werk nog terug te vinden. Tekenend bleef ook aan boord een leuke bezigheid. "Tijdens de Fost-periode met Hr.Ms. Groningen in 1972 had ik met mijn hutgenoot een dagelijkse strip bedacht: 'Koning Fost is zijn work-up kwijt'. Zo beleefden we iedere avond bij het maken van de cartoons complete 'fost funnies'." Pas een kleine twintig jaar later besloot de cartoonist om naast het tekenpotlood ook eens een schilderkwast in de hand te nemen. "Ik ben toen begonnen met 'gouaches', een soort niet-transparante verf, die een beetje aan aquarel doet denken. Ook erg leuk om te doen en het zag er mooi uit. Ik heb er zelfs nog eens mee in het maandblad 'Kijk' gestaan. Dat motiveerde me en ik ben steeds meer schepen gaan schilderen."

Hoe werkt het nu eigenlijk achter die grijze massa? Wat gebeurt er en waar dient alles voor?



### Van klei tot brons

Tijdens een middagje kleien met de kinderen aan de keukentafel, bleken de handen van Brand ook over beeldend talent te beschikken. “Mijn vrouw heeft allerlei beelden in huis en vroeg mij of ik eens een poppetje kon maken. Ze vond dit poppetje helemaal geweldig en toen we op een kunstmarkt waren, heeft ze het in brons laten gieten.” Zo ontdekte Brand een nieuwe creatieve kant, het maken van beeldende kunst. “Ik vond het erg leuk om met mijn handen, op gevoel en tast bezig te zijn. Na verloop van tijd heb ik ook geleerd hoe het bronsgieten werkt.”

En zo kwam het huis en de tuin van de familie Brand in de loop der jaren steeds voller te staan met schilderijen en bronzen beelden. De beelden van Brand gaan over mensen. De mens alleen of in een zeer beperkte groep. “In mijn werk zoek ik altijd naar een evenwicht tussen de mens, de ruimte en de menselijke emotie”, licht de kunstenaar zijn werk toe. “Er moet een spanningsveld ontstaan, waarin de kijker in het beeld de eigen emotie kan ontdekken.” Op het eerste gezicht lijkt het werk realistisch. Echter, de figuur is teruggebracht tot zijn organische essentie. Als je het geometrische lijnenspel goed bekijkt, zie je dat het realisme wordt verstoord en de emotie duidelijk zichtbaar is. Brand: “Het zijn geometrische vormen, mijn beelden blijven altijd mensen uitbeelden.” Zijn werk bleef niet onopgemerkt en in 1988 exposeerde de oud-marineman voor het eerst met zowel zijn schilderwerk als zijn beelden in het Nationaal Reddingmuseum in Den Helder.

### De Brand-Reeks

Tijdens zijn marineloopbaan heeft de oud-officier tal van tekeningen en gouaches gemaakt van diverse marineschepen. “Eigenlijk heb ik hier altijd al wat mee willen doen”, vertelt hij. “Ik zat eraan te denken om er bijvoorbeeld één groot boek van te maken met daarbij een stuk achtergrond over hoe het er aan boord toeging. Maar door de beelden die tussendoor kwamen, schoof ik het telkens voor me uit.” Echter, in 2004 vond Brand het tijd om voor zijn boek te gaan. De beelden liet hij even voor wat het was en hij begon zijn teken- en schilderwerk bij elkaar te zoeken.

“Naar mijn idee was er in Nederland te weinig kennis over wat er aan boord van een oorlogsschip gebeurt. Hoe werkt het nu eigenlijk achter die grijze massa? Wat gebeurt er en waar dient alles voor?”. Via via belandde hij bij uitgever Lanasta die wel oor had voor het idee van Brand en zo ging hij aan de slag. Eén groot boek zagen

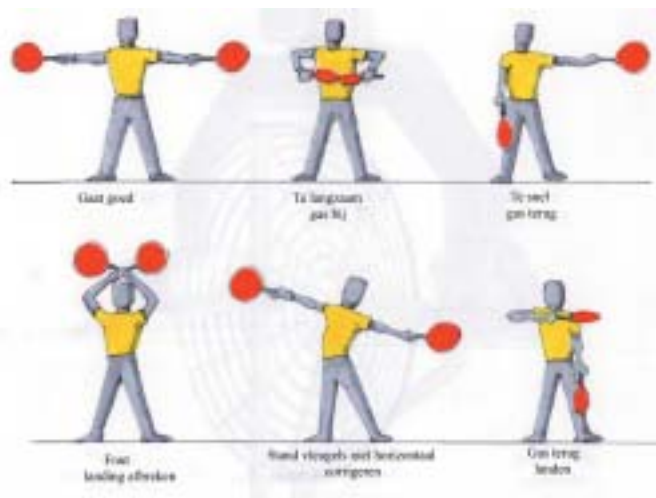


beide partijen niet zo zitten, dus werd ervoor gekozen om een serie te gaan maken. Te beginnen met het vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman. Ondanks de vele tekeningen die de tekenaar al gemaakt had, moest hij toch nog wel wat research doen. Al met al verliep het proces redelijk vlot en echtgenote Jane bleek een uitstekende eindredacteur te zijn. Brand: “Voor mij zijn veel dingen op een schip logisch. Als ik dacht dat ik iets heel begrijpelijk had opgeschreven, las Jane het soms met vraagtekens in haar ogen. Wat dat betreft wees ze me nauwlettend op de begrijpelijkheid voor de lezer zonder marineachtergrond!”

De beeldende kunst blijft voorlopig even voor wat het is, want met het eerste boek van zijn hand, is Brand nog lang niet uitgeschreven. “Momenteel ben ik bezig met een tweede boek over mijnjagers. Ik merk dat ik hier meer van weet en minder hoeft op te zoeken, want ik heb zelf jarenlang op de Hr.Ms. Holland, Zeeland, Noord-Brabant, Groningen en Drenthe gevaren. Als het boek over jagers klaar is, zijn de mijnnevengers aan de beurt. En dan staan er nog een boek over kruisers, een boek over oude fregatten, een boek over onderzeeërs en een boek over de Marine Luchtvaartdienst op de planning. Kortom, de Brand-Reeks is nog lang niet opgebrand. ■



De VI, de hoogtemeetradar - zonder dat was het onmogelijk vliegtuigen te dirigeren.



De LSO (Landing Signal Officer) die met zijn batjes het vliegtuig aan dek 'praatte'.



De Karel Doorman (R 81) in haar laatste jaren, met het TACAN navigatiesysteem bolletje als hoogste punt.

# Een nieuwe toekomst tegemoet

Nog een laatste maal wappert de Nederlandse driekleur aan boord van de oorlogsbodems Hr.Ms. Jacob van Heemskerck en Hr.Ms. Abraham van der Hulst in een stevige westenwind. Dan worden de vlag, geus en oorlogswimpel neergehaald en weerklinkt het Wilhelmus over de kade. Toch duurt het slechts minuten voordat beide fregatten weer in actieve oorlogsdienst worden gesteld. Deze keer onder Chileense vlag. Want als de 'Almirante Latorre' en de 'Almirante Blanco Encalada' zullen beide schepen nog jarenlang de wereldzeeën bevaren.

Tekst: Wiedeke Borgsteede/Foto's: CAVDKM



*Het luchtverdedigingfregat zal onder de naam 'Almirante Latorre' de wereldzeeën bevaren. Het schip is vernoemd naar de Chileense marineheld Juan José Latorre Benavente.*

In een koud en nat Den Helder werden de Jacob van Heemskerck en de Abraham van der Hulst op vrijdag 16 december – als eerste twee van de vier overtollig verklaarde fregatten – overgedragen aan Chili. Nadat Nederland en Chili in maart 2004 het contract ondertekenden voor de overname van de vier fregatten – volgend jaar volgen de Witte de With en de Tjerk Hiddes – ondergingen zowel het luchtverdedigingfregat als het multipurposefregat een ingrijpende onderhouds- en modificatiebeurt. Met het gedeeltelijk verhogen en verlengen van de hangaar, het aanbrenge van een diepe sleuf met rails en het verlengen van het helikopterdek, werd de Van der Hulst gereed gemaakt voor operaties met de door Chili gebruikte, fors bemeten, Cougar helikopters. Bij de Jacob van Heemskerck werd extra aandacht besteed aan de schroefassen, waardoor het schip soepeler vaart dan ooit.

### Cultuurverschillen

Maar niet alleen de schepen werden onderhanden genomen, ook de Chileense bemanningen moesten klaargestoomd worden om met de nieuwe fregatten te varen. Sergeant-majoor Carl Blokmaker, de Chef Platform van de Van Heemskerck, was nauw betrokken bij het opwerken van de nieuwe bemanning voor zijn schip. Een naar zijn zeggen “intensieve en prettige periode, ondanks de kleine cultuurverschillen”. Zo verschilt de rang verbonden aan bepaalde functies nogal met de KM. “Waar bij ons onderofficieren een bepaalde functie vervullen, zijn dat bij de Chilenen vaak officieren. Zo werkte ik nauw samen met een ‘officier platform’.” Dit verschil was volgens Blokmaker ook duidelijk te zien in de aansturing. “Wij leggen uitvoerende verantwoordelijkheden bij korporaals en manschappen. Die werken redelijk zelfstandig. Dat werkt bij de Chileense marine wel even anders. Voor elke

opdracht die wij ze gaven, werd eerst toestemming gevraagd bij hun eigen meerdere. Het deed me soms een beetje denken aan de KM van veertig jaar geleden.”

Ook het Hoofd Technische Dienst van de Van Heemskerck, luitenant-ter-zee 2OC Toon Vroenhoven, blikt tevreden terug op het inwerken van de Chilenen. Al zet hij wel een kanttekening bij de duur van de opwerkperiode. “Voor Chileense begrippen is dit een modern schip en ik denk dat – zeker op technisch- en veiligheidsgebied – we nog best wat meer tijd hadden kunnen gebruiken.” Vooraf was hij met name benieuwd hoe de communicatie zou verlopen. “Ik heb geen taalproblemen ondervonden, maar ik werkte dan ook voornamelijk met officieren die uitstekend Engels spraken. De manschappen daarentegen praatten voornamelijk Spaans met elkaar.”

Dat ervoer luitenant-ter-zee 2OC Marieke Boer in de praktijk, daar zij als luchtverdedigingsofficier nauw samenwerkte met de Chileense manschappen. “De taal was best een grote barrière. Zeker bij veiligheidsoefeningen bleek dat soms lastig, want dan is het des te belangrijker dat je elkaar begrijpt.” Dat de Chilenen niet gewend zijn om met vrouwelijke militairen te werken, bleek daarentegen geen probleem op te leveren.

Natuurlijk realiseert de projectleider en tevens directeur-generaal van de Defensie Materieel Organisatie Dirk van Dord – verantwoordelijke voor de overdracht – zich terdege dat de verkoop van de fregatten bij de bemanningen pijn doet. “Een troost is dat de verkoop van bepaald materieel, weer andere investeringen mogelijk maakt. En als we de vreugde en trots bij de nieuwe eigenaar zien, zoals in dit geval bij de Chilenen, dan weten we dat onze schepen in goede handen zijn!”

*Vernoemd naar staatsman, admiraal en de eerste president van Chili (1826) vaart de Abraham van der Hulst nu als de ‘Almirante Blanco Encalada’ verder.*



### Hoofdtak

Toch bleek de A 801 niet langer aan de strenge arbo- en veiligheids-eisen van deze tijd te voldoen. In de zomer van 2004 besloot de Koninklijke Marine dan ook om het schip – dat oorspronkelijk tot 2009 in de vaart zou blijven – te vervangen door een nieuw exemplaar. Deze wordt gebouwd bij Scheepswerf Damen in Gorinchem. Bij het ontwerp heeft de scheepsbouwer de hoofdtak van het schip – het verplaatsen van mariniers, inclusief uitrusting en materieel, binnen het Caraïbisch Gebied – goed voor ogen gehouden. Het schip wordt bijna twintig meter langer (65,4 meter) en krijgt moderne accommodaties op het achterschip. Ook wordt het schip – met onder meer een eigen watermakerinstallatie – selfsupporting.

Het hotelbedrijf is zo ontworpen dat het schip 21 dagen aaneengesloten op zee kan blijven, waarvan vijf dagen met het maximale aantal van 71 opvarenden. Qua laadcapaciteit houdt het ontwerp rekening met het vervoer van materieel dat benodigd is voor hulpverlening na een orkaanpassage. Dat betekent dat het schip de maximale capaciteit heeft om vier viertonnars; vier landrovers; een wateraanhangwagen; een generator; een vorkheftruck; een shovel; twee containers; en zes 'Rigid Raiding Crafts' (snelle bootjes ter vervanging van de 'Boston Whalers') te vervoeren. Laden en lossen vindt plaats door middel van een grote kraan op het dek.

### Afbouw

Het nieuwe ondersteuningsvaartuig voor het Caraïbisch Gebied werd op dinsdag 7 februari in Roemenië gedoopt door de echtgenote van de voormalige Bevelhebber der Zeestrijdkrachten, vice-admiraal Ruurd Klaver. Het casco van de Pelikaan is gebouwd op de werf in Galati van de Nederlandse scheepsbouwer Damen in Roemenië. Het schip vaart eind april zelfstandig naar Nederland



*Neerhalen van de geus.*

om daar afgebouwd te worden bij de Damenwerf te Gorinchem. Het schip wordt naar verwachting medio 2006 opgeleverd.

Na de in dienst stelling, zal het schip direct aan zijn operaties in de Caraïben beginnen. De nieuwe Pelikaan is sinds de zestiende eeuw het twaalfde schip dat onder deze naam bij de marine in dienst komt.

## Hiddes uit dienst



Commandant, kapitein-luitenant-ter-zee Monderen, heeft op vrijdag 3 februari zijn schip, Hr.Ms. Tjerk Hiddes, uitdienst gesteld. Bij de ceremonie waren de C-ZSK, oud-commandanten en de doopster van het schip aanwezig. Gelijktijdig met de uitdienst stelling werd het commando overgedragen aan de commandant ex-eenheden, kapitein-ter-zee J.C. Mossel.

Hr.Ms. Tjerk Hiddes is op 26 februari 1993 in dienst gesteld. Het schip is dertien jaar in dienst van de Koninklijke Marine geweest. De commandant memoreerde in zijn toespraak de vele hoogtepunten uit deze periode. Als belangrijke activiteiten werden de vangst van twaalf ton aan softdrugs en de schokproeven in 1998 genoemd (hierbij is o.a. een explosief van 400 kg TNT vlak bij het schip tot ontploffing gebracht). De commandant noemde ook het dieptepunt in de vorm van de machinekamerbrand in 1994, waarbij het schip door Hr.Ms. Bloys van Treslong teruggesleept is naar Den Helder en de geplande Westreis niet

kon doorgaan. "De laatste reis van Hr.Ms. Tjerk Hiddes naar de West vormde daardoor ook een mooie afsluiting". Voordat de vlag definitief omlaag ging, bedankte de commandant nadrukkelijk ook de bemanning. "Door jullie inspanningen is het schip in zo'n goede staat en hebben we de afgelopen periode met een zeer goede sfeer doorgebracht." Na de korte ceremonie, die werd opgeluisterd door de tamboers en pijpers, kregen de doopster en de oud-commandanten allen een letter uit het naambord van het schip. Het tweede naambord gaat als herinneringsvoorwerp naar het Marinemuseum. De oud-commandanten gaven gemengde gevoelens aan bij het afscheid van het schip. "Jammer dat het verkocht is." Van de bemanning blijft een groot deel aan boord geplaatst om te assisteren bij het gereedmaken voor de overdracht aan Chili in maart 2007. Doordat de Chilenen met een grotere helikopter vliegen, zal het schip daarvoor een ingrijpende verbouwing ondergaan aan het helikopterdek en de hangaar.

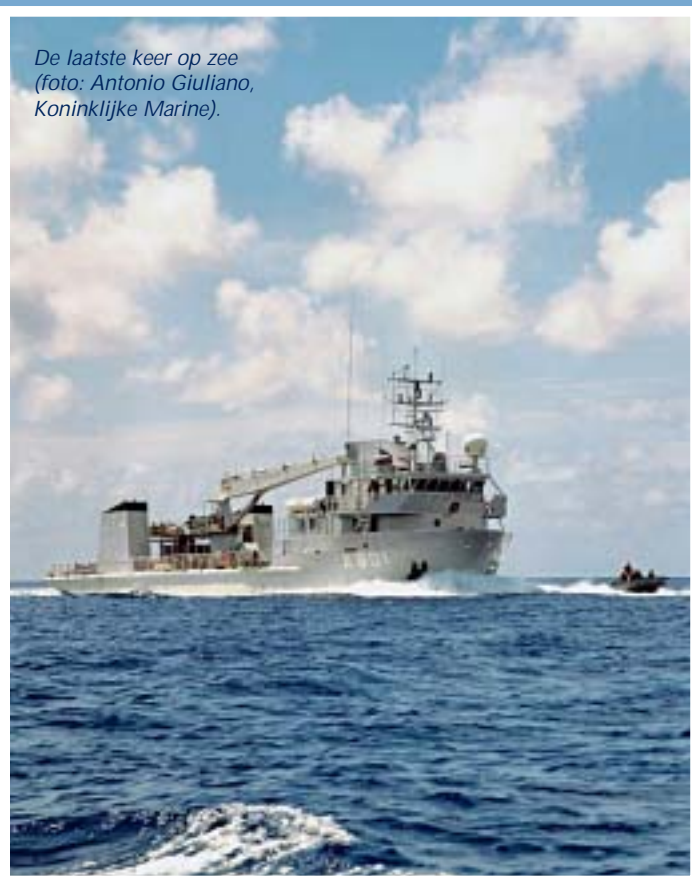
# Strak en modern schip

Het ondersteuningsvaartuig van de Koninklijke Marine in het Caraïbisch Gebied, Hr.Ms. Pelikaan, werd op vrijdag 9 december ceremonieel uit dienst gesteld. Dit gebeurde in aanwezigheid van onder andere de Commandant der Zeemacht in het Caraïbisch gebied, commandeur Frank Sijsma, en de laatste commandant van het schip, luitenant-ter-zee Bob van Hoof. De Pelikaan heeft vanaf 1990 dienst gedaan in het gebied, maar wordt dit jaar vervangen door een nieuw, strak en modern, ondersteuningsvaartuig dat ook de naam Pelikaan zal dragen.

De Pelikaan (A 801) heeft de afgelopen vijftien jaar met name een belangrijke rol vervuld bij het transporteren van materieel en (incidenteel) personeel van zowel Koninklijke Marine als Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba. Het schip diende herhaaldelijk als platform of transportschip bij verschillende lokale oefeningen zoals 'Caraiibes', 'Deux Tricolores', de 'Deep Divex' en de jaarlijkse 'Hurricane Relief Exercise'. Ook werd het bij ernstacties ingezet, zoals na de passage van de orkaan Mitch in 1998.

In november van dat jaar vertrok de Pelikaan tot de nok toe beladen met brandstof, medicijnen, Landrovers, rubberboten en mariniers naar Honduras om daar noodhulp te verlenen. Daarnaast bood het schip incidenteel hulp aan individuele schepen in nood, zoals in 2002, toen een Amerikaans zeiljacht ten noorden van Isla de Margarita in moeilijkheden raakte. De Pelikaan leverde toen technische en medische assistentie aan de opvarenden. Vorig jaar bracht de Pelikaan nog noodmaterieel naar Bonaire toen orkaan Ivan daar raasde.

*De laatste keer op zee  
(foto: Antonio Giuliano,  
Koninklijke Marine).*



*Artist impression van de nieuwe en verbeterde Pelikaan.*



## Drie generaties Koninklijke Marine

# Zo vader, zo zoon, zo kleinzoon

Het spreekwoordelijke 'de appel valt niet ver van de boom' lijkt de familie Boerstra op het lijf geschreven. In 1950 zette Otto Boerstra (78) de trend toen hij voor onbepaalde tijd bij het Korps Mariniers tekende. In 1978 was het tijd voor een welverdiend FLO en droeg hij de vlag over aan zijn zoon, sergeant-majoor der mariniers Rob Boerstra (46). Op zijn beurt bracht Rob de liefde voor het marineleven ook weer over op zijn 21-jarige zoon Daniël, matroos 1 WDS. Het bloed kruipt, waar het niet gaan kan... Tekst: Wiedeke Borgsteede/Foto's: Familiearchief



Diploma-uitreiking Daniël 10-11-05. Zoals vader Otto trots is op zijn zoon Rob, is vader Rob weer ontzettend trots op zoon Daniël.

Doorn, maart 1978. Otto voor de laatste maal in zijn uniform, naast zijn zoon Rob, die zijn uniform nog maar net draagt.



Voor de familie Boerstra was 10 november 2005 een mooi moment, toen de jongste Boerstra zijn twaalfweekse EMMV op Erfprins afrondde. Voor Daniël was het – net als voor zijn vader – een logische stap om bij de marine te gaan. “Je groeit ermee op. Van jongs af aan wist ik eigenlijk al dat ik ook bij defensie wilde.” Op zijn zestiende kwam hij van de mavo en hij was dus nog te jong om bij het korps te gaan, want dat was toch wel wat hij graag wilde. Daarom had hij zich voorgenomen om bij wijze van overlapping een jaar mbo Technische Informatica te gaan studeren.

“Maar, als ik ergens aan begin, dan maak ik het ook af”, vertelt de jonge Boerstra stellig. Na vier jaar had hij zijn mbo-diploma op zak en wilde hij nog steeds graag bij de marine aan de slag. “Ik moet eerlijk toegeven dat ik ook wel aan de luchtmacht heb gedacht”, bekent Daniël, “maar reëel gezien maakte ik bij de marine veel meer kans.” In eerste instantie gingen zijn gedachten toch weer naar het korps uit. “Alleen zou ik daar niet veel aan mijn technische opleiding hebben. Daarom heb ik bij de vloot gesolliciteerd. Nu doe ik Koninklijke Marine Technische School en stroom ik straks al door naar de rang van korporaal.” Een slimme keus, vindt zijn vader Rob: “Ik heb hem ook afgeraden om bij het korps te gaan, omdat hij al een vierjarige vakopleiding heeft afgerond. Ik adviseerde hem om eens bij de vloot te gaan kijken, omdat hij daar meer mogelijkheden zou hebben.”

## Toen Rob een klein jongetje was, riep hij al: “Later word ik net als papa!”

### Schilder of marinier?

Voor zijn opa geldt een heel ander verhaal. Voordat Otto Boerstra in 1950 in dienst van de KM trad, diende hij eerst vier jaar bij de landmacht. Hij weet het zich nog goed te herinneren. “Tijdens de Tweede Wereldoorlog zat ik bij het verzet. Daar deed ik diverse hand- en spandiensten, zoals het rondbrengen van pamfletten. Van daaruit ben ik in 1944 bij de Binnenlandse Strijdkrachten gegaan. Ik weet het nog precies, we hadden nog geen echte uniformen, maar droegen blauwe overalls.”

Tijdens zijn vier jaar als soldaat zag de jonge Boerstra heel wat van de wereld: van Engeland tot Indië. Toen hij eind 1948 terugkwam in Nederland, was het de bedoeling dat hij het schildersbedrijf van zijn vader overnam. “Ik heb het geprobeerd, maar na het schilderen van 150 boerderijen wist ik dat het helemaal niks voor mij was”, vertelt hij lachend. “Ik wilde terug naar defensie”. Zo gezegd, zo gedaan en in 1950 trad hij in dienst bij het Korps Mariniers. Tijdens zijn carrière is de oude Boerstra op bijna elke denkbare marinekazerne geplaatst. “De Van Ghentkazerne, Doorn, Kattenburg, Curaçao”, denkt hij hardop terug, “Ik ben naar Nederlands-Indië geweest, naar Nieuw-Guinea voor ruim drie jaar en de West... Daarbij heb ik ook nog heel wat gevaren.” Trots en vol liefde wijst hij naar zijn vrouw Jannie. “Maar ik kon dit alles alleen maar vol houden dankzij haar. Want ik was veel weg.”

Zuid-Celebes, in de stad Menado: schoolkinderen verwelkomden de soldaten met het lied "Piet Hein", zij zagen in die tijd zichzelf als de twaalfde provincie van Nederland.



### Kameraadschap

Als Otto Boerstra terugblijkt op zijn lange loopbaan als marinier, zijn er twee dingen die hem nog goed zijn bijgebleven. "Marinier was geen beroep waar je rijk van werd", zegt hij. "Ik kwam de week rond met een pakje shag en een rijksdaalder! Ik verdiende tweehonderdtien gulden in de maand. Tweehonderd ging naar Jannie en ik hield een tientje", vertelt hij, terwijl zijn Jannie instemmend knikt. "Dat was denk ik in 1952. We waren al getrouwd en hadden een dochter. Ik probeerde zoveel mogelijk te sparen voor ons huis, want ik woonde toen nog bij mijn ouders in." In Nieuw-Guinea vond hij een goede manier om een extra centje bij te verdienen. "Daar kreeg je een gulden per dag voor het opruimen van oude explosieven, ongeacht hoeveel je er op een dag deed. Een geliefd bijbaantje hoor!"

De kameraadschap is iets wat hij door de jaren heen nog altijd bijzonder vindt. "We waren écht kameraden van elkaar. Je zat vroeger van maandagochtend tot zaterdag 13.00 uur met elkaar op de kazerne. Dat scheidt een band. Met sommige kameraden heb ik tot op de dag van vandaag nog contact. Dat is toch uniek?" Zijn echtgenote vindt dat ook. Ook de mariniersvrouwen gingen hecht met elkaar om. En nog steeds. "Al zien we elkaar de laatste jaren steeds meer op begrafenissen en in het crematorium", betreurt Jannie, "Toch gaat iedereen die nog kan er naar toe. Om elkaar nog een laatste eer te bewijzen."

### Zo vader...

Reuze trots waren Jannie en Otto toen ze hoorden dat Rob goedgekeurd was voor het korps. "We sprongen een gat in de lucht", glundert Jannie, "Dan weet je ook zeker dat hij goed gezond is." Otto herinnert zich lachend: "Als klein jongetje riep hij al: 'Later word ik net als papa' en zie hier!" Sergeant-majoor der mariniers Rob Boerstra weet dat zelf inderdaad ook nog wel, al moet hij hier een kleine kanttekening bij plaatsen. "Eerlijkheidshalve moet ik bekennen dat ik oorspronkelijk een politiecarrière ambieerde, maar werd afgekeurd. Toen ik zeventien was, heb ik me laten keuren voor het korps en ik werd goedgekeurd. Waarom deze keuze? Tja, dat had mijn vader ook gedaan. Voor mij zat er ook meer inhoud in met betrekking tot uitzendingen, parachutespringen, veel zware trainingen. Dat sprak me aan", vertelt Rob. "Meer de actie hè", knikt zijn moeder. "Daar hield hij altijd al van". "Het varen, dat sprak mij een stuk minder aan.

Ik vind de grens van water en land best, maar niet alleen water of alleen land." De oude Boerstra is het hier duidelijk niet mee eens. "Nou, dat varen heb ik altijd met heel veel plezier gedaan. Prachtig vond ik dat!"

Niet voor niets is zoon Boerstra blij dat de tijden zijn veranderd. "Tot de jaren '80 werden de mariniers nog geplaatst op schepen. Vergelijk het met de dekdiens van nu", licht Rob toe. "Nu zie je dat niet meer echt. Ja, VDO'ers (vliegdekofficieren) of kikkers, die varen nog wel eens. Of er liften mariniers mee op de Rotterdam. Maar voor langere tijd, zoals mijn vader toen, dat zie je niet meer."

### Op de vlucht voor schoenmaat 45

Een stukje mariniersmentaliteit heeft zijn vader hem wel meegegeven. Rechtschapenheid, noemt Otto Boerstra het zelf. "Niet terugdeinzen voor je mening. Als je denkt dat je het recht hebt, het recht houden. Je houden aan bepaalde regels: op vaste tijden eten, op tijd thuis en geen losbandigheden, zoals je nu soms ziet. Je verantwoordelijkheden nemen!"

Vooraf van dat laatstgenoemde punt was Rob zich al op jonge leeftijd bewust. Want als zijn vader van huis ging, kreeg hij als enige man opdracht om op zijn moeder en zus te passen. "En dat deed hij!", lacht Jannie. "Als ik op zaterdag ging kaarten, ging hij met me mee zodat ik niet alleen hoefde te fietsen. Zat hij zoet de hele avond te wachten."

"Regelmaat, dat was bij ons erg belangrijk", weet Rob nog goed. "Dat vond ik ook wel prettig en heb ik denk ik wel meegegeven aan mijn kinderen. En inderdaad, die regels... Al liep je daar als puber wel tegenaan... Letterlijk, ha ha! Ik ben wel eens in looppas de deur uitgerend om te ontvluchten aan schoenmaat 45..."

### Koude douche

Ook (klein)zoon Daniël herkent de begrippen ritme, regels en regelmaat maar al te goed. "Mijn vader was vroeger vaak van huis voor zijn werk, dus je trekt dan automatisch meer naar je moeder toe. Daar groei je mee op, dat ben je gewend. Maar als mijn vader er wel was, dan liep het thuis wel wat strikter. Een ander regime zeg maar. Wat ik►



Otto  
17 Jaar

ook echt van mijn vader heb mee gekregen, is om alles uit te spreken. Recht voor zijn raap en niet eromheen praten. Zeggen wat je te zeggen hebt.”

“Dat heb ik op mijn beurt weer van mijn vader meegekregen”, zegt de middelste Boerstra lachend. “Dat zit dan toch in het bloed!” Ook rechtvaardigheid maakte deel uit van de opvoeding van de jongste marinietelg uit de familie. “Als ik eens wat gedaan had en hij kwam erachter, dan werd ik ook ter verantwoording geroepen. Als ik het zelf had verknald, dan zorgde hij voor een passende straf. Maar had ik iets braafs gedaan, dan kreeg ik ook wel weer een complimentje.” Wat Daniël nog erg goed bij staat, is toen hij een keer als peuter zijn zin niet kreeg. “Ik ben toen enorm gaan blèren, dan zou ik mijn zin wel krijgen, dacht ik. Mooi niet dus. Geen resultaat. Ik werd onder de koude douche gezet en het schreeuwen hield gelijk op!” Zijn opa lacht hardop. “Datzelfde heb ik precies eens gedaan bij Rob!” Van Rob’s kant blijft het verdacht stil...

#### Toen en nu

Daniël vindt de verhalen van zijn opa prachtig. “Toen mijn pa in dienst kwam, ging mijn opa eruit. Hij zit vol verhalen. Alles wat hij gedaan heeft in zijn leven, is hier bij de baas. Dat is wel grappig, als je hoort van toen en ziet hoe het nu is. Ik zat net op Erfprins, zei hij ‘Oh, daar heb ik ook nog iets gedaan...’ Dat was de NBCD-cursus. Die zit nu op de Nieuwe Haven, dat moest ik hem toen even uitleggen.” Als de middelste Boerstra kijkt naar de huidige organisatie en de tijd dat zijn vader nog in dienst was, ziet hij toch wel opmerkelijke verschillen. “In de tijd van mijn vader zag je bijvoorbeeld een veel sterkere ‘top-down’-mentaliteit. Er was weinig tot geen ruimte voor meedenken en je deed wat er gezegd werd. Nu zie je dat iedereen veel meer zijn ei kwijt kan. Als je als marinier, korporaal of sergeant bepaalde ideeën hebt, kun je die kwijt. Er is altijd ruimte voor een goed uitvoerbaar voorstel. Dat was toen niet denkbaar.” Ook de arbeidsvoorwaarden zijn een stuk vooruitgegaan. “Mijn tweelingbroertje is overleden toen hij negen maanden was. Mijn vader moest alle overlijdenspapieren in orde maken, maar vrij krijgen daarvoor? Welnee! ‘Dat doe je maar in je eigen tijd’, werd hem gezegd. Gelukkig zou zoiets vandaag de dag niet meer mogelijk zijn. Stel je voor zeg.”

#### Visstick en dennenboom

Een grootvader en vader bij het korps, een (klein)zoon bij de vloot... Kan dat in één familie? “Ik word inderdaad wel eens geplaagd”, geeft Daniël toe. “Dan zeggen ze ‘hé vlootje’ of ‘visstick’. Waarop ik gewoon zeg ‘Ach, houd je mond, dennenboom’. Of een andere keer zeg ik gewoon tegen mijn vader ‘Ach pa, ik draag nu al meer goud dan jij’”, vult Daniël lachend aan. Toch weet hij best dat zijn opa en zijn vader trots op hem zijn. Dat is hij zelf ook.

“Ik vind het erg mooi dat ik de derde generatie bij de marine ben. En al zeggen ze het niet vaak, ik weet best dat ze wel trots zijn op ‘het vlootje’. Het is gewoon te gek om een familietraditie te kunnen voortzetten. De Koninklijke Marine is een breed bedrijf en ik kan hier goed mijn ‘technische’ ding doen. Kijk, mijn vader is een echte organisator en marinier in hart en nieren, maar laat mij maar lekker met techniek bezig zijn.” Als het even kan, hoopt Daniël bij de onderzeedienst aan de slag te gaan. “Zo’n onderzeeboot is relatief klein en het lijkt me erg uitdagend om daar te werken. In de wapentechnische dienst uiteraard! Maar eerst deze opleiding afmaken!”, neemt hij zich voor.

Wordt er nu veel over het werk gepraat, als de generaties Boerstra samen zijn? “Natuurlijk vragen we altijd hoe het gaat op het werk, want we zijn op allebei hartstikke trots”, vertelt Jannie Boerstra. Rob: “Ik merk dat Daniël en ik nu meer dezelfde taal spreken als we het over het werk hebben. We hebben ook meer contact dan voorheen, meer raakvlakken. Kijk, ik heb nooit samen met mijn vader gediend, ik vind het mooi dat Daniël en ik dat wel gaan doen. Dat we elkaar nog tegenkomen binnen de organisatie.”

‘De vrouw maakt de marinier’, is een typisch marinierssprekwoord, waar Rob graag nog even bij stil wil staan. “Een goed thuisfront is wel zo belangrijk in dit vak”, licht hij toe terwijl hij naar zijn moeder kijkt. “Zowel als echtgenoot, als zoon. Het werken binnen de Koninklijke Marine en het Korps Mariniers is geen baan, maar een manier van leven. Dat moet je partner ook absoluut realiseren.” Jannie knikt bevestigend. “Maar weet je wat dan weer de moeilijkste tijd is voor een mariniersvrouw?” lacht ze. “Als je man stopt met werken en weer thuis komt!”

Op de Karel Doorman. Otto: “Ik was toen 9 maanden alleen naar Curaçao. De tweede van rechts is ook familie, dat is de broer van mijn echtgenote, Thijs Woudsma. Hij verliet het korps als adjudant der mariniers”.



## ZEEMANSGRAF

*Het ereveld Kembang Kuning op Surabaya.*



Ter nagedachtenis aan de opvarenden van Hr.Ms. Java, Hr.Ms. Kortenaer en Hr.Ms. de Ruyter die bij de Slag in de Javazee een zee-mansgraf vonden, onthulde staatssecretaris Cees van der Knaap op 27 februari vijftien bronzen platen met de namen van de 915 omgekomen marinemannen. De platen zijn bevestigd op het Karel Doorman-monument op het Nederlands ereveld Kembang Kuning in Surabaya (Indonesië).

Na de val van Manilla en Singapore was Soerabaja de laatste vlootbasis in Zuidoost-Azië. Vanuit deze haven voer op 26 februari 1942 het geallieerde eskader van Nederlandse, Britse, Amerikaanse en Australische marineschepen onder leiding van schout-bij-nacht Karel Doorman uit om de Japanse invasie van Oost-Java te verhinderen. Bij het treffen met de Japanse vloot op 27 februari 1942 werden drie Nederlandse schepen, Hr.Ms. Java, Hr.Ms. Kortenaer en Hr.Ms. De Ruyter, tot zinken gebracht. Ter nagedachtenis aan diegenen die bij deze gevechten omkwamen, werd

in 1954 op het ereveld Kembang Kuning het Karel Doormanmonument onthuld. Met het aanbrengen van de vijftien bronzen platen is dit gedenkteken nu gecompleteerd. De platen zijn gefinancierd door de Stichting Het Gebaar en het Karel Doorman Fonds. De namenlijst voor deze platen is samengesteld door de Oorlogsgravenstichting in nauwe samenwerking met de heer M.G.J. van Zeeland. Deze oud-marineman heeft de gebeurtenissen in de Javazee in februari 1942 aan den lijve ondervonden.

Tijdens de ceremonie in Surabaya droeg de Commandant Zeestrijdkrachten, vice-admiraal Jan Willem Kelder, tevens de scheepsbel van de kruiser Java over aan de heer N.W.G. Buis, president van de Oorlogsgravenstichting. De scheepsbel, die in 1925 werd geschonken door de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Vloot naar aanleiding van de indienststelling van Hr.Ms. Java, is door het Marinemuseum in Den Helder in bruikleen gegeven aan de Oorlogsgravenstichting.

## REDDING

Hr.Ms. De Zeven Provinciën heeft op 30 december op zo'n zestig mijl voor de kust van Oman 29 schipbreukelingen gered die al negen dagen zonder water en voedsel op open zee rondreden in een open bootje met motorpech. Een Brits patrouillevliegtuig, vliegend in het kader van Operatie 'Enduring Freedom', ontdekte een klein bootje met veel mensen aan boord die zwaaiend duidelijk maakten dat er problemen waren. Dit werd doorgegeven aan het Nederlands Luchtverdedigings- en Commandofregat. Het schip stoomde direct met hoge vaart richting de opgegeven positie en nam de schipbreukelingen aan boord. Na verstrekking van voedsel en drinken en het geven van de eerste medische verzorging, zijn de mensen overgedragen aan de kustwacht van Oman.

## ZOEKTOCHT NAAR TERRORISTEN

Onder leiding van de Koninklijke Marine neemt de 'Combined Task Force' (CTF 150) deel aan een zoektocht van de regering van Jemen naar ontsnapte terroristen. De schepen van het internationale vlootverband controleren de zeewegen langs de kust van Jemen, om zo mogelijke vluchtroutes te blokkeren. De veroordeelde terroristen ontsnapten 5 februari uit de Jemenitische gevangenis. Onder de voortvluchtigen bevinden zich onder andere Jamal Ahmed Badawi, het brein achter de bomaanslag op de USS Cole in 2000, en Fawaz al-Rabeei, één van de verantwoordelijken voor de aanval op de Franse tanker Limburg in 2002. De gevangenen wisten te ontsnappen door een tunnel te graven die uitkwam in een moskee. Task Force 150, onder leiding van de Nederlandse commandeur Ort, patrouilleert met een groot aantal schepen in het Midden Oosten. Dit om te voorkomen dat terroristische organisaties de zee gebruiken voor transport van goederen en personen.

## HULP AAN GEKAAPT SCHIP

Voor de Somalische kust heeft het Nederlandse fregat Hr.Ms. De Zeven Provinciën humanitaire hulp verleend aan de opvarenden van een Taiwanees schip, dat eerder door piraten was gekaapt. De Taiwanees vissers werden op 29 januari losgelaten nadat de reder losgeld had betaald aan de Somalische kapers. Schip en bemanning waren twee maanden lang vastgehouden. De Taiwanees bemanning werd na vrijlating aan boord genomen van het Nederlandse fregat en kreeg een medisch onderzoek. Ook werden zij voorzien van voedsel en schoon drinkwater. De bemanningsleden maakten het naar omstandigheden redelijk, maar de langdurige gijzeling had zichtbaar sporen achtergelaten. Eén van de opvarenden werd met een vergevorderde ontsteking aan zijn onderbeen

direct overgebracht naar een ziekenhuis. Na de eerste hulpverlening gaven de Taiwanezen informatie over onder meer de organisatie van de Somalische piraten. Speciaal voor dit doel was eerder een buitenlandse officier aan boord gekomen die Mandarijn spreekt, de taal van de meeste bemanningsleden van het Taiwanees visserschip.

Piraterij is een veel voorkomend probleem in deze regio. Niet alleen de reguliere koopvaardij ondervindt daar last van, ook cruiseschepen en vrachtaarders met, onder meer door Nederland betaalde, hulpgoederen voor de regio zijn het doelwit. Afgelopen voorjaar nog werd een vaartuig gekaapt dat was geladen met VN-goederen en voedsel voor de gebieden die waren getroffen door de tsunami.



## TROMP EN HAAR TROMPERS

In de Tweede Wereldoorlog schreef de lichte kruiser Hr.Ms. Tromp geschiedenis. Het schip nam deel aan diverse acties in onder andere Zuidoost-Azië en in de Zuidwest-Pacific en incasseerde hierbij vele treffers. Desondanks ging het niet ten onder. Niet alleen kreeg het schip hierdoor de bijnamen 'Ghostship' en 'The lucky ship', maar tevens ontving het op 8 januari 1949 een 'Koninklijke Vermelding bij Dagorder'. Deze dapperheidonderscheiding werd toegekend voor de bijzondere intensieve wijze waarop het schip had deelgenomen aan de bescherming van de Geallieerde Koopvaardijvloot en enkele specifieke acties in de periode 1942-1945.

Een aantal oud-opvarenden en nabestaanden van oud-bemanningsleden van deze lichte kruiser Tromp – die sinds de Tweede Wereldoorlog elkaar met grote regelmaat op reünies ontmoeten – besloten de belevenissen van het schip te boekstaven. Dit resulteerde in het prachtige boekwerk 'De Tromp en haar Trompers'. Het boek vertelt, rijk geïllustreerd met unieke foto's en documenten, over het bijzondere schip en zijn opvarenden. Op 7 december jongstleden mocht de commandant van het Luchtverdedigings- en Commandofregat (LCF) Hr.Ms. Tromp,

kapitein-ter-zee C.J.H. Trimpe Burger, het eerste exemplaar in ontvangst nemen uit handen van de voorzitter van het reüniecomité Oud-Trompers WOII, mevrouw Van der Meer Mohr. Om de avonturen van de lichte kruiser – die als zevende schip in de geschiedenis de naam Tromp droeg – meer bekendheid te geven, ontvingen ook alle opvarenden van de huidige Tromp – het negende schip met deze naam – een exemplaar. De oud-Trompers kregen een uitgebreide presentatie over het nieuwe LCF, waarbij niet alleen de verschillen, maar ook de overeenkomsten met de lichte kruiser werden toegelicht. Bij de rondleiding door het schip leidden de veranderingen van de afgelopen zestig jaar bij menig oud-Tromper toch nog tot verbazing en verwondering. Het boek 'De Tromp en haar Trompers' kwam mede tot stand dankzij een aantal leden van een vriendenkring van modelbouwers van marineschepen. Het boek wordt uitgegeven door uitgeverij Lanasta in Emmen (ISBN 90-230-1122-8).

*Als commandant van het negende schip met de naam Tromp nam KTZ Trimpe Burger het eerste exemplaar van het boek 'De Tromp en haar Trompers' in ontvangst.*



## NOODHOSPITAAL BOOD HULP AAN ACHTDUIZEND MENSEN

Nederlandse militairen die met het veldhospitaal medische hulp boden aan slachtoffers van de aardbeving in Pakistan hebben in totaal achtduizend mensen geholpen. In de ziekenpost hielden zij zo'n 4.600 consulten. Medische mobiele teams hielpen nog eens 3.300 gewonden. Eind januari keerden de mili-

tairen terug naar Nederland. Een klein team bleef achter op de militaire luchthaven van Islamabad, om medische bijstand te verlenen aan NAVO-personeel dat naar huis terugkeert. Het veldhospitaal opende op 9 november 2005 zijn deuren aan de rand van de stad Bagh. In het hospitaal zijn ruim honderddertig opera-

ties uitgevoerd, waaronder tientallen ingrepen aan de blinde darm. Ook behandelden de Nederlanders vele botbreuken en vergroeiingen door oude verwondingen. Vanuit het hospitaal gingen er regelmatig medische patrouilles per helikopter op pad om in moeilijk bereikbare gebieden mensen te helpen.

## VAN ZEESOLDAAT TOT MARINIER



Raadpensionaris Johan de Witt en luitenant-admiraal Michiel de Ruyter presenteerden medio augustus 1665 in de Staten-Generaal een plan voor de oprichting van een regiment zeesoldaten. Bij de resolutie van 10 december 1665 werd dit regiment daadwerkelijk opgericht: het Korps Mariniers was een feit. De Republiek der Verenigde Nederlanden beschikte daarmee over 'bevaren soldaten, toegerust voor de dienst ter zee'. In 340 jaar hebben deze zeesoldaten zich ontwikkeld tot een expeditie-naire en snel inzetbare strijdmacht, gespeciali-

seerd in amfibische operaties met lichte infanterie-eenheden. Niet langer alleen inzetbaar in de garnizoenplaatsen bij belangrijke havens, maar wereldwijd onder alle klimatologische en geografische omstandigheden. Afgelopen 10 december stond het Korps Mariniers op de Coolingsingel te Rotterdam stil bij zijn roemruchte historie. Defensie-minister Henk Kamp nam het defilé – bestaande uit een kleine tweeduizend oud-mariniers en zeshonderd actief dienenden – ter ere van de korpsverjaardag af. Voorafgaand aan het cere-

monieel op de Coolingsingel werd er een korte militaire plechtigheid gehouden bij het mariniersmonument op het Oostplein. Tijdens deze plechtigheid werden kransen gelegd ter herdenking van alle gevallen uit de geschiedenis van het Korps Mariniers door de burgemeester van Rotterdam, mr. Ivo Opstelten, de plaatsvervangend commandant van het Korps Mariniers, brigadegeneraal Herman van der Til, en de voorzitter van het contact oud-mariniers, luitenant-kolonel b.d. Jan Bruning. (Foto's CAVDKM)

## MUSKETTEN EN ZILVEREN MUNTEN

Zilverstaven, musketten, sabels en zilveren munten. Dit waren slechts enkele van de schatten uit het gezonkte VOC-schip 'De Rooswijck'. Aan boord van Hr.Ms. De Ruyter in de haven van Plymouth overhandigden de ontdekkers deze schatten vorige maand symbolisch aan staatssecretaris Wijn van het Ministerie van Financiën. De Rooswijck verging op 9 januari 1740 voor de kust van Engeland. Het schip – aangevoerd door kapitein Ronzieres – was met een waardevolle vracht ten behoeve van de handel op weg naar Batavia. In 1998 werd het wrak van het schip ontdekt, maar het duurde nog enkele jaren voordat de 'schatten' geborgen werden. Omdat de marine tijdens de Gouden Eeuw regelmatig werd ingezet om VOC-schepen met waardevolle ladingen te begeleiden en te beschermen, verzorgde het Luchtverdedigings- en Commandofregat De Ruyter een passend decor voor de overhandiging.



### ONDERZOEK GEMENGD VAREN

'Vrouwen ook onderzee', was eind 2005 het 'revolutionaire' nieuws in de media. In het kader van het 'Actieplan Gender' van het Ministerie van Defensie is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om vrouwen deel te laten uitmaken van de vaste bemanning van onderzeeboten. Dit onderzoek is inmiddels in volle gang. Een onderzoeker van de Erasmus Universiteit Rotterdam heeft begin januari meegevaren aan boord van Hr.Ms. Zeeleeuw; het onderzoek zal worden voortgezet aan boord van Hr.Ms. Walrus. Tijdens deze studie wordt een beeld geschetst van de organisatie aan boord, de indeling van de ruimtes, de formele en informele hiërarchie en de sociale sfeer. Ook worden bemanningsleden geobserveerd en interviews afgenomen, zowel aan boord van de onderzeeboten als op de oppervlakteschepen. Daarnaast komt er nog een wetenschappelijk literatuuronderzoek, onder andere naar het functioneren van teams, en worden buitenlandse ervaringen over het varen met vrouwelijke bemanningsleden aan boord van onderzeeboten geanalyseerd. Parallel hieraan loopt een onderzoek door de Koninklijke Marine. Dit onderzoek richt zich op de mogelijke gevolgen voor de bedrijfsvoering (o.a. medisch, materieel- en personeelslogistiek) bij het varen met gemengde bemanningen aan boord van onderzeeboten. Zodra de resultaten van voornoemde onderzoeken bekend zijn, wordt het eindrapport aan de staatssecretaris van Defensie aangeboden. Of vrouwen in een praktijk vervolgonderzoek daadwerkelijk zullen meevaren aan boord van onderzeeboten, hangt af van de resultaten van het eindrapport. Afhankelijk van de resultaten van het eventuele praktijkonderzoek wordt besloten of vrouwen permanent deel gaan uitmaken van de bemanning van onderzeeboten.

*Uit de oude doos*

### Je talen kennen

"Omstreeks 1975 was ik commandant van vliegtuigsquadron 7 en moest ik vanaf Marinevliegkamp De Kooy met een Agusta Bell helikopter een zwaar gewonde man van een Russisch vrachtschip afhalen en overbrengen naar het academisch ziekenhuis in Groningen. Het bleek een enorme varende 'visverwerkingsfabriek' en lag zo'n vijftig zeemijl noord van de Friese kust. Ter plaatse zetten we de 'heliredder', een brancard en de arts met de lier op het schip af. Na een half uur rondcirkelen, waarbij onze brandstofmeter naar een gevaarlijk dieptepunt zakte, zagen we beweging aan dek en de arts gebaarde dat hij opgetakeld kon worden. Eenmaal binnen meldde hij zich gelijk op de intercom, maar kon ons nauwelijks iets vertellen over het slachtoffer en de toedracht van het ongeluk... 'die lui spreken geen woord Engels' was zijn excuus. Nadat we de brancard met slachtoffer en de heliredder omhoog hadden gehesen, vertelde de redder zijn verhaal op de intercom: 'Tsjonge, da's ook wat. Die arme sloeber was pas 32 jaar. Van bovenaf in het ruim gedonderd. Zwarte schedelbasisfractuur, dus die zal het wel niet meer redden. Laat vrouw en drie kinderen achter in Riga'. Inderdaad overleed het slachtoffer in de helikopter nog voor we de kust bereikt hadden."

Kolonel der mariniers b.d. P.A.M. Fiévez

### Janmaten

"In 1947 logeerde ik bij een oudere neef en zijn vrouw in Hilversum. Tijdens dit bezoek gingen wij op een avond naar de bioscoop. Nadat wij hadden plaatsgenomen, kwamen even daarna een stel janmaten (matrozen, red.) van het 'Marine Opleidingskamp Loosdrecht' een paar rijen achter ons zitten. En daar begon het... 'moeder waarom laat je je dochter niet bij ons zitten' en meer van dat soort opmerkingen galmden door de zaal. Dat duurde zo een poosje, totdat ik me omdraaide en zei: 'als je zo geïnteresseerd bent, waarom kom je dan niet hier zitten?' Tot mijn verbazing had een van de jannen de moed om naast mij te komen zitten... tot grote hilariteit van de overige bioscoopgangers die dit alles aangehoord en gezien hadden. Dat was het begin van iets moois en een jaar later zijn deze janmaat en ik getrouwd. De titel van de film was trouwens heel toepasselijk 'Je moet maar boffen!' Na een huwelijk van 55 jaar is mijn janmaat een paar jaar geleden overleden."

Een vroegere marinevrouw G. Robot-De Jonge

**Heeft u ook een leuke, mooie, bijzondere of grappige anekdote? Stuur deze naar [allehens@mindef.nl](mailto:allehens@mindef.nl) onder vermelding van 'Anekdote' en wie weet staat uw verhaal de volgende keer in 'Van Boord'.**

BIJZONDER VERHAAL?  
MAIL HET NAAR: [ALLEHENS@MINDEF.NL](mailto:ALLEHENS@MINDEF.NL)

## Keuringen bij de Koninklijke Marine

# De poort tot vloot

Een militaire keuring moet! In de eerste plaats was dit voor de betrokkene zelf van belang. Met de afkeuringformulieren in de hand kon immers worden uitgemaakt of een ziekte of letsel was ontstaan 'in en/of door de dienst'. Zo kon gekeken worden of er reden was voor een eventuele schadeclaim en dus een kans op een uitkering of pensioen. Een goede keuring was er bovendien ter bescherming van de krijgsmacht. Deze diende er immers redelijkerwijs op te kunnen vertrouwen dat haar personeel gedurende lange tijd inzetbaar bleef en dat militairen niet plotseling uitvielen ten gevolge van een reeds bestaande kwaal. Maar hoe verliepen keuringen in het verleden? **Tekst: Anselm van der Peet (Nederlands Instituut voor Militaire Historie)/Foto's: NIMH**

Tot aan 1940 was het afkeuringpercentage van hen die zich opgaven voor dienst bij de Koninklijke Marine dikwijls vrij groot. Dit kon onder andere worden teruggevoerd op de toenmalige strenge keuringseisen, maar ook op de fysieke gesteldheid van sommige bevolkingsgroepen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog lagen de keuringsactiviteiten bij de over zee opererende KM nagenoeg stil. Er werden echter wel toekomstplannen gemaakt. Nadat in september 1944 het zuiden van Nederland was bevrijd, lagen zodoende de wervingsschema's al gereed. Op 2 november van datzelfde jaar werd het zogeheten oorlogsvrijwilligerinstituut voor de Koninklijke Marine geopend. Nog geen vier dagen later arriveerde de eerste groep oorlogsvrijwilligers in Groot-Brittannië. Zij belandden op het stoomschip Oranje Nassau dat in het Londense Shadwell bassin een ligplaats had en tot opkomstcentrum was omgebouwd. De eerste oorlogsvrijwilliger die aldaar alle keuringen doorstond, was de stoker der derde klasse H. Plom, met het stamboeknummer 4410001. In mei 1945 ging het opkomstcentrum over naar de basis HMS Royal Arthur in het Schotse Skegness. Ook daar zouden nog vele oorlogsvrijwilligers worden gekeurd.

### Hic porta classis est

Op 16 januari 1946 opende de Koninklijke Marine in Voorschoten de poorten van het eerste naoorlogse opkomstcentrum op vaderlandse bodem. Erg indrukwekkend was dit complex overigens niet; het telde slechts enige oude houten barakken. De medische keuring verliep er destijds als volgt. Eerst moest de bedremmelde keurling een zogeheten 'gezondheidsinspectie' ondergaan. Een mooi woord voor het onderzoek naar geslachtsziekten. Tegelijkertijd werd hij op schurft onderzocht, een in die jaren nog veel voorkomende besmetting. Vervolgens werd de urine op glucose- en eiwitgehalte getest en bloed afgenomen om de bezinkingssnelheid van de rode bloedlichaampjes vast te kunnen stellen. Dit gold vanouds namelijk als een aanwijzing voor bepaalde ziekteprocessen. Daarna werden de keurlingen nog individueel lichamelijk bekeken, beklopt, beluisterd en betast. Wie dit alles had weten te doorstaan, kreeg in een apart lokaal nog een ogen-, oren-, neus-, keel- en

mondonderzoek, met aanvullend uiteraard de onvermijdelijke kleinbeeldröntgenfoto. De tandheelkundige en psychodiagnostische sessies tenslotte, werden door aparte afdelingen uitgevoerd.

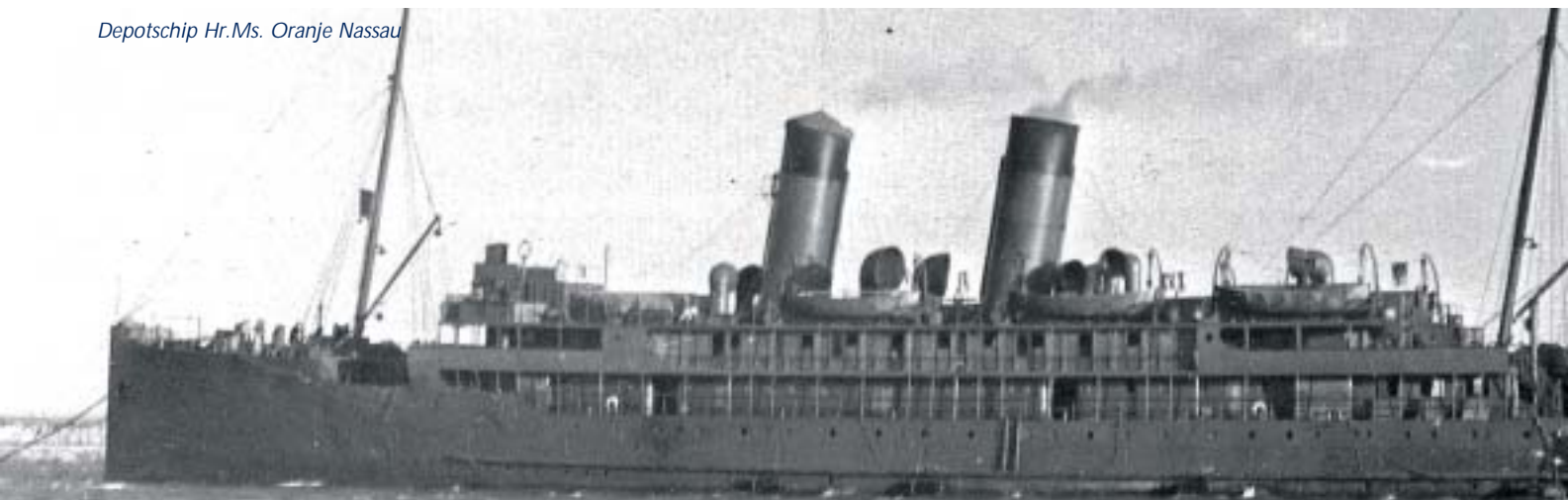
Dit hele onderzoeksproces werd als het ware aan de lopende band uitgevoerd. Vanaf de opening van het opkomstcentrum in 1946 lag de 'productie' ervan hoog. Zo werden in het eerste jaar 1.304 oorlogsvrijwilligers, 902 reserveofficieren en adelborsten, 2.459 beroepsrekruten en 809 dienstplichtigen gekeurd, plus een groep van 468 man die zich meldde voor herselectie. Ook marva's werden hier gekeurd. Kort nadat Nederland was bevrijd vond de keuring van dit vrouwelijke marinepersoneel plaats door toedoen van een eveneens vrouwelijke arts.

Het oude, wat benauwd riekende barakkencomplex in Voorschoten werd in 1961 verlaten. Het opkomst- en keuringscentrum werd overgebracht naar het Marine Opleidingskamp in Hilversum. Hier was een gebouw verrezen dat speciaal was ingericht voor een zo efficiënt mogelijke afstemming tussen keuring en selectie. Vanuit de lucht had het complex veel weg van een ster met vijf stralen. Als een keurling dit gebouw betrad, werd hij naar de eerste 'straal' ofwel poot 1 gedirigeerd; het domein van bureau aanneming en opkomst. Poot 2 was bestemd voor de afdeling selectie, in poot 3 vond het psychodiagnostische onderzoek plaats, terwijl in poot 4 het medische keuringswerk werd verricht. Poot 5 huisvestte de kantine. Alle keuringen vonden hier op de eerder beschreven wijze plaats. In totaal zouden ongeveer honderdduizend keurlingen dit centrum doorlopen, alvorens het in 1983 werd verplaatst naar Amsterdam. 'Hic porta classis est' (de poort tot de vloot, red.) was niet voor niets het motto van het keurings- en selectiecentrum dat met MARKEURSEL werd aangeduid.

### Onder de loep

Bij de procedures van de lichamelijke en de psychische keuring bij de KM greep men terug op de kennis die hierover aanwezig was bij de Britse strijdkrachten. In navolging van de Britten, die de keuringsuitlagen samenvatten in de formule 'Physical, Upper- and Lower limbs, Hearing, Eyes and Stability', werd na 1945 in Nederland het ABOHZIS

Depotschip Hr.Ms. Oranje Nassau





Binnenkomst van een nieuwe groep rekruten in het MOCV.



Bloeddrukmeting in het Marine Opleidings Kamp Hilversum.

systeem gehanteerd. Dit stond voor: algemeen; bovenste en onderste ledematen, inclusief de rug; horen; zien; intelligentie; (geestelijke) stabiliteit. Deze letters werden aangevuld met een cijfer. Hierbij betekende 0 alles goed en stond 5 voor afgekeurd. Alle cijfers daartussen vroegen om beraad. Met de ABOHZIS van een keurling in handen, kon de selectie-officier uitmaken bij welke dienstvakken betrokkene kon worden ingedeeld. Hierbij speelden zogeheten functiegrammen – die in onderlinge samenwerking tussen de functieanalisten van de krijgsmacht en artsen waren opgesteld – een grote rol. Aan de hand hiervan werden dan de meest gekwalificeerde kandidaten voor een bepaalde functie uitgezocht.

#### X-ray van de geest

Al vanaf 1914 vonden bij de keuring van rekruten van de marine ook intelligentietests plaats. Doordat na 1945 de marinekeuringen centraal in het opkomstcentrum werden uitgevoerd, werden ook hier de intelligentieonderzoeken uitgevoerd. Aanvankelijk viel dit onderzoek onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Psychotechniek, maar al spoedig werd het een onderdeel van de afdeling Psychodiagnostiek. De mate van intelligentie van de rekrut werd in de medische ABOHZIS keuringsuitslag met een cijfer achter de I aangegeven. Een I-5 was zwak begaafd, een I-1 was goed. De grens lag ongeveer bij I-3. Maar die accepteerde de marineleiding niet. In de eerste jaren van het bestaan van het marinekeuringscentrum vonden de intelligentietests nog collectief plaats. Op 1 maart 1950 ging men evenwel over op een individueel intelligentieonderzoek. Bezat een keurling al een diploma van een beroepsopleiding, dan werd hij van een dergelijke test vrijgesteld. In het opkomstcentrum werden overigens ook keuringen verricht van koopvaardijpersoneel dat als dienstplichtige bij de Koninklijke Marine zou worden ingelijfd. Ook bij deze keuring vielen mensen met een te lage intelligentie af.

De Geneeskundige Dienst der Zeemacht was kort na de Tweede Wereldoorlog op zoek gegaan naar onderzoeksmethoden waarmee tijdens de keuring psychiatrische afwijkingen zo goed mogelijk konden worden opgespoord. Hiervoor leken de zogeheten projectietests het

meest geschikt te zijn. Bij dergelijke tests werd de keurling bijvoorbeeld gevraagd een man of een boom te tekenen, of een onderschrift te bedenken bij een illustratie. De achterliggende gedachte hierbij was dat de proefpersoon zich onbewust bloot zou geven en zijn eigen ervaringen en verlangens op die illustraties of zijn tekening zou projecteren. Van februari 1946 tot februari 1947 werd in het Marine Opkomst Centrum als routine de associatietest van de Zwitserse psychiater C.G. Jung gebruikt. Nadat er ongeveer 1.700 Jung-testen waren afgenomen, ging men over op de 'vlekkentest' van de eveneens Zwitserse psychiater H. Rorschach. Op deze wijze werd het mogelijk, zelfs zonder de onderzochte kandidaat te zien, om een oordeel over zijn of haar psychische toestand te geven. De Rorschachtest werd in die jaren beschouwd als een soort 'X-ray of the mind'. De psychodiagnostische keuring leidde ertoe dat steeds minder marinepersoneel op psychische gronden alsnog werd afgekeurd. Dit toonden onder andere de statistieken aan. In 1949 werden er 174 personen afgekeurd op grond van een onvoldoende I en S (1,67 %); in 1951 bedroeg dat aantal nog slechts drie personen (0,05 %).

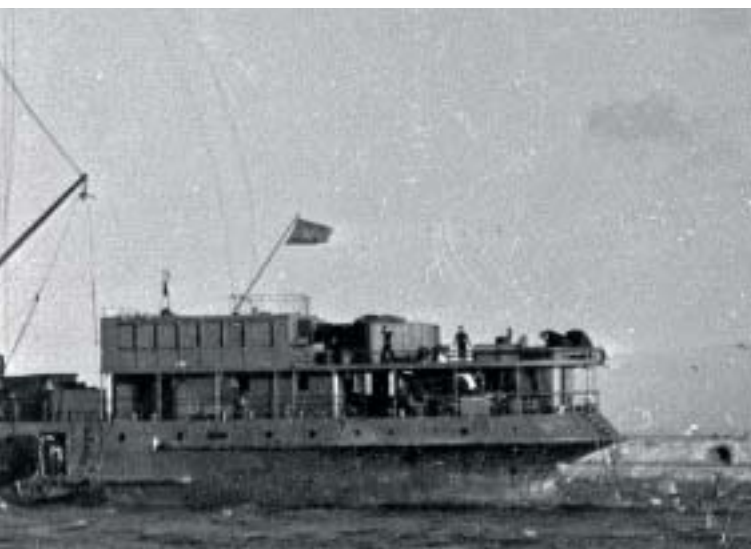
#### Afgekeurd

Wanneer iemand in de eerste jaren na 1945 voor de marine was afgekeurd, kreeg betrokkene eenvoudigweg te horen dat hij of zij maar elders zijn of haar geluk moest gaan beproeven, zonder verder veel uitleg te krijgen. In de laatste decennia van de twintigste eeuw werden de redenen van afkeuring in een gesprek tussen de keurling en een leidinggevende van het keuringscentrum toegelicht. De afgekeurde kon dan, indien nodig, te horen krijgen dat hij of zij de huisarts moest raadplegen. Deze arts kon altijd worden ingelicht over hetgeen in het keuringscentrum was ontdekt. Een informatiebron die voor overigen, zoals potentiële werkgevers, niet ter beschikking stond. Het medisch beroepsgeheim bleef gehandhaafd. Overigens diende iedere marineman of -vrouw die in het tijdsbestek na de Tweede Wereldoorlog werd gedemobiliseerd of met pensioen de dienst wilde verlaten, in het keuringscentrum te worden uitgekeurd. De dienst kon niet worden verlaten indien de eigen lichamelijke conditie onvoldoende was

De keuringen bij de Koninklijke Marine stonden door de jaren heen grotendeels in het teken van het garanderen van de werving van medisch kwalitatief goed personeel. Hierbij gingen de controles van de rekruten op een afdoende fysieke gesteldheid al snel hand in hand met onderzoeken naar hun psychodiagnostische gesteldheid. De latere procedures rondom medisch advies aan hen die waren afgekeurd, tonen aan dat de keuringsartsen van de zeestrijdkrachten al evenzeer oog hadden voor de algehele gezondheidssituatie van hen die de poorten van de keuringscentra binnengingen.

#### Naslagwerk:

G.T. Haneveld, A.J. van der Peet (red.), 'Van stiefkind tot professionele wasdom. De medische zorg bij de Nederlandse zeemacht in de twintigste eeuw', uitgever: De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, Omvang: 480 p., geïllustreerd, ISBN 90 6707 601 5, Prijs: € 22,50 ■



## Prins Carnaval met marinesentiment

# 'De perfecte leerschool'

Oktober 1988. De achttienjarige Archibald Bakker meldt zich bij marine. Zijn vader zat bij de koopvaardij en Archibald wil ook graag varen. Zes jaar later, met een zware rugzak vol 'lessons learned', verlaat hij de marine als matroos der eerste klasse. De reis naar de West en een bijna zeegevecht in de Adriatische Zee zijn onder meer ervaringen die hij nooit meer zal vergeten. "Het was de perfecte leerschool", kijkt de 37-jarige veteraan terug op zijn marineloopbaan. Anno 2006 hijst hij zich weer in het uniform. Maar nu in een carnavalstenuë als Prins Archibald de Eerste.

Tekst: Vanessa Strijbosch



"Dit is een unieke foto. Ik stond toen helemaal in mijn eentje op de boegpunt van de Banckert. Het was een geweldige reis." (foto: archief Bakker)

foto: archief Bakker



Bij binnenkomst in de huiskamer van Archibald Bakker, het boegbeeld van de grootste carnavalsvereniging van Zwolle, valt het fel blauwe carnavalskostuum hangend aan de kast direct op. "Een primeur... je bent de eerste van buitenaf die het ziet", zegt hij trots wijzend naar het door zijn vrouw gemaakte imposante kostuum. Zijn officiële outfit – door de hofcoupeuse speciaal op maat gemaakt – houdt hij tot het feestgedruis losbarst nog geheim in een andere kamer. "Een pak van zo'n drieduizend euro, dat ligt op een veilig plekje", zegt hij. De raschte 'Blauwvinger' (een van oorsprong Zwollenaar, red.) vindt het een eer om Stadsprins te zijn van Zwolle, tijdens carnaval omgetoverd tot 'Sassendonk'. "Ik ben gekozen door het vorstendom, een raad van oud-prinsen, en heb hier niet zelf om gevraagd. Toch beschouw ik het als een bekroning. Dit betekent heel veel voor mij...zeker als je van kinds af aan al carnaval viert."

### Bevlogen

Zaterdag 25 februari jongstleden kreeg Prins Archibald de Eerste de 'sleutel van zijn stad' door de burgemeester uitgereikt. Op dat moment was hij vier dagen 'de baas' van Zwolle. Daarvoor moest de Prins tijdens zijn intocht op ludieke wijze de brug naar de binnenstad 'veroveren', een gebruikelijke traditie in het Zwolse carnavalsfeest. Net als elk jaar heeft ook het 'brugspektakel' van 2006 een thema: jawel...de marine! Want Prins Archibald de Eerste is de zeestrijdkrachten nog lang vergeten. Hij spreekt nog bevlogen over zijn 'tijd bij de baas'. De herinneringsboeken van de reizen die hij maakte liggen verspreid op de eettafel in zijn woonkamer.

Bakker's mooiste reis? Daar hoeft de veteraan niet lang over na te denken. "Caribbean Tour van mei tot november 1991", dreunt hij op. "Als ze mij morgen bellen om dezelfde reis met hetzelfde schip

en dezelfde bemanning te maken, ga ik zo mee. Zonder twijfel." Op Hr.Ms. Banckert, het voormalige S-fregat van de KM, voer hij met 174 man zeven maanden door de West. Een reis die hij tot de dag van vandaag koestert. Hij citeert opmerkelijke 'wapenfeiten' uit het herinneringsboek: "1,6 miljoen gulden opgehaald aan boord bij bureau KAS, 10.000 pakjes sigaretten en 31.000 liter bier zijn er doorheen gegaan." Bakker had net zijn takenboek in zijn eerste Westreis ('89-'90) afgerond en was toen matroos I Technische Dienst Elektronica. "De sfeer was geweldig. We gingen voor de tweede keer naar de West met bijna dezelfde Technische Dienst. Het was al een hecht team en dat is het ook gebleven." Bakker herinnert zich ook de commandant van het schip nog heel goed. "Hij kende iedereen bij naam, wist of je getrouwd was, kinderen had, wat je ouders deden. Heel persoonlijk, hij was er echt voor zijn mannen." Terwijl hij herinneringen ophaalt, bladert de oud-marineman door het boek. "Kijk, dit bedoel ik", zegt hij wijzend naar een foto. "Hier zijn we aan het waterskiën achter het schip. Dat is toch ongelooflijk, zo iets zal je nu niet meer zien."

### Gevormd

Bijna negentien jaar was Bakker toen hij zich aanmeldde bij Marinekazerne Amsterdam. Zeventien jaar later kan hij zijn volharding nog als de dag van gisteren herinneren. "Het was een ramp. De korporaal had het op mij gemunt. Hij moest mij altijd hebben: schreeuwen dat ik mijn handen uit mijn zak moest houden, niet over zijn gras mocht lopen. Dat soort dingen." Toch zegt de Zwollenaar juist van die periode veel geleerd te hebben: "Toen is de basis gelegd voor mijn verdere leven. Ik ben gevormd door de marine. Dat blijf ik zeggen. Het was heel duidelijk wat van me verwacht werd. De marine

was een de perfecte leerschool voor mij. Ga maar eens zeven maanden met z'n negenen in een ruimte van drie bij drie zitten. Dan leer je die jongens om je heen echt goed kennen. Je moet het met elkaar doen, je bent samen een bedrijf. Ik heb geleerd om te geven en nemen."

## Natuurlijk vond ik het spannend. De hele tijd spookte de vraag door mijn hoofd: 'wanneer komt die klap?'

### Bijna zeegevecht

Bakker haalt een krantenknipsel tevoorschijn uit 1994. 'Bijna zeegevecht tussen Servisch oorlogsschip en NAVO om lading olie' is de kop van het artikel. "Dat was mijn schip", begint Bakker op een rustige toon te vertellen. "Ik was net overgeplaatst van de Banckert naar het S-fregat de Van Kinsbergen. We voeren op de Adriatische Zee in het kader van 'Operation Sharp Guard'. Ik had net de nachtwacht gehad en wilde al mijn mandje opzoeken om te gaan slapen. Opeens merkte ik dat van de kruisvaart op alle hoofdvaarten werd overgeschakeld. Ik wist meteen dat het fout zat. Kort daarna gingen alle luiken dicht. Ik deed onmiddellijk mijn zwemvest aan en zette mijn gasmasker op... En toen was het wachten op wat er komen ging. Het bleek dat we een tanker achtervolgden die op weg was naar de vijand om die te bevoorraden en dus het embargo zou schenden. Ondertussen werden we belaagd door kleine bootjes die ons wilden aanvallen. Gelukkig boden de Amerikanen en Canadezen snel hulp. Onze special forces hebben de tanker overmeesterd en alles liep uiteindelijk met een sisser af." Het is een van de meest indrukwekkende herinneringen van Bakker. Toch blijft de Zwollenaar er nuchter onder. "We waren er getraind voor. Ik wist precies wat ik moest doen: zitten en wachten. Natuurlijk vond ik het spannend. De hele tijd spookte de vraag door mijn hoofd: 'wanneer komt die klap?'"

Na vijf jaar en elf maanden besloot Bakker de marine de rug toe te keren. "Er werd mij teveel verteld wat ik moest doen. Mijn hele loopbaan was al uitgestippeld. Ik kreeg op een gegeven moment een brief dat ik was aangemeld voor de korporaalsopleiding. Maar er werd mij niet eerst even gevraagd of ik dat wel wilde. Ik had er geen zin meer in. Bovendien wilde ik een commerciële baan, ik wilde mijn brood verdienen op mijn eigen manier."

Bakker is nu accountmanager bij een bedrijf in Holten. "Ik doe nu waar ik goed in ben: praten en verkopen", lacht de veteraan. "Toen ik net bij de marine was gestopt, was ik er echt klaar mee. Later kwam het marinegevoel toch weer terug. Ik denk nog vaak aan die tijd. Ik merk dat ik dingen, die ik bij de marine heb geleerd, ook in mijn huidige werk toepas. Het is een manier van denken en doen die ik heb meegekregen." ■

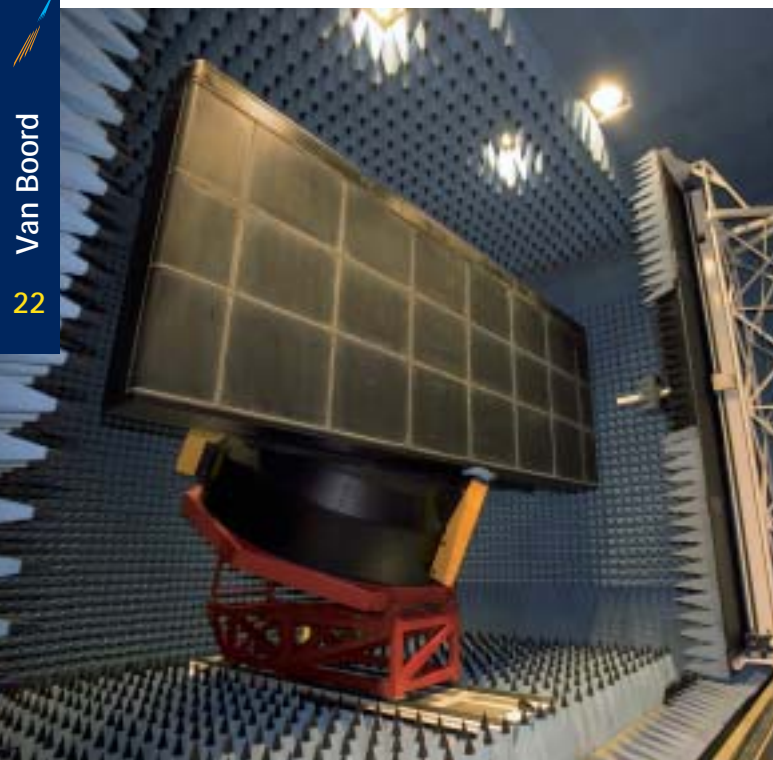


foto: Ruud Mol (CAVDKM)

## Succesvolle antennemetingen in futuristische meetkamer

# 'SMART-L ziet alles'

Even lijkt het of je een sciencefiction film binnenstapt als je de futuristisch ogende meetkamer van het Marinebedrijf betreedt. De in metaal gehulde ruimte is van binnen bekleed met duizenden blauwzwarte punten van speciaal absorptiemateriaal dat elk geluid dempt. In het midden pronkt een brok techniek dat het hart van menig technicus sneller doet kloppen: de 'Signaal Multibeam Acquisition Radar for Targeting', beter bekend als de SMART-L. In een serie testen werd de antenne van deze radar vorige maand in de bijzondere meetkamer doorgelicht en waar nodig correct afgesteld. Tekst: Karen Gelijs/Foto's: CAVDKM



Ingenieur Arnold Boomstra, Adviseur Engineering bij de afdeling SEWACO van het Marinebedrijf, weet alles over de radar die ook zijn hart sneller doet kloppen. “De SMART-L is een rondzoekende radar voor het lange afstandsplaatje van het schip”, vertelt hij vol enthousiasme. “De radar kan in een straal van vierhonderd kilometer rondom het schip allerlei doelen detecteren. Van stealth-vliegtuigen, schepen, tot raketten.” Omdat de radar zelfs vogels kan zien, verwerkt een computer achter de schermen alle binnenkomende gegevens. Zo wordt bepaald of het een zogenoemde ‘clutter’ – iets dat je niet wilt zien, zoals een groep meeuwen – of een doel betreft. “Kijk, een groep vogels vliegt natuurlijk geen driehonderd kilometer per uur en is dus makkelijk te onderscheiden”, legt Boomstra lachend uit.

### Op maat gemaakt

De SMART-L werd door het bedrijf Thales te Hengelo speciaal op maat ontwikkeld voor de Nederlandse Luchtverdedigings- en Commandofregatten en de Duitse Sachsenklasse fregatten van het type 124. “Persoonlijk durf ik te stellen dat dit een van de beste radars ter wereld is”, vindt Boomstra. “Ze hebben in Hengelo een uitstekende job geleverd, zeker vanuit technisch oogpunt.”

De radar bestaat uit een antenne die detecteert, met daaraan verbonden een processingsysteem voor de tracking, identificatie en classificatie. “Van tal van objecten staat de signatuur opgenomen in het softwaresysteem, zodat een vriendelijk of vijandelijk object makkelijk te identificeren is.” De uitkomst komt vervolgens binnen in de commandocentrale, waar passende maatregelen genomen

kunnen worden. “De SMART-L ziet alles!” Om aan te geven hoe secuur de radar wel niet is, vertelt Boomstra dat Thales tijdens testruns met de SMART-L vanuit Hengelo zelfs een ijzeren balletje ter grootte van een tennisbal op de Veluwe kon detecteren.

### Kalibratie

Het oudste exemplaar van de SMART-L staat niet aan boord van één van de vier Luchtverdedigings- en Commandofregatten, maar op de ‘Land Based Test Site’ van Marinekazerne Erfrins. “Dit exemplaar draaide destijds nog proef op de oude Geleidewapenfregatten van de KM”, vertelt de adviseur Engineering. Omdat deze radar nu ruim vijf jaar oud is, werd het tijd voor onderhoud. “Het Marinebedrijf draagt de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de radar en moet de performance ervan kunnen garanderen.” Daarom werd het immense gevaarte van vijf bij acht meter vorig jaar met speciaal transport naar het Marinebedrijf overgebracht. “Dat haalde destijds zelfs de kranten”, herinnert Boomstra zich.

Enmaal op het Marinebedrijf kreeg de radar groot onderhoud. Het systeem werd uit elkaar gehaald, gereinigd, vocht werd verwijderd uit de antennes en alles werd nagelopen. Ook werd de radar vorige maand volledig doorgemeten om te kijken of de antenne nog nauwkeurig is. “De ‘flatplate’ van de SMART-L is als het ware opgebouwd uit vierentwintig kleine antennes die allemaal dezelfde prestatie moeten leveren. Want als er één afwijkt van de rest, dan kan dat grote invloed hebben op de betrouwbaarheid van het geheel.” In de futuristische ‘nearfield’ meetkamer van het Marinebedrijf werd elke antenne dan ook afzonderlijk doorgelicht. De antenneparameters werden gemeten, de richtingsgevoeligheid getest, de patronen doorgelicht, de bundelbreedte (denk aan de lichtbundel van een zaklantaarn, maar dan van radiostraling, red.) gemeten en de zijlussen (zijstralingen) bekeken.

“Nauwkeurigheid is voor een radar uitermate belangrijk. Als de antenne een doel op 217 graden ziet, moet dat doel daar ook daadwerkelijk zijn. Ook bij ‘tracking’ – het meten van de omvang van een doel en met welke snelheid het dichtbij komt – is nauwkeurigheid cruciaal. Daarom is het zo belangrijk dat elk van de vierentwintig zogenoemde striplines hetzelfde meet, richtingsgevoel heeft en dezelfde informatie over het kanaal doorgeeft.” Uit de testen van afgelopen maand bleken kleine discrepanties, maar de waardes lagen nog binnen de toegestane marges van specificaties. “Het kon echter nauwkeuriger en daar hebben we voor gezorgd door de antennes te kalibreren, waardoor alles weer perfect op elkaar is afgestemd.”

### Koploper

Het Marinebedrijf heeft volgens Boomstra de perfecte ruimte voor dergelijke metingen. “Toen dit gebouw jaren geleden werd neergezet, lagen de plannen voor de SMART-L al op de tekentafel. Met vooruitziende blik heeft de KM toen deze speciale ‘nearfield’ meetkamer laten inbouwen.” De ruimte beschikt over alle factoren voor optimale antennemetingen. Zo staat de meetkamer op zijn eigen waterpasse fundering; houdt een metalen constructie rondom storingen van buitenaf tegen; wordt de temperatuur binnenin constant gehouden; is de ruimte voorzien van speciale verlichting die geen elektromagnetische

energie afgeeft; en zijn de wanden bekleed met bijzonder absorptiemateriaal om zijstralingen op te vangen, zodat alleen de bundel wordt gemeten waarom het op dat moment draait.

“Kortom, alles is eraan gedaan om eventuele verstoringen tegen te gaan en de perfecte testruimte te ontwikkelen”, vertelt Boomstra vol trots. De ruimte kan voor elke antenne worden gebruikt. “Ook de landmacht kan hier terecht met bijvoorbeeld hun wapenlokatie-radar en zelfs commerciële bedrijven zouden wij kunnen bedienen.” Een groot verschil met het verleden, herinnert Boomstra zich. “Toen vonden antennemetingen nog heel provisorisch plaats in tentjes hier op het terrein. Inmiddels zijn wij koplopers op dit gebied. Het Marinebedrijf is door de jaren heen uitgegroeid van reparatieschuur tot instandhoudingbedrijf.”

De antennemetingen die het Marinebedrijf afgelopen maand uitvoerde, waren niet alleen belangrijk voor de instandhouding van het radarsysteem op de fregatten, maar tevens voor de toekomst. Want wellicht ligt er een nog grotere rol voor de SMART-L weggelegd. “Momenteel test Thales de mogelijkheid om met deze radar ballistische langeafstandsraketten vroegtijdig te kunnen detecteren plus de capaciteit om op grote afstand precisie landdoelen te bestrijden. Ook voor dit onderzoek zijn onze testresultaten van belang.” ■

## Wat is radar?

‘Radio detection and ranging’ (radar) is een systeem dat door middel van het uitzenden én weer opvangen van radiostraling, de afstand en positie van voorwerpen kan bepalen. Het basisprincipe van radar is dat een richtantenne een korte puls hoogfrequente radiostraling in een bepaalde richting stuurt. Voorwerpen die in de bundel komen, reflecteren de golven terug naar de antenne en de daaraan gekoppelde radarontvanger. Omdat radiostraling zich met een constante snelheid voortplant – namelijk de lichtsnelheid – is uit het tijdsverschil tussen de uitgezonden en teruggekaatste puls de afstand tot het voorwerp te berekenen. De richting van de antennebundel geeft aan in welke richting het gedetecteerde voorwerp zich begeeft. Om niet slechts in één richting te kunnen zoeken gebruikt men vaak een draaibare antenne, die met een constante snelheid ronddraait. Hierdoor kan de gehele omgeving ‘gescand’ worden. De snelheid van een bewegend object kan worden bepaald met de zogenoemde ‘Dopplerverschuiving’. Dit is een verschuiving van de frequentie van het originele signaal ten gevolge van weerkaatsing aan een bewegend object.

Tijdens de testruns kon de SMART-L vanuit Hengelo zelfs een ijzeren balletje ter grootte van een tennisbal op de Veluwe detecteren



## Aanvullend programma Veteranendag

# De Hofstad eert de veteranen

Onder de toepasselijke naam 'De Hofstad eert de veteranen' organiseert de Stichting Herdenking Veteranen een aanvullend dagprogramma op de Nederlandse Veteranendag van 29 juni. Drijvende kracht hierachter is oud-marinier en Nieuw Guinea-veteraan Henk van Riel. Samen met zijn echtgenote Louise zet hij zich al jarenlang met tomeloze energie in om de belangen van veteranen te behartigen, herdenkingen te ondersteunen en de banden tussen oude en jonge strijdmakkers te verstevigen. In het Indonesisch restaurant Poentjak op de Kneuterdijk te Den Haag – waar tevens de door hen opgerichte Haagse Veteranen Sociëteit is gevestigd – vertelt het echtpaar gedreven over de plannen.

Tekst: Karen Gelijns



Louise en Henk van Riel in de Haagse gezelligheid van hun eigen Veteranen Sociëteit

Nederland kent inmiddels ruim 140.000 veteranen. Van zo'n honderd-duizend oud-strijders die vochten in de Tweede Wereldoorlog, tijdens de Politionele Acties, in Korea en Nieuw Guinea tot circa 45.000 jonge veteranen die zijn ingezet bij vredesoperaties in onder andere Libanon, Afghanistan en Irak. Om al deze militairen – die in dienst van vrede en vaderland streden onder vaak gevaarlijke en moeilijke omstandigheden – het respect te tonen dat zij verdienen, startte vorig jaar op 29 juni een nieuwe traditie: de Nederlandse Veteranendag. Een dag waar oude en jonge veteranen, hand in hand, door de Nederlandse samenleving worden bedankt voor hun inzet. Naast het officiële programma voor deze dag werden gemeenten en regio's opgeroepen om ook lokale activiteiten te ontplooiën. Een oproep waar de Stichting Herdenking Veteranen gehoor aan gaf.



Vorig jaar werd op 29 juni de eerste Nederlandse Veteranendag gehouden.

Op het Binnenhof was grote belangstelling voor de ceremonie.

(Foto: Rob Gieling, CAVDKM)

## Ode aan de veteranen

“Wij zijn trots op de activiteiten die de stichting heeft ontplooid”, vertelt voorzitter Van Riel vol enthousiasme. En met recht, want het aanvullend dagprogramma biedt een breed scala aan evenementen. Van de tentoonstelling ‘De Veteraan’ in het Atrium van het stadhuis te Den Haag; een Infomarkt voor veteranen; tot een muzikaal avondprogramma met de naam ‘Ode aan de veteranen’. Natuurlijk staat ook de veteranensociëteit boven restaurant Poentjak – waar anno 1945 de soos voor Amerikaanse officieren was gevestigd – open voor bezoekers.

“De tentoonstelling ‘De Veteraan’ in het stadhuis te Den Haag is uniek in zijn soort. Maar liefst veertien musea belichten daar een stukje veteranengeschiedenis vanuit hun eigen perspectief. Zo komt elk inzetgebied op specialistische wijze aan bod”, aldus Van Riel. Naast de zes defensiemusea – het Mariniersmuseum, Marinemuseum, Marechauseemuseum, Militair Luchtvaartmuseum, Legermuseum en Bronbeek – werken ook UNIFIL, het Commandomuseum, het Museum Bewogen Jaren, de Veteranen Nederlands Nieuw Guinea 1958-1962, de M.F.O., het Artilleriemuseum, het Cavaleriemuseum en I.V.M. Vredesmachten mee aan ‘De Veteraan’. Voormalig defensie-minister Wim van Eekelen opent op maandag 26 juni de tentoonstelling die nog tot en met 15 juli is te bezichtigen.

Daarnaast organiseert de Stichting Herdenking Veteranen op 29 juni ook een Infomarkt Veteranen op de Turfmarkt te Den Haag. “Hier kunnen veteranenverenigingen en organisaties zich voorstellen aan het publiek”, legt Van Riel uit. “Ze moeten zich wel even vooraf bij ons aanmelden, zodat wij weten voor wie we allemaal een kraampje moeten reserveren.”

Als klapstuk organiseert de stichting een muzikaal avondprogramma. Maar liefst zeven kapellen zullen op het Spuiplein te Den Haag de luisteraars meevoeren op een militair muzikale ontdekkingsreis. Zowel het Reünie Orkest Artillerie Trompetterkorps uit Heerde; het Oud leden Fanfarekorps der Genie uit Ede; de Christelijke Muziek- en Showbands Juliana en Bernhard uit Amersfoort; de Show- en Drumfanfare METRO uit Scheveningen; The Hague Highland Pipe Band and Dancers uit Den Haag; en het Reünie Orkest Trompetterkorps der Cavalerie uit Amersfoort brengen een muzikale ‘Ode aan de veteranen’. Bijzonder adjudant van Hare Majesteit de Koningin, luitenant-generaal b.d. Govert Huysen, opent dit bijzondere avondprogramma.

“Het wordt een mooie en bijzondere dag”, weten Louise en Henk van Riel. “Een dag waar de veteraan centraal staat en waar de samenleving erkenning kan geven aan al die mannen en vrouwen die zich voor vrede en veiligheid hebben ingezet.” Toch wordt de vreugde van het echtpaar licht overschaduwd door de soms starre houding van officiële organisatoren van de Nederlandse Veteranendag. “Wij hadden graag wat meer ondersteuning gekregen om dit alles te verwezenlijken”, geeft Van Riel toe. “Maar door de belangeloze inzet van enkele sponsors – zoals Clockround Event – en de leden van onze stichting, veteranen en vrijwilligers, hebben wij toch een programma samengesteld waar we trots op zijn.” ■

Voor meer informatie over het programma ‘De Hofstad eert de veteranen’ kunt u zich wenden tot Henk en Louise van Riel, telefoonnummer 06 269 727 51. Om u aan te melden voor de Infomarkt Veteranen, kunt u contact opnemen met de coördinator Turfmarkt, dhr. Cor van de Toorn, telefoonnummer 06 505 374 53.



## KROMO

De ‘Kring Oud Marine Officieren’ (KROMO) biedt sinds 1970 oud-marineofficieren een plek om de oude banden aan te halen en bij te praten over de marine van toen en nu. De KROMO is een informele organisatie die geen belangen behartigt. De organisatie staat open voor alle oud-marineofficieren, KMR's en voormalig MARVA-officieren. Elke eerste zaterdag van de maand houdt de KROMO van 11.00 tot 13.00 uur een bijeenkomst in de Nieuwe of Literaire Sociëteit De Witte aan het Plein te Den Haag. De sfeer van dit maandelijks samenzijn laat zich uitstekend vergelijken met die van de longrooms aan boord van Hr.Ms. Schepen in de jaren '50, '60, '70 en '80 van de vorige eeuw. Ook organiseert de organisatie in de zomermaanden een barbecue op een mooie locatie; een zomerlunch in het Paviljoen Von Wied van Sociëteit De Witte in Scheveningen; diverse lezingen; en niet te vergeten de befaamde Raasdondermaaltijd met gastspreker in Sociëteit De Witte. Bovendien verschijnt een aantal keren per jaar een nieuwsbrief met actuele zaken. De KROMO bestaat uit circa zeshonderd leden. De jaarlijkse bijdrage bedraagt per 1 januari 2006 € 13,-. Wilt u lid worden van de KROMO, dan kunt u contact opnemen met mevrouw Iris Logeman. Zij is bereikbaar via het e-mailadres: [KROMO.denhaag@casema.nl](mailto:KROMO.denhaag@casema.nl) of via: Ammunitiehaven 43, 2511 XH Den Haag, telefoonnummer 070 365 70 14. ■

# Vijftig jaar een helpende hand

De Stichting Burgerpersoneelsfonds van het Ministerie van Defensie biedt al vijftig jaar een helpende hand aan (oud-)burgermedewerkers die in financiële problemen zijn geraakt. Want het kan iedereen overkomen. Een moeilijke tijd door bijvoorbeeld ziekte, echtscheiding of overplaatsing kan extra uitgaven met zich meebrengen. Hierdoor komen mensen soms in financiële problemen. Als de schulden niet meer worden voldaan, het water tot de lippen stijgt en de reguliere hulpverlening geen uitweg meer biedt, dan is er nog een instantie die hulp biedt: de Stichting Burgerpersoneelsfonds Ministerie van Defensie. De stichting door en voor burgerpersoneel voor het verzachten van financiële nood.

Op 29 december 1955 werd het Burgerpersoneelsfonds opgericht met als doel 'om hulp te verlenen in gevallen van sociaal en of medisch geïndiceerde financiële nood voor alle burgermedewerkers en hun gezinnen, maar ook voor oud-defensiemedewerkers en hun nabestaanden.' Er zijn geen vastgestelde regels in welke gevallen wel of geen hulp wordt geboden. Ieder geval is uniek. Daarom levert de stichting hulp op maat. Een verzoek tot hulp kan rechtstreeks worden ingediend bij de stichting. Aanvraagformulieren kunnen worden

opgevraagd bij Stichting Burgerpersoneelsfonds Ministerie van Defensie, Postbus 90701 - MPC 58A, 2509LS Den Haag; telefonisch te bereiken onder nummer 070 316 93 96. Uiteraard worden alle aanvragen vertrouwelijk behandeld. Een aanvraag kan – en dat is wat wij in de meeste gevallen aanbevelen – ook in overleg met een vertegenwoordiger van de Maatschappelijke Dienst Defensie (MDD) worden ingediend.

## Help de hulpverleners

Om het werk te kunnen blijven voortzetten is de stichting voor een belangrijk deel afhankelijk van uw vrijwillige bijdrage. Voor slechts € 0,50 per maand (meer mag natuurlijk ook) kunt u begunstiger van de stichting worden en daarmee haar werk steunen. Collegialiteit betekent naast het collectief delen in successen, ook elkaar terzijde staan in tijden van tegenspoed! Omdat leningen in principe worden terugbetaald, blijft uw bijdrage zijn waarde houden, ook op lange termijn. De stichting nodigt u – als u dat nog niet bent – uit om u aan te melden als begunstiger. Een aanmeldingsformulier is opgenomen op Intranet Defensie: Bestuursstaf / Hoofddirectie Personeel. ■

# Actieve benadering veteraan

Donderdag 26 januari vond bij het Veteraneninstituut te Doorn de 'kick-off' plaats van de actieve benadering van de veteraan als onderdeel van het veteranenbeleid. Die ochtend reikte de Inspecteur-generaal van de Krijgsmacht, in zijn functie van Inspecteur der Veteranen, het veteraneninsigne en de veteranenpas uit aan een (bijna) veteraan van elk krijgsmachtdeel. Deze uitreiking diende mede om een aantal nieuwswaardigheden rond veteranen binnen de defensieorganisatie onder de aandacht te brengen: de actieve benadering van de veteraan als nieuw onderdeel van het veteranenbeleid; de faciliteiten voor veteranen; den juiste beeldvorming rond veteranen. Om dit te bereiken worden vanaf heden alle militairen die uitgezonden zijn geweest en de dienst verlaten actief benaderd door hun defensieonderdeel.

Hiermee wil defensie haar blijvende respect en waardering tonen aan de veteranen. Daarnaast is het de bedoeling dat nieuwe veteranen beter de weg leren kennen in het totale aanbod aan faciliteiten waar zij recht op hebben. De nieuwe folder van het Veteraneninstituut geeft een compleet overzicht van deze faciliteiten. Ook het beeld dat bestaat van veteranen moet veranderen. Niet alleen de mannen en vrouwen die in de Tweede Wereldoorlog streden voor de vrijheid van ons land behoren tot die groep. Maar ook de jonge 'beroepsmilitairen bepaalde tijd' die in het kader van een vredesoperatie uitgezonden zijn geweest. Meer informatie over dit onderwerp is verkrijgbaar bij de Stichting Veteraneninstituut, Postbus 125, 3940 AC Doorn, telefoonnummer 0343 474 150. ■

# Ongedateerde treinkaartjes

De voltallige Tweede Kamer steunde op 8 december vorig jaar het voorstel van LPF-woordvoerder Mat Herben om de bestaande regeling voor veteranen – namelijk het toekennen van twee ongedateerde treinkaartjes per jaar voor het bezoeken van herdenkingen en open dagen – in stand te houden. Herben reageerde met deze motie op het voornemen van staatssecretaris Van der Knaap om uitsluitend gedateerde treinkaartjes voor specifieke evenementen te verstrekken. Zo zouden veteranen twee weken voor een activiteit een treinkaartje moeten aanvragen. Ingeval van een onverwachte gebeurtenis, zoals een begrafenis van een strijdmakker, zou het de

veteranen moeilijk worden gemaakt om een treinkaartje vergoed te krijgen en zou de voorgenomen regeling volgens de LPF-woordvoerder tot onnodige administratieve rompslomp leiden. Daarom diende Herben bij de behandeling van de Defensiebegroting een motie in, waarin hij de regering verzocht om te blijven werken met ongedateerde NS-dagkaarten voor veteranen. Op verzoek van de staatssecretaris is de motie toen aangehouden, omdat hij de Kamer in goed overleg een alternatieve regeling beloofde die de belangen van de veteranen zou behartigen zonder bureaucratische rompslomp. ■



## Reüniepagina.com

De Reüniepagina der Koninklijke Marine organiseert dit jaar weer tal van reünies voor opvarenden van diverse schepen en instellingen. Alle reünies vinden plaats aan boord van het museumschip Hr.Ms. Mercur in de tweede binnenhaven van Scheveningen. De gasten worden rond 10.00 uur met koffie en cake ontvangen, waarna ze een rondleiding krijgen door het schip. 's Middags staat er een lunch op het programma. De reünie duurt tot 16.00 uur. De reünie heeft het karakter van een ontmoetingsdag. Neem dus uw foto's en goede herinneringen mee. Heeft u interesse, meldt u dit dan zo snel mogelijk via het registratieformulier op de website [www.reuniepagina.com](http://www.reuniepagina.com) of [www.marinematen.com](http://www.marinematen.com). Beschikt u niet over internet, dan kunt u zich na 18.00 uur telefonisch opgeven, via telefoonnummer 035 602 22 93. Vergeet niet hierbij het schip, uw dienstjaar, naam, dienstvak, rang, marinenummer plus adres op te geven. Natuurlijk is uw partner ook welkom.

Dit jaar staan de volgende reünies op het programma:

15 april	- Hr.Ms. Groningen, periode rond 1962
15 april	- Hr.Ms. Limburg, periode rond 1962
15 april	- Hr.Ms. Overijssel, periode rond 1962
15 april	- Hr.Ms. Friesland, periode rond 1962
6 mei	- Hr.Ms. Evertsen, gehele vaarperiode (beiden schepen)
20 mei	- Hr.Ms. Bloys van Treslong, gehele vaarperiode
20 mei	- Hr.Ms. Kortenaer, gehele vaarperiode
27 mei	- Hr.Ms. Piet Hein, gehele vaarperiode
27 mei	- Hr.Ms. Pieter Florisz, gehele vaarperiode
10 juni	- Mijndienst Duikers KM, tevens het duikvaartuig Soemba
17 juni	- Mijndienst Beemster klasse / patrouilleboten
1 juli	- Hr.Ms. De Zeven Provinciën
9 september	- Hr.Ms. Abraham Crijnssen, gehele vaarperiode
16 september	- Mijndienst Dokkum Klasse
23 september	- Hr.Ms. Jan van Brakel, gehele vaarperiode, in het bijzonder rond 1987.
7 oktober	- Hr.Ms. Tromp, gehele vaarperiode, in het bijzonder rond 1986
14 oktober	- Onderzeedienst / torpedodienst
21 oktober	- Onderzeedienst / Mercur.

## G-compagnie herenigd

Op 17 mei aanstaande organiseert de reüniecommissie van Compagnie 'G' van de tweede Inbat. Mariniersbrigade een reünie in de Kumpulan Bronbeek te Arnhem. Informatie en opgave is te verkrijgen bij:

- Dhr. J.W. Schreuders  
Klarinet 229, 3766 GM Soest  
telefoonnummer 035 601 71 95
- Dhr. W. Hollestelle  
Sibeliusstraat 6, 3816 ML Amersfoort  
telefoonnummer 033 472 05 61

## Vliegers houden historie levend

Sinds twee jaar bevindt zich aan de rand van Marinevliegkamp Valkenburg een gezellige club: de Martin Mariner Sociëteit. Hier proberen enkele oud-medewerkers van de Marineluchtvaartdienst en Marinevliegkamp Valkenburg hun historie levend te houden door elke derde dinsdag van de maand een nasimaaltijd te serveren aan circa 25 personen en elke laatste vrijdagmiddag van de maand een 'oplopmiddag' met muziek en shantyzangers te organiseren. Ook staat elke woensdag een bridgeavond op het programma en leggen de bezoekers op donderdag een boompje, ofwel spelen klaverjas. Voor meer informatie over de Martin Mariner Sociëteit kunt u zich wenden tot de secretaris, Gerhard de Bruyn via telefoonnummer 071 401 48 58 of PR-medewerker Herman te Boekhorst via telefoonnummer 0252 412 309.



*Jan Goedhart: Zeeschilder van formaat*

## Portret van een kunstenaar

Tallose prachtige portretten, stillevens en naakten maken deel uit van het indrukwekkende oeuvre van de succesvolle en veelzijdige schilder Jan Goedhart (1893-1975). Toch lag zijn echte passie bij het schilderen van schepen en de zee. Goedhart stond aan de wieg van de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders en op reis met de marine maakte hij zijn mooiste maritieme werken. Met impressionistisch kleurgebruik, karakteristiek opgebouwde wolkenluchten en virtuoze schilderingen van water gaf hij het leven op zee weer. Veel van deze werken staan momenteel centraal in de tentoonstelling 'Jan C.A. Goedhart – zeeschilder van formaat' in het Maritiem Museum Rotterdam.

Tekst: Karen Gelijns

Goedhart legt tijdens zijn vele reizen vast wat hem treft: de snelle beweging van een manoeuvrerend schip; lichteffecten op het water; een meelopende hekgolf; of een gezicht op de verre kust

*Jan Goedhart, de bescheiden geweldenaar, aan het werk tijdens een van zijn reizen.  
(Foto: particuliere collectie)*

boven:  
Een liefdevol portret van zijn kleindochter.  
(Foto: particuliere collectie)

onder:  
Telegraafrecensent Cornelis Veth omschrijft één van  
Goedhart's portretten van koningin Wilhelmina als:  
"Een van de beste beeltenissen van vorstelijke  
personen die in de laatste tijd zijn ontstaan".  
(Foto: collectie Gemeente Enschede)

De tentoonstelling 'Jan C.A. Goedhart - zeeschilder van formaat' – die van 11 februari tot 11 juni 2006 is te bezichtigen – toont naast veel maritiem werk, ook een aantal portretten en andere oeuvestukken van Goedhart. Aangevuld met zijn inspiratiebronnen en persoonlijke bezittingen. Deze hommage aan Goedhart kwam mede tot stand door het verschijnen van het boek 'Met het oog op de zee. Het leven en werken van J.C.A. Goedhart (1893-1975)' van Aad Knoops. In dit rijk geïllustreerde werk, waarin de maritieme schilderijen van Goedhart een centrale plaats innemen, geeft de schrijver inzicht in het leven en de werken van deze grote Nederlandse zeeschilder. Maar wie was Jan Goedhart?

#### Jong gedaan, oud geleerd

Jan Catharinus Adriaan Goedhart ziet op 28 juni 1893 in Silau Toewa op Sumatra het levenslicht. Zijn vader, voormalig marineofficier Jan Gerard Anton Goedhart, werkt daar als hoofdadministrateur voor de Deli Cultuur Maatschappij. Zijn moeder overlijdt vlak na de geboorte. In zijn jeugd woont Goedhart op vele verschillende plekken: van Batavia tot Barneveld; van Den Helder tot Scheveningen.

Omdat hij vaak op zichzelf is aangewezen, ontwikkelt hij een eigen belevingswereld waarin boeken, afbeeldingen en tekeningen een belangrijke rol spelen. Al op jonge leeftijd voelt hij zich aangetrokken tot de zee en tot het tekenen van schepen. Tekeningen waaruit dan al zijn grote talent blijkt. Als zijn vader enkele van zijn werken laat beoordelen door een professor aan de Rijksacademie te Amsterdam, toont deze zich diep onder de indruk en wordt Jan op zestienjarige leeftijd toegelaten tot de kunstopleiding aan de academie.

#### Van portretschilder...

Ondanks zijn voorliefde voor de zee, kiest de jonge kunstenaar voor een opleiding in portretstudie. Waarschijnlijk omdat hij hiermee beter in zijn levensonderhoud kan voorzien. Zijn studie wordt halverwege onderbroken als de Eerste Wereldoorlog uitbreekt. Goedhart wordt opgeroepen voor militaire dienst en vanuit de Oranje Nassaukazerne te Amsterdam tekent hij het militaire leven om zich heen. In deze periode maakt hij ook het schilderij van het pantserschip Hr.Ms. Noord-Brabant, afgemeerd aan de Handelskade te Amsterdam, dat veel opzien baart. Ook tijdens zijn plaatsing op Fort Ten Ham nabij Velsen tekent, schildert en studeert Goedhart elke vrije minuut die hij heeft in een gehuurd kamertje op een nabij gelegen boerderij. Na ontslag uit militaire dienst keert hij terug naar de academie en in 1921 sluit hij met succes zijn opleiding af.

Na zijn studie vestigt Goedhart zich als kunstschilder in de hoofdstad en maakt hij met name portretten. Ook na zijn verhuizing naar Den Haag blijft dit zijn broodwinning en bouwt hij een redelijke naamsbekendheid op. In 1930 krijgt hij zelfs tweemaal opdracht om koningin Wilhelmina te portretteren. Niet lang daarna volgt zijn eerste grote tentoonstelling in de gerenommeerde Kunstzalen Kleykamp. Zijn carrière zit in de lift en Goedhart lijkt voorbestemd als portretschilder. Toch blijft zijn liefde voor de maritieme wereld altijd aanwezig en als hij enkele zeereizen maakt met zijn vrouw en dochter, wakkert deze passie weer aan. Toch duurt het nog een paar jaren voordat Goedhart zich volledig op het maritieme oeuvre stort. ►



### ...Tot zeeschilder

De omwenteling komt als hij in 1951 door de marine wordt uitgenodigd om mee te varen. Enkele jaren eerder, op de internationale tentoonstelling 'La semaine de la Marine' te Parijs, ontbreken Nederlandse maritieme werken van oorlogsschepen. Voor de marineleiding is dat aanleiding tot een opmerkelijk initiatief. Om belangstelling voor de zeevaart te wekken en om kunstenaars de gelegenheid te geven inspiratie op te doen, nodigt de marine een aantal beeldende kunstenaars uit voor een reis op een marineschip. Zo ook Goedhart, die in 1951 aan boord stapt van Hr.Ms. Batjan. Door het succes van de hierop volgende tentoonstelling van de aan boord geschilderde werken, richten een paar kunstenaars – onder wie ook Jan Goedhart – in 1953 de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders op.

In jaren hierna maakt Goedhart volgens velen zijn mooiste maritieme werken. Eerst gekenmerkt door het impressionistisch kleurgebruik, de karakteristiek opgebouwde luchten en de virtueuze schildering van water, later door een meer monochroom aandoende stijl waarin koele grijsgroene of zachte blauwgrijze kleuren overheersen. Goedhart legt tijdens zijn vele reizen met de marine vast wat hem treft: de snelle beweging van een manoeuvrerend schip; lichteffecten op het water; een meelopende hekgolf; of een gezicht op de verre kust. Een van de hoogtepunten uit de carrière van de Nederlandse zeeschilder is als zijn schilderij 'De Britannia' wordt aangeboden aan koningin Elisabeth van Groot-Brittannië (1960).

Jan Goedhart, de bescheiden geweldenaar, overlijdt op 16 september 1975. Hij laat een maritiem oeuvre na die de traditie van de Nederlandse zeeschilderkunst in al haar passie en rijkdom weerspiegelt.

### Naslagwerk:

'Met het oog op de zee. Het leven en werken van J.C.A. Goedhart (1893-1975)', Aad Knops, (Primavera Pers Leiden, 2006).

'Met het oog op de zee. J.C.A. Goedhart (1893-1975)'  
door Aad Knops.

ISBN 90-5997-30-6. Uitgave: Primavera Pers.

Het boek telt 128 pagina's, met 150 rijke kleurillustraties.

Het kost € 32,50 en is verkrijgbaar in de boekhandel

*In 1958 nodigt de marineleiding een aantal zeeschilders uit om de aankomst van het Engelse koninklijke jacht Britannia in IJmuiden, begeleid door Hr.Ms. Utrecht en Hr.Ms. De Zeven Provinciën, vast te leggen. Een bekwame vakjury kiest het werk van Goedhart uit als beste en het schilderij wordt in 1960 aan koningin Elisabeth overhandigd. (Foto: Marine Voorlichtingsdienst)*



Hr.Ms. Noord-Brabant  
afgemeerd in Amsterdam  
(Foto: Legermuseum Delft)

# Boekenvoordeel voor Van Boord

In samenwerking met [www.nautiek.nl](http://www.nautiek.nl) kunnen de lezers van Van Boord optimaal profiteren van een aantal speciale aanbiedingen.

## Deugdelijke schepen

Het gebonden boek 'Deugdelijke schepen: Marinescheepsbouw 1945-1995' van S.G. Nootboom telt 219 bladzijdes. In deze uitgave behandelt de schrijver de marinescheepsbouw van na de Tweede Wereldoorlog. Het boek is voorzien van foto's en bijlagen. Prijs: van € 36,00 voor € 17,50.

## Een leven voor de marine

Het met papieromslag gebonden boek 'Gerhardus Fabius (1806-1988): Een leven voor de Marine' van Herman Stapelkamp is het negende deel uit de serie 'Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis'. Stapelkamp beschrijft de carrière van Fabius. Met een geringe opleiding als kajuitwachter bij de koopvaardij, wist deze marineman toch nog vice-admiraal te worden. Het boek telt 240 bladzijden en is geïllustreerd. Prijs: van € 31,50 voor € 14,50.

## Marine-torpedodienst

Het rijk geïllustreerde, 176 bladzijden tellende boek 'Marine-Torpedodienst 1875-2000' van J.M. Mohrmann omschrijft de geschiedenis van dit marineonderdeel van oprichting tot beëindiging. Het boek is gebonden met een papieromslag. Prijs: van € 25,50 voor € 12,50.

## Het Instituut

Het met papieromslag gebonden boek 'Het Instituut: Honderdzeventig jaar opleiding tot marineofficier 1829-1999' van G.M.W. Acda en anderen is het tiende deel uit de serie 'Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis'. In 319 bladzijden, voorzien van foto's en illustraties, geven de schrijvers een beeld van de geschiedenis van het Koninklijk Instituut voor de Marine. Prijs: € 34,50 voor € 16,50.

## Bestellen van boeken

U kunt bovenstaande boeken bestellen via [Nautiek.nl](http://Nautiek.nl). De boeken worden bij u thuis afgeleverd. Betaling geschiedt middels een – met de boeken geleverde factuur – achteraf. De verzendkosten bedragen € 3,50 binnen Nederland, € 8,50 binnen Europa en € 14,50 buiten Europa, ongeacht het aantal boeken dat u bestelt. Boeken die niet aan de verwachtingen voldoen, kunnen binnen acht dagen retour worden gezonden. De boeken zijn te bestellen via: [Nautiek.nl](http://Nautiek.nl), Zaagmolenstraat 26, 1823 BA Alkmaar. E-mail: [sidonius@nautiek.nl](mailto:sidonius@nautiek.nl) of de website: [www.nautiek.nl](http://www.nautiek.nl). ■

## Wonderen Bestaan

Voor het KRO programma 'Wonderen Bestaan' zijn wij op zoek naar mensen die Dhr. Jan Brand hebben gekend of destijds met hem hebben samengewerkt. Jan Brand was van maart 1951 tot en met november 1953 werkzaam als matroos bij de Koninklijke Marine. In zijn diensttijd was hij voornamelijk gestationeerd in Amsterdam. Herinnert u zich nog iets van Jan Brand? Neemt u dan contact op met de redactie:

KRO – Wonderen Bestaan  
T.a.v. Antoinette Kraal  
Postbus 23000  
1202 EA Hilversum  
telefoonnummer 035 671 38 46  
E-mail: [antoinette.kraal@kro.nl](mailto:antoinette.kraal@kro.nl)  
[www.kro.nl/wonderenbestaan](http://www.kro.nl/wonderenbestaan) ■

## Het Nederlands koloniaal verleden en de geschiedenisboekjes

De geschiedenisboekjes voor het onderwijs reflecteren het beeld dat Nederland gevormd heeft van zijn koloniaal verleden. De tentoonstelling 'Het Nederlands koloniaal verleden en de geschiedenisboekjes – die momenteel in museum Bronbeek is te bezichtigen – toont de veranderingen in dit zelfbeeld aan de hand van lesmateriaal voor het lager en basisonderwijs in de periode 1945-2000.

### Indië verloren

Tot in de jaren vijftig lag het accent in het onderwijs op het nationaal zelfbewustzijn: het kleine Nederland was trots op zijn omvangrijke koloniën. Uit de schoolboekjes uit die tijd blijken ook de gevoelens over het traumatische verlies van Nederlands-Indië in 1949 en het ingeschatte negatieve economische gevolg: 'Indië verloren, rampspoed geboren'.

In de jaren zeventig bleek deze verwachting ongegrond en verdween de Nederlands-Indische kolonie in het onderwijs naar de achtergrond. Er was zelfs sprake van verdringing van deze gevoelige periode. Met de komst van veel Surinamers naar Nederland – voorafgaand aan de onafhankelijkheid – nam de belangstelling voor de geschiedenis van Suriname toe. In het onderwijs verschenen toen onderwerpen als slavernij en slavenhandel.

### Inzicht

De expositie 'Het Nederlands koloniaal verleden en de geschiedenisboekjes' geeft inzicht in de veranderende beeldvorming over het Nederlands koloniaal verleden in de loop der decennia aan de hand van tekstfragmenten, wandkaarten, prenten en foto's. De tentoonstelling is ontwikkeld door het Nationaal Onderwijsmuseum te Rotterdam en is te bezichtigen van 21 februari tot en met 28 mei.

### Bezoekadres:

Museum Bronbeek  
Velperweg 147 Arnhem  
telefoonnummer 026 376 35 55  
[www.bronbeek.nl](http://www.bronbeek.nl) ■

**14, 15 & 16 JULI 2006**  
**NATIONALE**  
**VLOOTDAGEN**  
**DEN HELDER**  
**WWW.MARINE.NL**



Koninklijke Marine

