



Mijn Marinetijd 1960-1996

door Peter J.M. Claesen



Inhoud



<u>Inhoud</u>	3
<u>Voorwoord</u>	4
<u>MOC-Voorschoten en MOK Hilversum</u>	5
<u>Mijnendienst</u>	6
<u>Ondersteuningsschip voor Mijnenvegers Hr. Ms. "Willem van der Zaan" (A880)</u>	7
<u>Hr. Ms. "Pelikaan" (A830)</u>	9
<u>MOK Hilversum</u>	19
<u>Mijnendienst</u>	20
<u>Hr. Ms. Soemba (A891)</u>	22
<u>Mijnendienst</u>	24
<u>De marinekazerne Hellevoetsluis</u>	24
<u>Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" (C802)</u>	25
<u>De marinekazerne Den Haag</u>	30
<u>De marinekazerne Amsterdam</u>	31
<u>MOK Hilversum</u>	33
<u>Vliegtuigsquadron 320</u>	34
<u>Hr. Ms. "Utrecht"</u>	38
<u>Marinekazerne Amsterdam/Logistieke School</u>	48
<u>Marine Vliegkamp Valkenburg/ Marine Magazijnsdienst (MMD)</u>	53
<u>Marinekazerne Den Haag DMKM/VORAD</u>	55
<u>Marinekazerne Vlissingen/ Marinetoez. Koninklijke Maatschappij "De Schelde"</u> ...	57
<u>1 juli 1996 FLO</u>	60
<u>Tot slot</u>	60
<u>Mijn onderscheidingen</u>	61
<u>Mijn gratificaties</u>	62
<u>Nieuw-Guinea veteraan</u>	62

Voorwoord



Op 16-jarige leeftijd, nadat ik de middelbare school vroegtijdig verliet, wilde ik gaan varen. Dat wilde ik eigenlijk al van kinds af aan. Naar de koopvaardij mocht ik niet van mijn vader want dat was een vrijgevochten bende volgens hem maar toen ik zei dat ik dan naar de Koninklijke Marine wilde had hij geen bezwaar want daar was discipline volgens hem. Daar had hij wel vertrouwen in. In zekere zin had hij natuurlijk gelijk. Ik heb zijn vertrouwen nooit beschaamd. Helaas heeft hij mijn verdere marine-carrière niet meer mee mogen maken. Nog voor ik sergeant was overleed hij helaas. Daarom draag ik dit boek ook aan hem op.

Peter J.M. Claesen



MOC-Voorschoten en MOK Hilversum

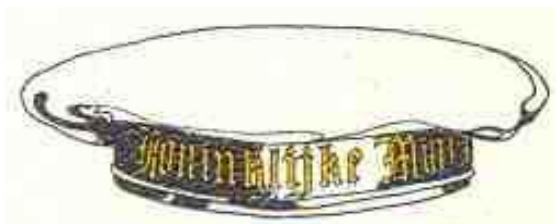


Op 16 augustus 1960, na gekeurd te zijn bij het Marine OpkomstCentrum (MOC) te Voorschoten, ben ik een vrijwillige verbintenis aangegaan bij de zeemacht voor zes jaar als magazijnbeheerder der 3de klasse. De treinreis naar Voorschoten was mijn eerste treinreis waarbij ik alleen moest reizen. Voordien reisde ik altijd samen met mijn ouders met de trein als we bijvoorbeeld op vakantie gingen. Ik woonde toen in Bergen op zoom, waar ik geboren en opgegroeid ben. Een hele onderneming dus, maar het ging allemaal goed.



Vervolgens de eerste militaire vorming (Ik was ingedeeld bij bak 247, hier kom ik verderop in mijn verhaal op terug bij mijn kaderopleiding) en eerste vakopleiding gevolgd in het Marine OpleidingsKamp (MOK) te Hilversum. Midden in de bossen en geen zee te zien.

De vakopleiding werd direct gevolgd door de basiscursus ABCD (Atomic, Biological, Chemical, Damage (averij)) op 7 januari 1961. Die duurde een week en werd gegeven bij de Marinekazerne Amsterdam. Een deel van het praktijkgedeelte werd op het Zeeburgereiland gegeven dat vroeger een Marinevliegkamp voor de watervliegtuigen was.



Het dienstvakonderscheidingsteken van de magazijnbeheerder en de matrozenpet.



Exercisieles tijdens mijn opleiding in Hilversum.

Mijnendienst



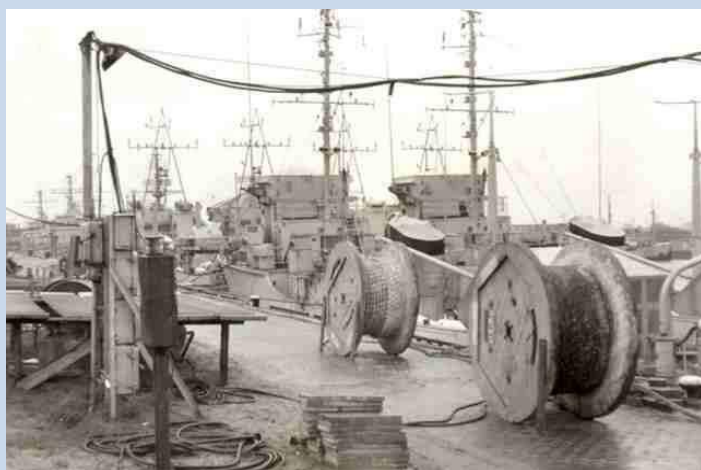
Van januari 1961 tot mei 1961 kreeg ik mijn eerste plaatsing bij de Mijnendienst. Dat was een walplaatsing terwijl ik hoopte een varende plaatsing te krijgen, een kleine teleurstelling maar gelukkig (een schrale troost) werd ik binnen de Mijnendienst bij de Dienst Conservatie Mijnenvegers geplaatst. Dus kwam ik toch regelmatig aan boord van een schip, weliswaar geen varend schip maar toch..... in april dat jaar mocht ik een maand met de Hr.Ms. "Sittard" meevaren. Het schip moest door reservisten uit de conservatie worden gehaald en vervolgens moesten zij er mee gaan (proef)varen. Dank zei mijn toenmalige divisiechef (de LTZVK2OC Straatsma) mocht ik toen een maand meevaren. Dat beviel me prima. Ik moest daar werkzaamheden verrichten als zeuntje (hulp van de kok en de chef cafetaria), maar ook als roerganger en uitkijk op de brug. De laatste 2 baantjes bevielen mij het best. Lekker in de buitenlucht. Zeeziek ben ik niet geweest. Daar heb ik trouwens nooit last van gehad.



lengte	46,62 m
Breedte	8,75 m
Diepgang	2,28 m
St. waterverplaatsing	373 tons
Vermogen geleverd door 2 Werkspoor/Man dieselmotoren	2500 pk
Snelheid	14 kn
Bemanning	38
Bewapening	
40 mm mitrailleurs Bofors	2

Hr.Ms. "Sittard" (M830) behoorde tot de Dokkum-klasse kustmijnenvegers.

Het schip is gebouwd bij de Werf Niestern Scheepsb. Unie te Hellevoetsluis. Het houten schip is op 19 december 1956 in dienst gesteld en op 23 november 1997 uit dienst gesteld en thans een opleidingsschip voor het Zeekadettenkorps Harlingen.



De Dienst Conservatie Mijnenvegers van de Mijnendienst.

Ondersteuningsschip voor Mijnenvegers Hr. Ms. "Willem van der Zaan" (A880)



Van april 1961 tot april 1962 werd ik geplaatst aan boord van Hr. Ms. "Willem van der Zaan" aan de Buitenhaven te Vlissingen.

Mijn taak daar was het zelfde als bij de Dienst Conservatie Mijnenvegers te Den Helder. Ook hier lagen een aantal geconserveerde mijnenvegers die regelmatig gecontroleerd en bevoorraad moesten worden. Maar er waren ook een operationeel squadron kustmijnenvegers gestationeerd en een squadron ondiepwatermijnenvegers. Vlissingen was hun thuishaven. Die schepen moesten natuurlijk ook worden bevoorraad. Daar moesten wij als bevoorradings-team zorg voor dragen. Mijn baas en divisiechef was LTZSD 2OC S. de Jong. Dat was een geweldige man. Volgens mij was hij later het eerste hoofd van de Mijnschool in Oostende. (Maar dat weet ik niet zeker). Mijn directe chefs waren sergeant Oosterhof en korporaal Prud'homme de Lodder. De laatste ben ik in mijn verder loopbaan bij de marine nog enkele malen tegen gekomen.



Op 1 september 1961 werd ik bevorderd tot magazijnbeheerder der 2de klasse.

Maar gaandeweg de tijd dat ik daar zat begon ik toch echt de kriebels te krijgen om te varen. Je bent toch niet voor niets bij de marine gekomen want je wilde toch wat van de wereld zien. Maar tot nu toe had ik maar met Hr. Ms. Sittard een beetje voor de kust heen en weer gevaren. Op een gegeven moment trok ik de stoute schoenen aan en diende in het voorjaar van 1962 een verzoek in voor overplaatsing naar een varende plaatsing, bij voorkeur een onderzeebootjager ingedeeld bij het toenmalige Smaldeel V. Ik kreeg vrij snel antwoord dat op dat moment aan boord van die schepen geen magazijnbeheerders vacature vacant was, helaas. Dus moest ik een andere list verzinnen. Vervolgens diende ik een verzoek in voor het volgen van een opleiding hulp(scheeps)duiker. Want ik wilde toch op een of andere manier weg uit Vlissingen. Niet omdat ik het daar niet naar mijn zin had maar ik wilde gewoon wat anders. Er gebeurde daar niets. Ik wilde spanning en avontuur en dat vond ik daar niet. Mijn verzoek werd ingewilligd en ik moest me op de Mijndienstkazerne te Den Helder melden voor de duikerkeuring. Dat duurde zo'n dag of drie want die keuring is niet niks. Dat heb ik ook ondervonden. De laatste proef was een uur lang in een compressietank verblijven, niet alleen om te kijken of je de druk kon verdragen, maar ook of je zuivere zuurstof kon verdragen. Daar kan kennelijk niet iedereen tegen. Ik had daar geen moeite mee. Eén persoon had problemen met de druk omdat hij verkouden was en moest de compressietank verlaten. De druk werd in de tank opgevoerd tot een gelijkwaardige druk op 18 meter diepte. Van de zeven man die aan de keuring begonnen bleven er uiteindelijk drie over die goedgekeurd werden waaronder ook mijn persoontje. De opleiding zou 21 mei 1962 beginnen en ik stapte opgelucht in de trein naar Vlissingen, eindelijk wat anders.

Maar zodra ik in Vlissingen aankwam kreeg ik te horen dat ik zo snel mogelijk voor de tropen gekeurd moest worden en me binnen een week bij de Van Gentkazerne te Rotterdam moest melden voor die keuring. Want de bedoeling was dat ik met spoed met de Hr.Ms. Pelikaan (A830) naar het voormalig Nederlands Nieuw-Guinea zou vertrekken op 22 mei 1962. Ik sputterde nog tegen dat opleidingen voor uitzending gaan. Bovendien was ik nog geen achttien jaar. Nu, daar hadden ze allemaal geen boodschap aan, want er was in Nederlands Nieuw-Guinea een oorlogstoestand ontstaan en dat gaat dan voor opleiding, bovendien zou ik op de reis daar naar toe achttien jaar worden. En ik ging varen, dat wilde ik toch graag? Ik moest dus niet meer zeuren.



Hr. Ms. "Willem van der Zaan" nog in actieve dienst als F824.

Hr.Ms. "Willem van der Zaan" is gebouwd bij de Ned. Dok Mij. Amsterdam en in dienst gesteld op 21 augustus 1939.

lengte	75,20 m
Breedte	11,20 m
Diepgang	3,40 m
St. waterverplaatsing	1143 tons
Vermogen geleverd door 2 Triple Expansie stoominstallatie	2300 pk
Snelheid	15,5 kn
Bemanning	160
Bewapening	
12 cm kanons Bofors	2 st
40 mm mitrailleurs Bofors	2 st
20 mm mitrailleurs Oerlikon	4 st
Dieptebomrekken	2 st
Dieptebomwerpers	4 st



Kerstdiner aan boord.



Compressietank waar ik een uur (waarvan een half uur op zuivere zuurstof) in gezeten heb tijdens de duikerkeuring.

Hr. Ms. "Pelikaan" (A830)



Van april 1962 tot februari 1963 werd ik geplaatst aan boord van het bevoorradingschip Hr. Ms. "Pelikaan" waarmee ik op 22 mei 1962 (daags nadat de duikopleiding was begonnen) voor een verblijf van achttien maanden vertrok naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea. Althans dat was de bedoeling. Want in die tijd was een normale uitzendperiode achttien maanden. Maar het werd uiteindelijk korter omdat in oktober 1962 Nieuw-Guinea aan de Verenigde Naties werd overgedragen en op 21 december 1962 kwamen we weer in Den Helder aan, nog net op tijd om de kerstdagen thuis te vieren.

lengte	122,37 m
Breedte	15,39 m
Diepgang	5,08 m
St. waterverplaatsing	4280 tons
Vermogen geleverd door 2 Stoomturbines	7000 pk
Snelheid	12 kn
Bemanning	127
Bewapening	
40 mm mitrailleurs Bofors	2
20 mm mitrailleurs Oerlikon	9



Hr. Ms. "Pelikaan" op weg naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea

Hr. Ms. "Pelikaan" is gebouwd bij de werf Harland & Wolf te Belfast en werd in juli 1948 in dienst gesteld. Oorspronkelijk was het een groot landingsvaartuig voor tanks in dienst van de Royal Navy onder de naam HMS. "Thruster". In 1947 werd het van de Engelsen gekocht. En in eerste instantie als drijvend magazijn in Den Helder in dienst gesteld.



HMS "Thruster" wordt geladen in Napels.

Ondanks dat ik natuurlijk graag wilde varen vertrok ik toch met gemengde gevoelens, want ik had toen al een paar jaar serieuze verkering en het was voor mijn toenmalige meisje ook de eerste keer dat ik zo lang weg zou gaan. Het thuisfront vond het helemaal niet leuk,

hoofdzakelijk vanwege de oorlogstoestanden daar. En gelukkig wisten ze niet wat we allemaal aan boord hadden, daar kom ik later nog op terug.

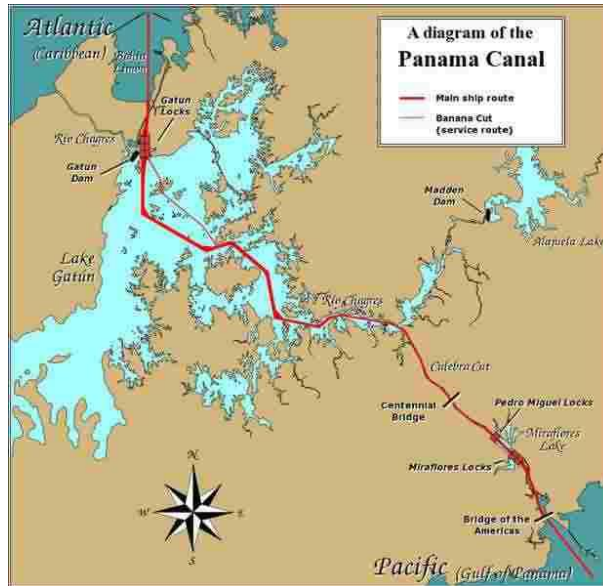


Het vertrek in Den Helder op 22 mei 1962.

geplaatst. We hebben daar toen bij kennissen van hem onze verjaardag gevierd want hij is een dag na mij jarig. Dat kwam dus mooi uit.

De reis ging verder via het Panamakanaal naar Suva op Viti Levu, een van de Fiji-eilanden. De reis dwars door Panama was op zich al een belevenis. Je vaart eigenlijk op hoogte (26 m boven zeeniveau) dwars door het oerwoud (81 km) van dat land. De schepen worden met diesellocomotieven door de sluisen getrokken. De oversteek van Panama naar Suva duurde ongeveer 3 weken. We zouden eigenlijk naar Tahiti gaan maar om een of andere onduidelijke reden ging dat niet door en stoomden we door naar Suva. Op 16 juni passeerden we de Evenaar en kregen Koning Neptunus op bezoek. Dat houdt in dat opvarenden die nog niet eerder de Evenaar zijn gepasseerd door Neptunus en zijn trawanten tot zijn onderdaan worden gedoopt. Ik was natuurlijk ook de klos en werd met allerlei rotzooi ingezeept en vervolgens in een grote (van zeildoek gemaakte) bak met zeewater gegooid. In Suva kregen we bij het afmeren een cobratros in de schroef (10 slagen om de schroefas). Bakboords stoomturbine (7000 PK) stond toen in een keer stil. Met onze eigen duikers en materieel zagen we geen kans de klus te klaren en moesten we wachten op de Amerikaanse marine. Die was toevallig met een duikwerkschip in de buurt. Zij zijn er toch nog continu 2 dagen mee bezig geweest om die tros los te krijgen, die zat echt vast. Ondertussen konden we natuurlijk wel met de sloep de wal op. Dat was wel lekker even je benen strekken na drie weken op zee. Ik kwam daar nog een Hollander tegen die er al 40 jaar woonde. Hij kwam oorspronkelijk uit Haarlem en vroeg hoe het daar nu was. Daar kon ik weinig over zeggen omdat ik er toen eigenlijk alleen maar met de trein doorheen kwam op doorreis naar Den Helder.

De reis ging via Willemstad op Curaçao, waar ik achttien jaar werd. (Dus oud genoeg voor een uitzending) We voeren trouwens niet alleen want de Hr. Ms. "Walrus" vergezelde ons gedurende de hele reis. Zij had dezelfde bestemming. In Willemstad moest het schip even dokken omdat er wat problemen waren met de smeerolietoevoer naar de schroeven. Maar dat euvel was snel verholpen. In Willemstad ontmoette ik mijn maatje van de Hr. Ms. "Willem van der Zaan" in Vlissingen. Die zat daar voor uitzending en was op de marinierskazerne Suffisant





Het Panamakanaal.

Na een kleine week daar voor anker te hebben gelegen vertrokken we naar onze eindbestemming Hollandia in het voormalig Nederlands Nieuw-Guinea waar we op 12 juli 1962 's avonds in het donker afmeerden. Ik was heel benieuwd hoe het landschap er uit zou zien. Aan de lichtjes te zien lagen we toch wel op enige afstand van de stad en de lichtjes waren op verschillende hoogtes te zien, het moest dus wel bergachtig zijn. Je rook wel de typische rottende lucht van het oerwoud dat we ook in Panama hadden geroken. Iedereen die er nog nooit geweest was, was erg nieuwsgierig hoe het er uit zou zien bij daglicht.



De volgende ochtend zo snel mogelijk naar dek om de omgeving te bekijken. Aan stuurboord (voor de landrotten onder u rechts) gezien was het erg bergachtig (het Cycloopeberge) en groen. Allemaal oerwoud en op enige afstand lag dan de "stad" Hollandia (tegenwoordig heet het Jayapura) verscholen tussen het groen. Aan bakboord (voor de landrotten onder u links) keken we uit op een grote baai, later hoorde ik dat dat de Humboldbaai was. Vlakbij lag een berg in het water waar een Papoea-kampong (dorpje) op palen in het water was gebouwd, het lag tussen de wrakstukken van Amerikaanse landingsvaartuigen en tanks uit de Tweede Wereldoorlog. Later in de tijd zagen we dat er op andere plaatsen

aan de noordkust van Nieuw-Guinea de Papoeahuisjes ook op palen vaak tussen de oorlogswrakstukken in het water waren gebouwd.

Het bevoorradingssteam aan boord bestond uit:

LTZA Bruins, dat was onze baas tevens onze divisiechef; MJRMB Kuizinga, onze chef; SGTMB Luisterburg, chef kantoor; KPLMB Gijs Overgaw, onze directe chef in de magazijnen en dan vier magazijnbeheerders der tweede klasse, te weten: MB2 Ruud Nienkemper, MB2 Dirk Oostdijk, MB2 Cor Hopmans en mijn persootje. Verder was de korporaal torpedomaker Verstraten aan ons team toegevoegd als hij niets te doen had en de zeemilicien ziekenverpleger Vorstenbos voor kantoorwerk als het in de ziekenboeg rustig was.



De Morgenster vlag.

Op de eerste dag in Nederlands Nieuw-Guinea werden we 's morgens toegesproken door de Commandant Zeemacht aldaar, de Schout bij nacht Reeser. Het was een lange magere man en onder de marinemensen beter bekend als "schele of pokhouten Leen". Het was een vuurvreter. We kregen te horen dat we rekening moesten houden met de mogelijkheid dat we ons leven zouden moeten geven voor volk en vaderland. Daar moesten we het maar mee doen. Dat was even slikken natuurlijk, maar vanwege onze

jonge leeftijd drong het niet echt tot ons door wat daar precies mee bedoeld werd (achteraf gezien). Diezelfde eerste dag konden wij als magazijnbeheerders direct aan de slag want er verschenen twee trucks met landmachers en een grootmajoor van de mariniers MJR. de Keizer. Die vertelde ons dat de soldaten ons kwamen helpen met het lossen van een lading 12 cm granaten voor de onderzeebootjagers in Nieuw-Guinea. De bedoeling was dat wij als magazijnbeheerder alleen maar aanwijzingen moesten geven bij het lossen en het bedienen van de kranen en zij deden het zware werk. Daar zijn we dus de rest van de dag mee bezig geweest.

We moesten in het begin wel wennen aan die vochtige tropenwarmte en dat altijd maar klammige gevoel. Maar alles went. Omdat we geen airco aan boord hadden zaten we binnen de kortste tijd onder de huiduitslag door het overvloedig zweten, in de vorm van rode hond, ringworm en apenpokken (blaasjes onder je oksels). Daar werden we dagelijks in de ziekenboeg voor behandeld. Maar veel helpen deed het niet, het enige dat over het algemeen wel hielp was douchen met zout water of in zee zwemmen. Dan was je er weer even van af maar het kwam daarna weer net zo hard terug. Uiteindelijk hebben we er mee leren leven. Het slapen was ook een ramp. We sliepen drie hoog en per twaalf bedden was er een ventilatiebolletje die je naar verschillende kanten kon draaien dus je begrijpt als je 's nachts van post afkwam en je bed in dook dan richtte je dat bolletje natuurlijk op jouw bedje, maar als de volgende, die bij jou in de buurt sliep, een paar uur later van post af kwam dan richtte hij natuurlijk dat bolletje op zijn bed en dan zwom jij 's morgens je bed uit van het zweten.

We kwamen wel eens aan boord van een onderzeebootjager om ze te bevoorraden dan waren we prompt na ons bezoek verkouden want de jagers hadden wel airco aan boord en wat voor airco. De mensen sliepen daar onder twee dekens en die liepen niet met al die huiduitslag rond. Daar waren we wel eens jaloers op.

We hebben tijdens onze term daar alleen maar aan de noordkust gevaren. De zuidkust (dat was de kant tegenover Indonesië) mochten we niet komen omdat we veel te weinig afweermiddelen hadden en totaal geen onderzeebootbestrijdingsapparatuur. Zelfs aan de noordkust mochten we niet alleen varen, we hadden altijd een onderzeebootjager bij ons in de buurt die ons in geval van alarm kon bijstaan. Het enige dat we aan boord hadden was een beetje luchtafweer in de vorm van negen 20 mm Oerlikon-mitrailleurs en twee 40 mm Bofors snelvuurkanons voor zee- en luchtdoel. Zelf was ik bij oorlogswacht ingedeeld als schutter en lader bij de Oerlikon op het

hoogste (sein)dek achter de brug. We hebben al die tijd in Nieuw-Guinea verlichte oorlogswacht gelopen (zes uur op zes uur af). Tijdens zeewacht was ik roerganger of blindeman (hulpje van de roerganger) óf ik liep uitkijk op de brug.

Roerganger en uitkijk vond ik altijd wel een leuk baantje. Gelukkig zat de stuurhut direct onder de brug en had een patrijspoort waardoor je naar buiten kon kijken en twee deuren die altijd open stonden. De meeste grotere oorlogsschepen hadden in die tijd hun stuurhut ergens diep in het schip, meestal onder de waterlijn binnen een pantsergordel. Wel goed beschermd dus maar dan kon je helemaal niet naar buiten kijken. Dat was natuurlijk ook niet alles.



Een rustige avond aan boord in Hollandia.
gids mee anders zou je zo verdwalen.

Hollandia en Biak waren onze thuishavens. Van daaruit pendelden we steeds naar Manokwari, om de mariniers te bevoorraden en Ransiki om verse groente te laden. Soms gingen we zo maar ergens voor anker liggen voor de kust en gingen dan met de motorschouw naar de wal om te zwemmen of de bush in te gaan maar dan moest er altijd wel een Papoea-

Soms gingen we met een motorschouw ook wel eens vissen als we in Biak of Hollandia lagen. Ik bestuurde dan die schouw. Dat deed ik graag en de schipper had er kennelijk vertrouwen in als ik er mee voer. Ik had er wel eerst een proef voor moeten afleggen en dat was goed gegaan.



Aan de steiger in Hollandia, samen met Hr. Ms. "Walrus".
landingen in de Tweede Wereldoorlog.

In Hollandia gingen we vaak naar het Kloofkamp, dat was een mariniekazerne in de heuvels met een mooi zwembad met steenkoud water. Dat zwembad werd namelijk door een riviertje uit de bergen met water gevuld. De visjes sabbelden er aan je tenen. We gingen ook wel eens naar het Sentanimeer in het Cycloopebergte, ongeveer dertig kilometer van Hollandia. De rit er naar toe was al heel fraai, een kustweg langs de Humboldbaai. Overal zag je nog wrakstukken

liggen van de Amerikaanse

Af en toe maakte we wel spannende momenten mee. Tijdens het varen voeren we altijd een zigzagkoers om mogelijke duikboot aanvallen van de Indonesiërs te bemoeilijken. En dan gebeurde het wel eens dat er een vreemde periscoop werd waargenomen en dan was het gelijk alarm met gevechtswacht op post. En vervolgens gebeurde er dan niets. Op die momenten vloog de adrenaline wel door je lijf. Of het gebeurde wel eens als we ergens binnen lagen dat er 's avonds plotseling luchtalarm werd afgegeven. Dan zag je overal in de stad de lichten uitgaan en iedereen vloog dan naar z'n gevechtspost en dan bleek het een bevriend vliegtuig te zijn die zich vergeten had door te melden. Dan ging er weer een zucht van verlichting door het schip. Want we hadden toch altijd in ons achterhoofd de gedachte dat als we, op wat voor manier dan ook, zouden worden aangevallen één treffer voldoende zou zijn geweest om in een klap het hele schip op te blazen want we zaten barstens vol munitie. Van de zes laadruimtes waren er vier vol munitie bestaande uit 28 torpedo's, vliegtuigraketten, dieptebommen, dieptebomraketten, 12 cm granaten en nog kleinere munitiesoorten voor de mortieren, mitrailleurs en handvuurwapens. De overige twee laadruimen waren voor de reserveonderdelen en de voeding.

Onze hoofdtaak was het bevoorraden van marineschepen, de marinierseenheden en de vliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst op Biak.

Eind juli kregen we van onze baas de LTZA1 Bruins persoonlijk te horen dat we de korporaalsopleiding in konden. Die zou in augustus in Hilversum op het Marineopleidingskamp starten. We waren met vier magazijnbeheerders tweede klas aan boord en we wisten niet beter dan om voor een korporaalsopleiding in aanmerking te komen je minimaal eerste klas moest zijn. Dat klopte ook wel maar wat wij niet wisten was dat ze korporaals te kort kwamen. Vooral ook omdat het nog een jong dienstvak was. We hadden daar wel oren naar natuurlijk dan waren we in augustus weer terug in Holland en we hoefden niet bij te tekenen omdat we qua dienstverband nog genoeg looptijd voor de boeg hadden. Eén jongen had daar geen zin in. Dat was Cor Hopmans, mijn oude schoolmaat van de lagere school, die wilde gewoon zijn eerste dienstverband uitdienen en dan de marine uit. Onze baas zou alles regelen, wij moesten wel voor de goede orde een verzoek indienen, maar dat was eigenlijk alleen een formaliteit.

Ongeveer een week later kwam de teleurstelling. De heer Bruins kwam ons mededelen dat de hele opleiding was verschoven naar het eind van dat jaar vanwege dat er in Nieuw-Guinea niemand meer afgelost zou worden omdat het daar toch een aflopende zaak was i.v.m. de komende overdracht aan Indonesië en iedereen dus vervroegd naar huis zou komen. Maar hem was wel beloofd dat zodra wij weer terug in Holland zouden zijn wij onmiddellijk in de eerst daarop volgende korporaalsopleiding geplaatst zouden worden. En dat is ook zo geschied.



Op 1 september werd ik bevorderd tot magazijnbeheerder der eerste klasse. Dat hebben we toen maar even gevierd. Met bier en zware shag. Voor ik naar Nieuw-Guinea ging rookte ik niet en dronk ik geen druppel alcohol. Maar gaandeweg de tijd in de tropen ben ik, meer uit verveling en de sleur van de oorlogswacht, gaan roken en drinken. Ik heb daar

ook, voor de eerste keer, mijn baard laten staan. Dat was later voor het thuisfront, toen ik weer thuis was, wel even wennen.

Begin november, ik dacht de tiende, vertrokken we als een na laatste marineschip Nieuw-Guinea. Hr.Ms. "Overijssel" zou de laatste zijn. Die hebben we later op weg naar Holland nog wel een paar keer ontmoet. Een keer in Cochin (India) en in Napels.

De thuisreis ging voorspoedig dank zij een goed stel machinisten. Die hebben gedurende ons verblijf in Nieuw-Guinea zoveel dingen in de machinekamers en ketelruimen gerepareerd en vernieuwd dat we geen noemenswaardige mankementen meer hebben gehad. Dat was op de heenreis wel anders. Toen lagen we nog wel eens spontaan te dobberen op die grote plas omdat in een van de machinekamers een apparaat weer eens uitviel of dienst weigerde. Of het gebeurde wel eens dat de stoomtoevoer plotseling uitviel.

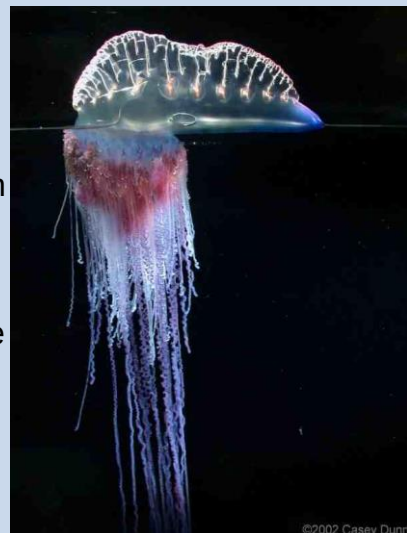


In de Straat van Malakka kwamen we op weg naar huis een Chinese Jonk tegen.

In die Straat kwamen we ook heel veel "Portugese Oorlogschepen" tegen. Een soort kwal.

Het Portugees Oorlogsschip is echter geen echte kwal, maar een complexe kolonie van vier soorten poliepen. Het Portugees oorlogsschip kan tentakels ontwikkelen tot 70 meter lang. Naast het lichaam, dat gemiddeld 9 tot 35 cm groot is, heeft het een gasblaas, dat als "zeil" dienstdoet. Dit zeil, dat in feite een poliep (pneumatofoor) is, kan met lucht gevuld worden als het oorlogsschip aan de oppervlakte moet blijven, en kan bij gevaar leeglopen waardoor het oorlogsschip onderduikt. Ook kan dit zeil in een bepaalde hoek gedraaid worden, zodat de kolonie kan "bepalen" waar ze naartoe "wil". Zelfs tegen de wind in laveren is mogelijk.

De andere drie poliepensoorten zijn de tentakels (dactylozoïden), die het voedsel (vooral kleine vissen) vangen en verlammen, de spijsverteringspoliepen (gastrozoïden), en de voortplantingspoliepen (gonozoïden). Iedere poliep heeft dus zijn eigen taak. De tentakels vangen de prooi en spuiten hem in met gif zodat hij verlamd/verdoofd raakt, waarna het naar de gastrozoïden getransporteerd wordt.





Tijdens de thuisreis deden we als eerste haven Cochin in India aan. Daar bleven we een paar dagen liggen omdat we onderdelen nodig hadden voor onze radar en de commandant niet verder wilde varen, zeker niet door het Suezkanaal zonder radar. Hr. Ms. "Overijssel" die als laatste schip vertrok uit Nieuw-Guinea had onderdelen voor ons bij zich en daar hebben we dus even op gewacht. Cochin is de op een na grootste haven van India maar de stad was erg smerig het stonk er verschrikkelijk. Daar zagen we ook voor het eerst de heilige koeien rondlopen.

Kochi, vroeger bekend als Cochin, is de op een na grootste stad in de Indiase deelstaat Kerala. De stad is gelegen in het district Ernakulam en de gemeente heeft 596.473 inwoners (2001). De agglomeratie echter heeft 1.355.406 inwoners (2001), waarmee het de grootste agglomeratie van Kerala is en een van de snelst groeiende

Visnetten in Cochin bij de haveningang. stedelijke gebieden in India.

De stad is een belangrijke havenstad en is al eeuwenlang het centrum van handel in specerijen. Kochi werd in een vroeg stadium de "Koningin van de Arabische Zee" genoemd. In Kochi worden goud, textiel en vis verhandeld en verscheept. De stad is aantrekkelijk voor toeristen en bedrijven, actief in de IT. De natuurlijke haven van Kochi biedt toegang tot de Backwaters van Kerala.

Van 1503 tot 1663 viel Kochi onder de heerschappij van de Portugezen. Vasco Da Gama, de ontdekkingsreiziger, overleed in 1524 in Kochi tijdens zijn derde reis naar India. Hij werd er in eerste instantie ook begraven. Zijn lichaam werd in 1539 naar Portugal overgebracht.

In 1662 is de stad, met na Goa de belangrijkste Portugese bezetting, drie weken lang belegerd door Rijklof van Goens.

De Portugezen kregen versterking en de wintermoeson zette eerder in dan verwacht.

In 1663 veroverden de Nederlanders de stad. Vanaf 1717 tot 1723 was de antropoloog avant la lettre Jacobus Canter Visscher predikant in Cochin en schreef brieven aan zijn familie over de Malabaarse cultuur. In 1795 trok de VOC zich terug uit Kochi, waarna in 1814 het gebied in handen van de Britten kwam.



De verovering van Cochin.



Nederlandse begraafplaats in Cochín.

De Nederlandse begraafplaats in Kochi is een van de oudste Europese begraafplaatsen in India. Vera van Heininge werd daar in 1664 begraven. Het meest recente Nederlandse graf is dat van de driejarige Helena Muller, die in

december 1814 stierf. De renovatie van de koloniale begraafplaats is in januari 2007 afgerond en is opengesteld voor het publiek.

In de Rode zee, op weg naar Suez kregen we met een stevige wind te maken, die schuin van achter inkwam. Dan slinger je lekker. Bij Suez moesten we voor anker zodat er een konvooi kon worden gevormd om door het Suezkanaal te varen. Elk schip kreeg een grote koplamp op de boeg te hangen en stapte er een aantal Arabische kooplui aan boord. Die doortocht was voor mij een hele ervaring. Ik was aan boord altijd bij meer- en ankerrol ingedeeld als telefonist op de bak. Je had dan tot taak de orders van de brug aan de meer- af ankerploeg door te geven. We vertrokken in Suez om elf uur 's morgens, toen droeg ik nog kort kaki. Dat is een korte broek met een T-shirt. Toen was het nog bloedheet want je vaart toch dwars door de woestijn. Maar rond zes uur 's avonds toen het donker begon te worden (en dat gaat in de tropen altijd heel snel) begon het ook gelijk af te koelen. Gelukkig werd ik even afgelost om te kunnen eten en heb me toen gelijk omgekleed in Europees tenue met daar overheen een jekker. Dat was maar goed ook want het was ondertussen behoorlijk koud geworden. Later die avond heb ik er nog een duffelcoat overheen aangetrokken. 's Avonds rond elf uur waren we in Port Said. Daar hebben we even gestopt om de Arabische kooplui van boord te laten gaan die we gedurende de doortocht aan boord hebben gehad. Er waren aardig wat poefs en camel-sets gekocht door de maten. Maar ook nep gouden ringen. Bovendien moest de koplamp ook nog verwijderd worden, die mochten we natuurlijk niet meenemen.

Het Suezkanaal is een 163 km lang kanaal in de landengte van Suez in Egypte. Het verbindt Port Said aan de Middellandse Zee en Suez aan de Rode Zee met elkaar, en begrenst het schiereiland Sinaï dat ten oosten ervan ligt. Het is tevens de scheiding tussen Afrika en Azië. Het kanaal heeft geen sluizen omdat beide zeeën hetzelfde niveau hebben. Het bestaat uit een strook met verschillende passeermogelijkheden. Ieder jaar ondernemen ongeveer 15.000 schepen de elf tot zestien uur durende tocht door het Suezkanaal. Dat was in 2000 ongeveer 14% van het totale tonnage van de wereldscheepvaart. Het belang van het kanaal is zeer groot. Schepen tussen de noordelijke Atlantische Oceaan en de Indische Oceaan moesten voorheen om het continent Afrika heen varen. Sinds het Suezkanaal bestaat, is dit niet meer nodig. Ook kan



Het Suezkanaal bij Suez.

zelfde niveau hebben. Het bestaat uit een strook met verschillende passeermogelijkheden. Ieder jaar ondernemen ongeveer 15.000 schepen de elf tot zestien uur durende tocht door het Suezkanaal. Dat was in 2000 ongeveer 14% van het totale tonnage van de wereldscheepvaart. Het belang van het kanaal is zeer groot. Schepen tussen de noordelijke Atlantische Oceaan en de Indische Oceaan moesten voorheen om het continent Afrika heen varen. Sinds het Suezkanaal bestaat, is dit niet meer nodig. Ook kan

zelfde niveau hebben. Het bestaat uit een strook met verschillende passeermogelijkheden. Ieder jaar ondernemen ongeveer 15.000 schepen de elf tot zestien uur durende tocht door het Suezkanaal. Dat was in 2000 ongeveer 14% van het totale tonnage van de wereldscheepvaart. Het belang van het kanaal is zeer groot. Schepen tussen de noordelijke Atlantische Oceaan en de Indische Oceaan moesten voorheen om het continent Afrika heen varen. Sinds het Suezkanaal bestaat, is dit niet meer nodig. Ook kan

men volledig om Afrika heen varen doordat het nu een los continent is. Het kanaal werd in 1869 geopend.

Na Port Said deden we alleen Napels in Italië nog aan. Daar zagen we de hele zesde Amerikaanse vloot binnen liggen. Wij konden er nog net bij. En daar zag ik ook voor het eerst van mijn leven de vulkaan Vesuvius. Er werd een excursie naar Pompeii georganiseerd maar daar kon ik helaas niet aan meedoen want ik had de wacht. Toen we net uit Napels vertrokken waren was er een tijdje geen radioverbinding meer met Holland. Er schijnt toen nog naar ons gezocht te zijn, waar we niets van gemerkt hebben. Dat hoorden we later toen we terug in Holland waren.

De provincie Napels is de dichtst bevolkte provincie van Italië. Vooral het noordelijke gedeelte, rondom de metropool Napels is zeer dichtbevolkt.

In het centrum van de provincie ligt de beruchte vulkaan Vesuvius. De directe omgeving ervan is ook dichtbevolkt, mede vanwege de vruchtbare grond. Het schiereiland van Sorrento in het zuiden is het belangrijkste voor het toerisme. In Pompeii en Herculaneum zijn de resten te zien van de in het jaar 79 verwoeste steden. Vanuit Sorrento vertrekken de boten naar het decadente eiland Capri. Aan de andere zijde van het schiereiland ligt de tot de provincie Salerno behorende Amalfische kust.



De Vesuvius gezien vanaf Pompeii.

Een nog steeds actieve vulkaan. Gelegen aan de westkust van Italië, vlakbij Napels. De Vesuvius is 1281 meter hoog en heeft een doorsnede van 8 kilometer.

Diverse keren barstte de vulkaan uit. De meest verwoestende uitbarsting vond plaats in 79 na Christus. Hierbij werd de stad Pompeii onder dikke lagen as bedolven. Ook in 1631 ging het goed mis. De laatste uitbarsting dateert van 1944. De schade viel mee. De Vesuvius bezoeken is mogelijk. Zo kun je in het treinstation van Pompeii een busretourtje kopen naar de vulkaan. Vanaf Pompeii is het een uur rijden.

Begin december kwamen we in Den Helder aan. Het was verschrikkelijk koud. We konden de haven nog maar net binnenkomen zo had het al gevroren. Ik heb het later ook nooit zo koud gehad als toen. Want bij binnenkomst stond ik natuurlijk ook weer op de bak. (zie pijl op de foto pagina 19) Wat ik toen allemaal had aangetrokken dat wil je niet weten. Ik leek wel een Michelin-mannetje en nog had ik het koud.

We mochten toen gelijk een paar dagen naar huis om Sinterklaas te vieren waarna we weer aan boord moesten zijn om het schip helemaal leeg te trekken. Alles moest van boord af. Onze bedmatrassen werden gelijk op een brandstapel gegoooid. Die stonken helemaal zuur naar het zweet. Toen dat allemaal gebeurd was mochten we met winter- en ontschepingverlof. En dat duurde gelukkig wel enkele weken. Tijdens dat verlof kreeg ik al mijn eerste malaria-aanval. Jaren later is dat nog enkele keren teruggekomen.



Binnenkomst in Den Helder.

Terugkijkend op deze uitzendperiode ben ik toch blij dat ik dit heb mogen meemaken. Ik heb respect voor het Papoea-volk gekregen. Het is een trots volk waarvan ik vind dat wij (de Nederlandse Regering) ondanks alle beloften die gedaan waren, ze in de steek hebben gelaten. Aan boord hadden we de hele uitzendperiode twee Papoea-jongens die werkzaam waren in de wasserij. Wij, mijn baas en de commandant, hebben toen alles in het werk gesteld om een van die twee jongens mee naar Holland te mogen nemen.

Dat wilde hij erg graag, er was al onderdak en werk voor hem geregeld in Nederland en het werd op het laatste moment vanuit den Haag niet toegestaan. Dat was goed balen.

MOK Hilversum



Van februari tot september 1963 geplaatst bij het Marine Opleidingskamp Hilversum voor het volgen van de opleiding tot korporaal en het volgen van de kader(NBCD)school.

De opleiding tot korporaal bestond o.a. uit het leren van twee vormen van voorraadbeheer, te weten het oude systeem dat Detailbeheer werd genoemd dat per dienstvak werd gevoerd en nog bij de meeste eenheden (vooral aan boord van schepen) van de marine werd gehanteerd en de nieuwe vorm, genaamd Centraal beheer. Dit nieuwe beheer kwam alleen nog maar aan boord van grote eenheden (zoals grote kazernes, kruisers en vliegdekschip voor. Deze vorm van beheer hield in dat alle goederen aan boord van een eenheid centraal werden beheerd door het bureau bevoorrading met de daar geplaatste magazijnbeheerders.

De kaderopleiding was in tweeën gesplitst. Een theoretisch en een praktisch gedeelte. Het praktisch gedeelte hield in dat je als vice baksmeester gedurende een aantal weken aan een baksmeester was toegevoegd. Al die tijd droeg je een bandje om je linkerarm waarop de letters DDK (DienstDoend Korporaal) stond afgedrukt.

Tijdens de praktijkperiode werd ik toegevoegd aan een bak zeemiliciens (dienstplichtigen). Mijn baksmeester was, als ik me nog kan herinneren, kwartiermeester Bouman. Een man waar ik veel van geleerd heb. Voor het merendeel waren de jongens in die bak ouder dan mij omdat het miliciens waren. Dus ik hield me in het begin wel een beetje gedeisd. Maar uiteindelijk konden we goed met elkaar opschieten en werd er goed naar mij geluisterd. Alleen al vanwege het feit dat ik gewoon normaal met ze omging en niet de militair uit ging hangen. Ik heb daar een erg leerzame tijd gehad.

Tijdens deze periode heb ik ook als deel van de hele opleiding de Kader-NBCD opleiding (Nucleair, Biological, Chemical, Damage (averij)). gehad in Den Helder bij de marinekazerne Erfprins.

NBCD houdt in:

Alle maatregelen, en de organisatie, nodig voor het bestrijden van calamiteiten op NBCD-gebied. Vroeger ook wel ABCD geheten (Atomic ipv Nucleair). NBC vereist specifieke middelen en is eigenlijk alleen in oorlogstijden aan de orde, D kan natuurlijk te allen tijde als er niet zo goed opgelet wordt op de brug.

Even een kleine uitleg met betrekking tot de organisatiestructuur bij de Koninklijke Marine aan boord van een schip of kazerne.

Behalve in wachtdivisies wordt het personeel ingedeeld in divisies uit oogpunt van personeelszorg. Deze indeling in "personeels"-divisie staat doorgaans los van de indeling in "wachtdivisies". Aan het hoofd van een "personeels"-divisie staat een divisiechef, tot wie het personeel van de divisie zich kan wenden voor het behartigen van zijn belangen. Als divisiechef treedt op het hoofd van de tak van dienst, aan wie het personeel voor zijn werkzaamheden is toegevoegd. Een divisiechef behandelt ook de rapporten van het tot zijn divisie behorende personeel bij de commandant. De grote divisies kunnen zijn onderverdeeld in groepen met aan het hoofd een groepschef. Een groepschef vervult echter geen zelfstandige taak. De eerste officier (direct geplaatst onder de commandant van de eenheid) verdeelt de korporaals en manschappen over een aantal bakken van zo mogelijk niet meer dan 25 man. Daarbij wordt elke bak zoveel mogelijk samengesteld uit personeel waarvan de gevechtswachtposten in elkaars nabijheid zijn gelegen. Aan het hoofd van elke bak staat een baksmeester (een korporaal of kwartiermeester, de laagste onderofficier), aan wie is toegevoegd een vice-baksmeester. De baksmeester heeft ten aanzien van zijn baksvolk een opvoedende taak. Hij houdt als zodanig toezicht op de zindelijkheid, zowel wat het uiterlijk voorkomen, als wat de lijfgoederen (je plunje-uitrusting) betreft.

Mijnendienst



Van september 1963 tot november 1964 werd ik bij de Mijnendienst-kazerne in Den Helder geplaatst en als dienstdoend korporaal (in afwachting voor bevordering) te werkgesteld bij de Dienst Conservatie Mijnendienst op de Buitenhaven. Daar werd ik belast met het detailbeheer van de schepen in conservatie. Later schakelden we over van detailbeheer naar centraal beheer. Dat was een hele operatie, al de administratie van de geconserveerde mijnenvegers, en dat waren er heel wat, moest worden aangepast. Maar ook de voorraadadministratie van de Conservatie en de Mijnendienstkazerne moest ook worden aangepast. Daar zijn we meer dan een jaar mee bezig geweest zover ik me dat nog kan herinneren.



Het magazijn van de Mijndienst in de Atjeh-loods op de Buitenhaven in Den Helder.

	
KONINKLIJKE MARINE	
FINANCIËLE VOORWAARDEN	
van kracht geworden op 1 januari 1964	
Hieronder volgt een uittreksel uit de bezoldigingsregeling voor de beroepschepelingen der Koninklijke marine	
BEZOLDIGING PER MAAND IN NEDERLAND (in guldens)	
matroos der 3e klasse	250
matroos der 2e klasse	298
matroos der 1e klasse van 18 jaar	366
matroos der 1e klasse van 19 jaar	396
matroos der 1e klasse van 20 jaar	427
matroos der 1e klasse van 23 jaar	550
korporaal van 25 jaar	603
sergeant van 32 jaar	724
sergeant-majoor van 39 jaar	845
adjutant-onderofficier van 44 jaar	942
adjutant-onderofficier max.	1054

Bovendien bestaat aanspraak op:

- een jaarlijkse vakantie-uitkering van 4% van de jaarbezoldiging;
- een compensatie in verband met de huurverhoging vanaf het 23e jaar;
- toelagen voor brevetten van bekwaamheid;
- kindertoelage(n).

zie ook ommezijde

Wat verdiende ik in 1964 als magazijnbeheerder der eerste klasse?

Hr. Ms. Soemba (A891)



Van november 1964 tot maart 1965 werd ik geplaatst aan boord van het duikopleidingsschip Hr. Ms. "Soemba" in Den Oever. Begin november werd ik plotseling bij mijn chef geroepen. Dat was de adjudant Kuizinga, die ook mijn chef aan boord van Hr. Ms. "Pelikaan" was geweest. Hij vertelde mij dat ik plotseling naar de Soemba moest om de eerste klas die daar zat af te lossen omdat hij niet aan de verwachtingen van een toekomstig korporaal voldeed. Bovendien was het een korporaalsplaatsing. Met andere woorden, ik zou daar vrij snel tot korporaal bevorderd worden als ik het natuurlijk kon waarmaken wat van mij verwacht werd. Ik kreeg dus een zelfstandige functie en mijn hoofdtaak was de Soemba qua bevoorrading op Centraal beheer te zetten. En de adjudant bleef mijn directe chef. Dat vond ik wel fijn, omdat ik hem goed kende en hij een integere man was.

Dat was wel even een ander leven daar tussen die ruige mannen. Maar het trok me wel aan natuurlijk vooral omdat ik zelf ooit voor duiker was goedgekeurd. Nu kon ik het eens van dichtbij meemaken.

Op 1 maart 1965 werd ik door de commandant Hr. Ms. "Soemba", de LTZ 1 Tortike voor het front van de aangegetreden bemanning bevorderd tot korporaal magazijnbeheerder. Dat was een hele belevenis en ik had ook niet verwacht dat dat op zo'n officiële wijze zou plaatsvinden. Ik verwachtte eigenlijk dat ik dan bij de commandant in zijn kajuit zou worden geroepen en ten overstaan van mijn divisiechef de bevordering aangezegd zou krijgen. Dit was natuurlijk mooier.



Hr. Ms. "Soemba" was een kanonneerboot en is gebouwd op de scheepswerf Wilton te Rotterdam. De kiellegging vond plaats op 24 december 1924. De tewaterlating was op 25 augustus 1925. Het schip werd op 12 april 1926 in dienst gesteld en op 1 januari 1956 uit dienst gesteld. Daarna werd het schip als logementschip voor het duikbedrijf in Den Oever gebruikt.

Dit schip heeft samen met Hr. Ms. "Flores" in de eerste linie deelgenomen aan de landing in Normandië.

Tijdens de oorlog beter bekend als "The Terrible Twins".

Lengte	75,60 m
Breedte	11,50 m
Diepgang	3,60 m
St. waterverplaatsing	1676 tons
Vermogen geleverd door 2 Triple Expansie stoominstallatie	2000 pk
Snelheid	15 kn
Bemannning	136-143
Bewapening	
15 cm kanons	3 st
7,6 cm. kanon	1 st
12,7 mm. mitrailleurs	4 st
Mitrailleurs nummer 4	2 st
40 mm pom-pom	1 st
Boulton Paul turrets	2st
Hothkissmitrailleurs	2st



Zicht op begin afsluitdijk.



Duiker gaat te water.



Het mijnentuintje.

Mijnendienst



Van maart 1965 tot september 1966 werd ik weer bij de Mijnendienst in Den Helder geplaatst.

Zodra ik bevorderd was werd ik weer door mijn chef terug geroepen met de mededeling dat de functie op de Soemba weer een eerste klasfunctie was geworden want ze hadden dringend korporaals zowel bij de Conservatie als de Mijnendienstkazerne zelf nodig. De eerste maanden zat ik in de Atjeh-loods, een groot magazijn aan de Buitenhaven en later in het magazijn achter het Duikbedrijf op de Mijnendienstkazerne zelf. In beide magazijnen was ik chef.

In die periode veranderde bij de Koninklijke Marine het tenue voor de korporaal. De matrozenpet met de braniekraag en het baaien hemd verdween en daarvoor in de plaats kwam het echte onderofficierstenue. Want per slot van rekening was de korporaal bij de Koninklijke Marine ook onderofficier. Dat is bij de land- en luchtmacht niet zo. Die hebben daar geen kaderopleiding gehad, en wij wel. Dat geldt daar alleen voor de sergeanten.



De marinekazerne Hellevoetsluis



Van september 1966 tot 1 maart 1968 werd ik bij de marinekazerne Hellevoetsluis geplaatst. Het was een kleine kazerne met een bemanning van ongeveer 60 man. Er lagen een aantal kust- en ondiepwatertermijnenvegers in conservatie. En er was een operationeel ondiepwatertermijnenveegsquadron gestationeerd.



De Toko is open.

Als bevoorradingsteam hadden we de zorg voor zowel de geconserveerde schepen als de operationele. Daar hadden we toch met die kleine bevoorradingsploeg onze handen vol aan.

De kazerne bevond zich op historische grond want dat gebied was al van de marine in Michiel de Ruyter zijn tijd. Hellevoetsluis is een historisch vestingstadje.

Ik was tijdens mijn plaatsing daar ook Tokobaas. Dat wil zeggen dat ik de verantwoording had over de Scheepswinkel. Daar was de Toko in de kantine gesitueerd. En ik verkocht daar buiten de alcoholische en non-alcoholische dranken, souvenirs, toiletartikelen en aanverwante zaken. Er moest daarvan natuurlijk een boekhouding gevoerd worden en een keer per week droeg ik het ontvangen geld aan de kasofficier over, dat moest natuurlijk wel kloppen. Over het algemeen ging dat wel goed. We zaten met ons magazijn in een historisch pand van de Genie en dat was zo groot dat daar ook de auto hobbyshop in onder gebracht was en een donkere kamer had ik daar ingericht die onder mijn beheer viel. Want in die periode was bij mij het fotograferen tot een ware hobby uitgegroeid en ontwikkelde ik ook mijn eigen foto's. Ik gaf ook les aan geïnteresseerde boordplaatsers. Nu vraagt u zich natuurlijk af, wat zijn boordplaatsers? Dat zijn bemanningsleden die te ver van hun plaatsing wonen om op een acceptabele manier dagelijks heen en weer te kunnen reizen en dus weekendreiziger zijn.

Het was daar prettig dienen en heb daar 's avonds menig gezellig uurtje meegeemaakt, zowel bij mij in de Toko als in het stadje in de twee plaatselijke cafés, De Steamboiler en Tonia.

In januari 1968 waren we de laatste die daar de deur dicht hebben gedaan omdat de kazerne werd opgeheven in verband met de aanleg van een grote Delta-dam met sluizencomplex, en was het voor de marine niet meer interessant om de kazerne aan te houden. Jammer.

Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" (C802)



Van 18 maart 1968 tot 16 februari 1970 geplaatst aan boord van de kruiser Hr. Ms. "De Zeven Provinciën".

Tijdens mijn plaatsing aan boord heeft de kruiser alleen gevaren en niet in Smaldeelverband. Tegenwoordig heet dat een Eskader. Dat zijn een groep schepen die in gezamenlijk verband opereren.

Het voordeel van het alleen varen is dat de commandant echt de baas is omdat je dan als commandant niemand direct boven je hebt staan zoals een Smaldeelcommandant die je dan aan boord hebt omdat je het grootste schip (vlaggenschip) van het Smaldeel bent. Dan is het leven voor de bemanning aan boord altijd wat soepeler.



De kiellegging van de kruiser Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" vond plaats op 19 mei 1939. De tewaterlating was op 22 augustus 1950 en de indienststelling vond plaats op 17 december 1953.

De tewaterlating op 22 augustus 1950.

Op 7 juni 1976 werd het schip uit dienst gesteld.
Hierna volgen enige technische gegevens van het schip:

Lengte	185,70 m
Breedte	17,25 m
Diepgang	6,70 m
St. waterverplaatsing	9529 tons
Vermogen geleverd door 6 (De Schelde) Parsonsturbines en 4 Werkspoor Yarrow-ketels	85.000 pk
Snelheid	32 kn
Bemannig	953 man
Bewapening:	
4 kanons in 2 dubbeltorens	152 mm
6 kanons in 3 dubbeltorens	57 mm
Dubbele lanceerinrichting voor Terrier S(ea) A(ir) M(issiles) raketten	1

Ik heb verschillende functies gehad aan boord. Zoals muteerder van de reservedelen-administratie op het Bureau Bevoorrading (stoeien met de kaartenbakken, want toen waren er nog geen computers). Verder ben ik daar chef verbruiksartikelenmagazijn geweest. Dat zat voor in de boeg, verspreid over twee dekken. Daar werd ik bijgestaan door twee magazijnbeheerders. Mijn laatste functie was beheerder van de geclassificeerde technische boekwerken van de Terriërbatterij (de raketinstallatie).

De materieelslogistieke ploeg aan boord bestond (voor zover ik het nog weet) uit de volgende personen. De baas, het hoofd logistieke dienst, was de LTZA1 Roodenburg (later werd hij afgelost door de LTZA1 Hermanus). Chef bureau bevoorrading was de Majoor magazijnbeheerder Piet van Hout, die werd later ook afgelost door Majoor Kramer. De sergeanten die ik me nog kan herinneren waren Sergeant Paardenkoper, Sergeant Tommasoa en Sergeant Pascoud. Mijn collega's Korporaal waren: Piet Bakker, Tom Meissner, Rinus Vogelzang, en ene Stevens (dat was nog een jonkie). De eerste en tweede klassers waren, voor zover ik ze me nog kan herinneren de neven Jos en Fred Barbillion, Joop Dumont (was altijd te herkennen aan de aardappel die hij om zijn nek had hangen tegen zeeziekte) en niet te vergeten Rob Visée. Die heeft op een gegeven moment mijn leven gered. Daar ben ik hem nog steeds dankbaar voor. We ontmoeten elkaar nu regelmatig op de reünie van de magazijnbeheerders.

Het leven qua accommodatie aan boord van de kruiser is niet meer te vergelijken met de huidige schepen. Tegenwoordig slaapt men in hutten van vier of zes personen en afhankelijk van je rang zelfs in een- of twee persoonshutten.

Ik sliep toen in verblijf "Zuid-Holland" (alle slaapverblijven aan boord hadden een provincienaam), dat was een "hut" van 110 man en bevond zich in het voorschip. Ik meen dat dit zelfs het grootste verblijf aan boord was. Doordat de plunjekasten op een bepaalde manier in die ruimte waren geplaatst leek het net of het allemaal kleine hutjes waren van twee of drie rijen bedden (wel drie hoog). Je had in deze opstelling toch wel enige privacy.

Gedurende mijn plaatsing heb ik de volgende landen bezocht: Groot Brittannië, westkust van Amerika, Nederlandse Antillen en Aruba, Puerto Rico, Gran Canaria, Noorwegen, Spanje en Marokko. In die landen hebben we de volgende havens aangedaan: Plymouth, Dornoch Firth, UK; Norfolk, Virginia USA; Roosevelt Roads, San Juan, Puerto Rico; Philipsburg, Sint Maarten N.A.; Willemstad, Curaçao N.A.; Oranjestad, Aruba; Las Palmas, Stavanger, N; Cadiz, S.; Casablanca M.



Hr. Ms. "De Zeven Provinciën".

Ten was naar aanleiding van het twintig jaar bestaan van de NATO. Daar moesten we bij aanwezig zijn voor een grote vlootshow voor de kust van Norfolk. Er deden uit 20 landen marineschepen aan mee. Alle NAVO-kopstukken en de regeringsvertegenwoordigers van alle NAVO-landen waren verzameld op de USS "Saratoga", toen een van de grootste conventionele aircraft-carriers van Amerika. Alle NAVO-schepen moesten daar voorlangs varen (steam-past heet dat) al vurende met alle conventionele wapens die ze aan boord hadden. Dat was een geweldig gezicht. En een gigantische herrie. Er werd geschoten op doelen in de lucht en op zee. Het leek wel oorlog.

Tijdens de reis naar Amerika en de Nederlandse Antillen en Aruba brachten we twee keer een bezoek aan Norfolk. Gedurende het eerste bezoek werd er een excursie georganiseerd naar Williamsburg, een historische stad in Virginia. Als je daar rondloopt waan je je in de 17^{de} en 18^{de} eeuw. Alles gaat daar nog per paard en wagen en de oude ambachten worden daar nog steeds uitgeoefend. De tweede keer dat we tijdens deze reis daar een bezoek brach-

ten was naar aanleiding van het twintig jaar bestaan van de NATO. Daar moesten we bij aanwezig zijn voor een grote vlootshow voor de kust van Norfolk. Er deden uit 20 landen marineschepen aan mee. Alle NAVO-kopstukken en de regeringsvertegenwoordigers van alle NAVO-landen waren verzameld op de USS "Saratoga", toen een van de grootste conventionele aircraft-carriers van Amerika. Alle NAVO-schepen moesten daar voorlangs varen (steam-past heet dat) al vurende met alle conventionele wapens die ze aan boord hadden. Dat was een geweldig gezicht. En een gigantische herrie. Er werd geschoten op doelen in de lucht en op zee. Het leek wel oorlog.

Op een gegeven moment lagen we voor anker bij Puerto Rico omdat we daar in de buurt op de range onze Terriërraketten moesten inschieten. We zouden daar de nacht doorbrengen. Maar plotseling merkten we 's nachts dat het hele schip schudde en trilde alsof we hoge vaart liepen. 's Morgens toen we wakker werden lagen we voor anker voor Sint Maarten en werd er via de scheepsomroep bekend gemaakt dat het landingsdetachement (waar ik ook in zat) zich met spoed in gevechtstenuue moest steken en wapen en scherpe munitie halen in de wapenkamer waarna Antilliaans geld moest worden opgenomen bij bureau Kas en om half zeven verzamelen op het halfdek, dat is achter op het schip bij de Terriërbatterij. Daar werden we door de commandant toegesproken dat we stand-by moesten staan om de politie van Sint Maarten te ondersteunen voor mogelijke infiltraties vanaf het eiland Anguila (Brits) daar in de buurt. Daar was een opstand uitgebroken en was men op Sint Maarten bang dat er mogelijk vanaf dat eiland infiltraties zouden plaatsvinden. We hebben daar stand-by gelegen totdat een dag later het stationsschip van Curaçao arriveerde met een compagnie mariniers aan boord. Die namen de taak van ons over. Drie weken later toen het gevaar voor infiltreren was geweken hebben wij die compagnie weer opgehaald. Daarvan kregen we te horen dat ze eigenlijk drie weken vakantie

hadden gehad. Ze hadden hun bivak op het strand gebouwd en hebben alleen maar af en toe langs het strand patrouille moeten lopen. Toen we dat achteraf hoorden waren we wel een beetje jaloers op die mannen want dat hadden we ook wel willen doen.

Ik liet me op elke plaatsing waar dat kon altijd bij het landingsdetachment indelen. Want dan kwam je nog eens ergens, ook in het buitenland zoals die keer dat we in Stavanger waren. Toen hebben we met het landingsdetachment een mars van hemelsbreed 15 mijl door de bergen gemaakt. Dat was een prachtige tocht ondanks het klimmen en klauteren. We hebben toen zelfs nog enkele schapen



Op bivak bij Doorn.

gered die zich helemaal in het prikkeldraad hadden vastgelopen. Wat mij opviel daar was dat je rustig dwars door en over het boerenland kon lopen zonder dat er een boer met een jachtgeweer op je af kwam. Dat overkwam ons tijdens oefeningen in Holland wel een paar keer. Zo zijn we ook met het landingsdetachment veertien dagen in Doorn geweest bij de mariniers. Daar hebben ze getracht een beetje marinier van ons te maken, maar daar zijn ze toch niet in geslaagd. Maar al met al hebben we daar toch een leuke oefening gedraaid.

Een landingsdetachment bestond hoofdzakelijk uit mariniers aangevuld met logistiek, nautisch en technisch personeel van een schip of walinrichting. Die had tot taak gewapenderhand op te treden aan de wal. Later werd het geloof ik beveiligingsgroep genoemd en tegenwoordig heet het, als ik me niet vergis, boardingteam. Daar heeft onze zoon later ook nog in gezeten.

Tijdens het tweede bezoek aan Norfolk heb ik nog een auto-ongeluk gehad dat voor mij gelukkig goed afliep. Ik had alleen maar een dikke lip met mijn tanden er doorheen omdat ik met m'n gezicht op het dashboard sloeg. Ik was met een maatje op de basis aan het stappen toen we een lift kregen aangeboden van een Amerikaanse marineman die op de kruiser USS Springfield zat. We waren namelijk naar een bepaald adres op zoek, en hij wist de weg. Toen we eenmaal onderweg waren had ik al snel door dat de man toch een aardig drankje op had, want hij reed behoorlijk snel. Ik zat naast hem en m'n maat zat achterin. Op een gegeven moment kruisten we een spoorwegemplacement en daar ging er iets mis. Er waren vlak voor dat emplacement wegwerkzaamheden geweest en dat stond niet goed met borden aangegeven. We zagen daardoor te laat dat er geen rijplaten meer tussen de rails lagen die er normaal hadden moeten liggen. Daardoor werd de auto door de snelheid min of meer gelanceerd en kwam pas op de vierde spoorbaan tot stilstand. Ik sloeg dus met mijn hoofd tegen het dashboard en ben toen een moment bewusteloos geweest denk ik. Mijn maat werd met z'n hoofd tegen de zijkant van zijn deur geslagen zodanig dat hij behoorlijk lag te kreunen. De Amerikaan naast mij gilte dat hij dood ging. Ik wilde er wel uit want we stonden midden op zo'n groot spooremplacement in een industriegebied net buiten Norfolk. Je weet natuurlijk nooit wanneer er een trein aan zou komen,

ook midden in de nacht want het ongeluk gebeurde om ongeveer half vier 's morgens. Ik kreeg echter de deur aan mijn kant niet open, die heb ik toen met fors geweld open getrapt waarbij ik door de inspanning helemaal uit mijn broek scheurde. Maar ik was er uit waarna ik gelijk mijn maat uit de wagen hielp die gelijk op de rails ging zitten met zijn hoofd tussen zijn handen en hij kreunde als een gek. Hij had behoorlijk last van zijn hoofd en borst. Die Amerikaan kreeg ik alleen niet uit de wagen, daar was hij veel te groot en zwaar voor. Er was in de directe omgeving helemaal niemand te zien. Ik ben toen de weg af gaan lopen tot op een kruispunt. Daar ben ik midden op gaan staan en maar wachten tot er iemand kwam opdagen. (mobieltjes hadden we toen nog niet) en er was ook geen telefooncel in de buurt omdat het midden op een industrieterrein was. Plotseling zag ik een paar kruisingen verder een politie aan komen rijden en door flink te zwaaien kon ik zijn aandacht trekken. Met behulp van die agent heb ik toen die Amerikaan uit de wagen kunnen halen doordat



Een Terriërraket wordt gelanceerd.

we de deur aan zijn kant gewoon opengevouwen hebben. Toen rook ik ook een kegel drank bij die kerel en de agent merkte het ook. Die had ondertussen zijn collega's opgeroepen en binnen no time stonden er een stel politieauto's bij het spoor zoals je wel eens bij Amerikaanse politiefilms ziet. De agent die mij had geholpen bracht ons met z'n drieën naar een EHBO-ziekenhuis in de buurt. In de wagen van de agent

begon de Amerikaan te jammeren dat hij niet gereden had en dat hij dood zou gaan. De agent keek me aan en zijn ogen spraken boekdelen. Later hoorde ik van die agent dat zijn rijbewijs zou worden afgenomen en dat hij alleen maar twee gebroken vingers had en verder niets. Mijn maat bleek toch behoorlijk wat letsel te hebben opgelopen zoals een dubbele kaakbreuk en een zwaar gekneusde ribbenkast. Het gevolg was dat we beiden naar het marinehospitaal op de basis werden gebracht. Bij mij werd er toen naar de binnenkant van mijn bovenlip gekeken. Mijn maat werd gelijk opgenomen omdat hij moest worden geopereerd. Nadat er door de dokter van de wacht naar mijn bovenlip werd gekeken werd geconstateerd dat hij daar niets aan kon en mocht doen omdat hij niet gespecialiseerd was. Dus, wachten op de specialist. Die kwam na ongeveer een uur wachten en hij vertelde mij dat de wond niet dichtgenaaid kon worden omdat het mondvlees te zacht is en de hechtdraad niet zou houden. De wond moest dus zo genezen. Dat is uiteindelijk ook gebeurd. Daarna moest ik wachten op onze eigen scheepsarts. Daar ben ik uiteindelijk mee terug naar boord gegaan waar ik nog twee dagen ter observatie in de ziekenboeg heb gelegen omdat ik eigenlijk helemaal nog niet op een of andere manier op het ongeluk had gereageerd. Ik heb daarna nog ongeveer een week met een dikke lip gelopen voor dat het over was. Mijn maat heeft nog zo'n zes weken in het hospitaal gelegen. Hij is tijdens die reis ook niet meer terug aan boord gekomen. Maar er is wel voor gezorgd dat hij eerder terug in Nederland was dan wij met het schip. Toen wij terug in Den

Helder kwamen stond hij ons met zijn vrouw op de steiger op te wachten. Hij had zijn kaken nog wel in de beugels zitten. Later hoorde ik dat hij, als gevolg van dat ongeluk, werd afgekeurd voor tamboer want hij was korporaal marinier/tamboer. Dat was erg sneu voor hem. Maar toen ik na deze plaatsing in Den Haag zat kwam ik hem weer tegen maar dan in een landmacht pak en zat hij bij de Koninklijke militaire kapel. Daar mocht hij wel blazen.

Al met al heb ik een heel leuke tijd gehad aan boord van die kruiser.

De marinekazerne Den Haag



Van 16 februari 1970 tot 13 maart 1972 geplaatst bij de marinekazerne Den Haag. Het heette wel marinekazerne maar eigenlijk was het een grote landmacht kazerne Alexanderkazerne genaamd aan de van Alkemadeaan in Den Haag, en op die kazerne waren een aantal gebouwen en werkruimtes in gebruik door de marine en die werden gezamenlijk de marinekazerne Den Haag genoemd, de rest was allemaal landmacht met aan de noordzijde nog een aparte Milva-gedeelte voor de vrouwelijke landmachters. Dat was mijn tweede zelfstandige plaatsing bij de marine. De bevoorrading van die kazerne ging nog op de ouderwetse manier. Ieder dienstvak beheerde zijn eigen spullen. Dat moest ik om gaan zetten naar centraal beheer. Dat hield in dat ik de bevoorrading voor de hele kazerne ging doen plus het Marvahuis. Zij hadden er toch wel moeite mee dat hun bevoorrading nu door een ander werd gedaan. Ik begreep wel waarom, want dan kon er niet meer gesjoemeld worden. In afwachting van een eigen bureau werd ik voorlopig eerst op bureau administratie tussen de schrijvers neergezet bij de toen nog sergeant-majoor schrijver Hoekstra (mijn latere schoonvader). Kort daarna kreeg ik een bureau op het kantoor van de onderofficier van politie, tevens sportinstructeur, de sergeant der mariniers Sjaak Heijmans. Ook een Brabander dus een aardige vent, ha, ha.

In de periode dat ik bij Sjaak zat kwam ik mijn vroegere commandant van de Zeven Provinciën tegen. Ik hoorde hem al aan komen lopen, want wij zaten altijd te werken met de deur open. Zodoende zagen we altijd iedereen die op de ministeries werken voorbij komen. Die gingen dan meestal naar bureau administratie voor hun declaraties en dat gold voor hoog en laag. Het enige nadeel was dat als je de mensen niet persoonlijk kende je nooit wist wie er voorbij liep omdat iedereen die toen op het ministerie werkten altijd in burger liep. Want zo stond er een admiraal voor je neus en het andere moment stond er een matroos voor je. Zodra mijn oude commandant het deurgat passeerde zag hij me natuurlijk zitten en stopte met opmerking, "Zo Claesen, komen we elkaar hier weer tegen". Ik antwoordde gelijk met "Ja kolonel de marine is maar klein" waarop hij gelijk terugkaatste, "Tijdje commandeur hoor". Was hij ondertussen bevorderd tot commandeur en hoofd van de hydrografische dienst geworden in Den Haag. Daarna hebben we nog even oude koeien uit de sloot gehaald over onze vaartijd aan boord van de kruiser.

Tijdens deze periode in Den Haag heb ik veel gesport (badminton en volleybal en ben ik ook veel gaan paardrijden bij een manege in Scheveningen. Dat laatste deed ik al in Bergen op Zoom waar ik toen nog bij mijn ouders woonde. De afstand naar

Den Haag was te ver om dagelijks met het openbaar vervoer op en neer te reizen zodat ik daar boordplaatser was. Dat wil zeggen dat ik doordeweeks daar ook sliep en alleen de weekenden naar huis ging.

We hadden daar een gezellige ploeg korporaals die allemaal boordplaatser waren en overdag op de diverse afdelingen van het ministerie werkten. Die lagen toen verspreid over heel Den Haag. We hebben 's avonds menig gezellig uurtje doorgemaakt in het korporaalsverblijf of in de landmachtkantine van de kazerne.

Op een gegeven moment werd ik met nog een paar collega korporaals uitgenodigd door de sergeantmajoor Hoekstra om een avondje gezellig bij hem thuis door te brengen. Daar zeiden we natuurlijk geen nee op. Hij woonde toen in Gouda, dus niet zo ver van Den Haag. Met z'n drieën gingen we er met de auto van een van de collega's naar toe. Dat was Jan Rozenboom een korporaal schrijver die toen bij de automatisering werkte. De ander was Karel Verhoosel, ook een korporaal schrijver die zat weer bij financieel beheer. Hoekstra nodigde vaker mensen bij hem thuis uit.

Dát had hij nu niet moeten doen want ik ben uiteindelijk wel aan zijn dochter blijven hangen waar ik nu (2021) al negenenvieftig jaar mee ben getrouwd.

Tijdens deze plaatsing heb ik nog over nagedacht om de marine te verlaten. Ik zat er bijna 12 jaar in en ik wilde eigenlijk wel eens wat anders. Ik heb toen gesolliciteerd bij de brandweer in zowel Den Haag als in Bergen op Zoom. Bij beide korpsen werd me geadviseerd nog eens goed na te denken over mijn voorgenomen besluit en de risico's die daar mogelijk aan vast konden hangen. Dat heb ik gedaan en ben toch tot de slotsom gekomen om maar veilig bij de marine te blijven. Achteraf gezien heb ik daar toch goed aan gedaan en heb ik een mooie carrièreopbouw gehad.

Ik heb in de twee jaar dat ik daar zat een prettige tijd gehad. Het laatste jaar dat ik daar zat was ik geen boordplaatser meer, maar zat ik bij mijn toekomstige schoonouders in de kost in Gouda. Die afstand was wel dagelijks te bereizen.

De marinekazerne Amsterdam



Van 13 maart 1972 tot 6 mei 1974 werd ik geplaatst bij de Marinekazerne Amsterdam belast met de administratie van A en I goederen bij bureau bevoorrading aldaar. A-goederen zijn artikelen die wij zelf na gebruik mochten afkeuren en de I-goederen niet. Die moesten we altijd ter reparatie aan bieden aan het grote marinemagazijn in Den Helder. Ik kan me nog de naam van een chef herinneren. Dat was de sergeant-majoor Potkamp. Die kom ik nog steeds tijdens de veteranendagen tegen. Hij is al ver in de tachtig maar is nog helemaal bij de pinken. Mijn baas was de LTZSD de Booy. Oud oorlogsvrijwilliger en marinier. Ik had er een goede baas en divisiechef aan. Verder ken ik me nog de namen herinneren van de sergeanten Harry Dekker, die woont nu vlak bij mij en is ook al een tachtiger. Verder de sergeant Cloud de Veer, de korporaals Ted van Dartel, Herman Tiben en Eef Limburg, en de magazijnbeheerders Jos Barbillion (die kon ik al van de kruiser), Kees de Jager, Cor Paap en Rob Dessauvagie. Meer namen kan ik me op het moment niet meer herinneren.

In die plaatsingsperiode ben ik op 27 september 1972 getrouwd met Agnes Hoekstra de dochter van de majoor (later adjudant) schrijver die ik in Den Haag heb leren kennen. Natuurlijk was er op het trouwfeest een delegatie van de marinekazerne aanwezig. Die bestond uit de korporaal Ted van Dartel, de kwartiermeester Willem Fossen en Kees de Jager met zijn vrouw Marja.

Kort na mijn trouwverlof kregen we al een woning aangeboden in Amsterdam-Noord. Maar die wezen we af omdat we het daar binnen te vochtig vonden. Maar twee maanden later in december konden we zelfs kiezen uit een flat in Purmerend en een flat in Weesp. Dat laatste is het geworden. We waren er beide gelijk helemaal weg van. Binnen veertien dagen waren we verhuisd en ingericht. Dat kon makkelijk omdat we alle meubels al hadden en opgeslagen stonden bij de fabriek waar we ze hadden besteld.



Het gelukkige bruidspaar.

Het was voor mijn schoonouders wel even wennen niemand meer om zich heen te hebben. Want ondanks het inwonen hebben we samen toch een heel gezellige tijd gehad daar in Gouda.

Eindelijk kon ik dan op de fiets naar mijn werk. Dat was een hele ervaring, niet meer afhankelijk van trein of bus. Ik heb de beide keren dat ik op deze kazerne was geplaatst mijn woon-werkverkeer altijd op de fiets gedaan tenzij het in de winter door gladheid te gevaarlijk was, dan nam ik de trein.

Op 19 april 1974 kreeg ik het onderscheidingsteken voor langdurige, eerlijke en trouwe dienst bij de zeemacht in het brons (12 jaar) uitgereikt door de commandant van de Marinekazerne Amsterdam.

Ik heb op de marinekazerne in die twee jaar leuk gediend en er gebeurde daar maar weinig spannende dingen.



MOK Hilversum



Van 6 mei 1974 tot 10 november 1975 geplaatst bij het Marine-OpleidingsKamp Hilversum, Centraal magazijn, en voor het volgen van de applicatiecursus magazijnbeheerder MLD (Marine Luchtvaartdienst) van 1 september 1975 tot 10 november 1975. Voordat ik de MLD-cursus inging was ik chef magazijn op het Marinekamp. Mijn baas was de LTZA L. Vernie. De namen van de majoor en sergeant zijn me ontschoten. Jan Krop was ook korporaal en had een functie op kantoor. Ik

had de magazijnbeheerder eerste klas Gerrit Stoffelen bij me werken en de milicien magazijnbeheerder Jacobs. Later kwam de korporaal Eef van Heesik erbij. Met hem ben ik nog in die periode naar de verloving van de magazijnbeheerder Jacobs geweest in Hoensbroek. Daar was het wel gezellig. Ik was in die periode baksmeester van het logistieke deel van de vaste bemanning. Dat hield in dat je dagelijks 's mor-



Defilé ouderdag vaste bemanning.

gezonde zoon, Fabian. Die later ook naar de marine zou gaan.

In de MLD-cursus werden we opgeleid om ook binnen de bevoorrading van de MLD te kunnen functioneren. Daar werkt het bevoorradingssysteem heel anders dan bij de vloot en de andere waleenheden. Dat heeft allemaal te maken met de vliegveiligheid en is daarom direct gekoppeld aan het onderhoud op de vliegtuigen. Hier werd je baas geen bevoorradingsofficier maar een officier van de vliegtechnischdienst in de functie van hoofd onderhoud van een vliegtuigsquadron. Daar moesten wij dan als bevoorraders verantwoording aan afleggen. De meeste collega's uit de cursus zaten er wel tegen aan te hikken en zagen het niet zo zitten. Ik moet toegeven dat de cursus pittig was. Maar achteraf gezien heb ik er toch veel van opgestoken vooral ook omdat ik direct na de cursus bij vliegtuigsquadron 320 geplaatst zou worden. De instructeurs waren, voor zover ik het me kan herinneren, de sergeanten Giel Rijst, en Gerard de Bruin.

gens op baksgewijs (appèl) moet verschijnen en de bijzonderheden van je bak aan de leidinggevende moet doorgeven. Zodoende was ik ook wel eens de klos als er parade gelopen moest worden op het exercitieterrein. Dan was ik pelotonscommandant. Dat gebeurde dan ter gelegenheid van Koninginnedag of bij een ouderdag voor de vaste bemanning.

Op 6 juni (mijn verjaardag) van dit jaar werd ik vader van een



Fabian.

Vliegtuigsquadron 320



Van 10 november 1975 tot 14 november 1977 geplaatst bij het Vliegtuigsquadron 320 op het marinevliegveld Valkenburg te Valkenburg.

Een varende plaatsing is natuurlijk het leukste wat je bij de marine kan meemaken. Maar geplaatst zijn bij een operationeel vliegtuigsquadron is toch ook wel heel apart. En als je dan regelmatig ook nog mee moet

vliegen dan is dat natuurlijk het einde, tenminste als je van vliegen houdt. In mijn geval was dat zo. Ik vond het heerlijk als ik weer mee moest op trip naar het buitenland of als er weer een kist voor groot onderhoud naar Avio-Fokker in Woensdrecht moest worden gevlogen. In dat laatste geval moest er altijd een magazijnbeheerder mee om de losse vliegtuiguitrusting over te dragen aan Avio-Fokker.



De SP-2H Neptune op Vliegkamp Valkenburg.

Als je meegang naar Woensdrecht had je altijd een vaste zitplaats bij het observerwindow aan bakboord in de waist (dat is achter de middensectie van het vliegtuig). Naast de magazijnbeheerder zat aan stuurboord altijd de radioradarmonteur. Wij hadden bij de start en tijdens het vliegen tot taak alle besturingsdraden achter in het vliegtuig te controleren voor de start of alles vrij liep in de geleidewieltjes en als de jets werden gestart moesten we in de gaten houden dat de steekvlam, die bij het ontsteken van de jets altijd achter uit de jetuitlaat komt, niet te groot was. We hadden altijd een intercomverbinding met de rest van de vliegtuigbemanning. Die bestond tijdens zo'n vlucht naar Woensdrecht altijd uit twee vliegers (waarvan een testvlieger, meestal een onderofficier vlieger), twee boordwerktuigkundigen een magazijnbeheerder en een radioradarmonteur. De laatste twee waren vaak korporaal, hoewel dat geen must was. Dit hele ritueel gebeurde natuurlijk ook als er weer een kist na groot onderhoud op Woensdrecht moest worden opgehaald.



Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het squadron 320 in dienst gesteld en bij de Royal Air Force ingedeeld. Talrijke oorlogsvluchten werden door dit squadron uitgevoerd en als blijk van waardering werd door Z.M. Koning George VI van Engeland aan dit squadron een R.A.F. embleem toegekend.

Technische specificatie van de Neptune SP-2H (Lockheed)

Lengte	27,77 m
Spanwijdte	30,90 m
Hoogte	8,84 m
Propellerdiameter	4,62 m
Vermogen geleverd door 2 Wright R-3350 18 cil. dubbelstermotoren. Startvermogen met water-methanol Westinghouse J34-WE straalturbines. Stuwkracht in de start	2 x 3750 pk 2 x 15.10 kN
Maximum snelheid incl. turbines op 3000 m. Maximum snelheid uitsluitend zuigermotoren op 3000 m.	635 km/u 528 km/u
Bemanning	8-12 man
Leeggewicht Maximum toelaatbaar startgewicht	19.080 kg 33.655 kg
Bewapening:	
Dieptebommen 250/350 lbs	
Torpedo's Mark 44/47	
Mijnen	
AS12 draadgeleide raketten	
SS11 draadgeleide raketten	
5"-raketten	
HVAR 2-1/4"raketten	
Zoeklicht, lichtsterkte in kaars bij 120 Amp.	85.000.000

Het wegbrengen was soms wel eens spannend. Want tijdens de vlucht naar Woensdrecht werd de kist nog even nagevlogen. Dat houdt in dat er nog dingen worden uitgetest om te zien of het dan heel bleef of niet. Zo werden soms de spoilers even uitgetest. Dat betekent dat je soms een vrije val van zo'n 3000 voet maakte alsof er een vleugel vanaf brak. En als de kist dan weer werd afgevangen had je het gevoel alsof je met je stoel dwars door de bodem van de kist zou schieten.

Het gebeurde ook wel eens als we naar Woensdrecht vlogen dat ik in de neuskoepel moest gaan zitten om de weg te wijzen. Want we vlogen bij goed weer altijd volgens het "huisje boompje beestje"-principe. Dat hield in dat je gewoon via markante punten op de grond naar je plaats van bestemming vloog. Zoals het in het begin van de vliegtijd altijd gebeurde. Ik vond het heerlijk om in de neus te zitten en als je dan je stoel helemaal naar voren schoof zat je rondom helemaal in het plexiglas. Alleen krijg je wel een beetje een raar gevoel als de vlieger de kist heel laag over het water stuurde, wat een keer gebeurde toen we op weg naar Woensdrecht een fregat tegen kwamen en we heel laag op brughoogte langs het fregat vlogen. Dat was wel een heel aparte gewaarwording. Je kon zo naar elkaar zwaaien, dat werd natuurlijk ook gedaan.

Het bevoorradingssteam bestond uit de sergeant Herman Veer, de korporals Ruud Nienkemper, Ted van Dartel en mijn persoontje en de magazijnbeheerders Jan Duinsbergen, Nico Oppelaar en Jasper Visser. Het was een goed team en we waren

goed op elkaar afgestemd. Onze baas was de onderhoudsofficier, de LTZE2OC Pattijn en later de LTZSD2OC Dirk van de Maal.

Als we met een aantal vliegtuigen op trip gingen naar het buitenland ging er altijd een bevoorrader mee. Dat deden we dan op toerbeurt met de korporaals en de eerste klassers. Zodat iedereen aan zijn trekken kwam. De trips duurde meestal zo'n veertien dagen en een enkele keer drie weken. Dat is wat anders dan als je aan boord van een schip zit.

Tijdens mijn plaatsing bracht ik een bezoek aan de volgende plaatsen. Diverse malen vliegbasis Woensdrecht om Neptunes af te leveren voor groot onderhoud bij Avio-Fokker en natuurlijk ook weer ophalen. RAF-Base Saint Mawgan bij Newquay aan de zuidwest kust van Engeland. Daar ben ik diverse malen geweest. Daar werden ook grote oefeningen gedraaid waarbij de Neptunes zo'n negentien uur in de lucht bleven. RAF-Base Machrihanish aan de westkust van Schotland bij de Mull of Kintyre. De Portugese luchtmachtbasis Montijo tegenover Lissabon en Sola-Airbase zuidelijk van Stavanger in Noorwegen. Vanuit Sola werden jaarlijks heel grote oefeningen gedraaid met grote aantallen schepen en vliegtuigen. Er vonden dan landingen op de kust plaats met mariniers en droppingen met paratroopers.

Het bezoek aan Montijo was voor mij het eerste bezoek aan Portugal. Met de varende marine was ik daar nog nooit geweest. De Portugezen, heb ik toen ervaren, zijn erg vriendelijke mensen en heel gastvrij. Alleen van de taal begreep ik echt geen snars. Het is een heel andere taal dan Spaans. Maar met veel handen- en voetenwerk kwam ik er wel uit, soms met behulp van een beetje Frans en Duits. Er spraken maar weinig Portugezen Engels, zelfs op de basis. Ik moest vaak zaken doen

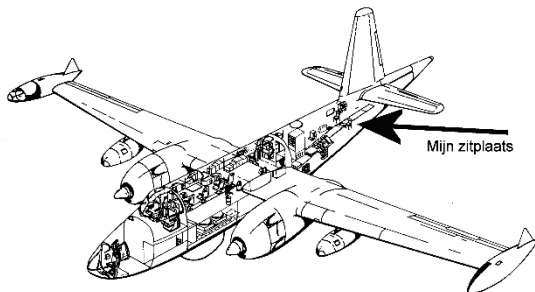


Luchtmachtbasis Montijo bij Lissabon.

met de Portugezen op de basis om transport te regelen voor materiaal op te halen van het internationale vliegveld van Lissabon. Want je zult altijd zien, ondanks dat je heel veel spare-parts meeneemt waarvan je uit ervaring weet dat dat allemaal stuk kan gaan, dat er toch apparatuur stuk gaat die je dan toevallig niet bij je hebt. Dan bestelde ik dat per telegram in Valkenburg en vervolgens werd het gewoon per lijnvlucht afgeleverd op het internationale vliegveld in Lissabon maar dan moest ik het wel zelf op gaan halen en via de douane in laten klaren met uiteraard iemand van het Nederlandse consulaat erbij. Je was tijdens dit soort trips helemaal op jezelf aangewezen. Dan was het heel verstandig als je een goede verstandhouding had met de chef onderhoud. Ik heb daar nooit moeite mee gehad.

In Sola (Noorwegen) en de RAF-Base Machrihanish (Schotland) ben ik maar één keer geweest. Dat ging ook geheel onverwacht. Ik had op een gegeven moment de dagwacht (van 04.00 tot 08.00 uur) gehad. En kwam 's morgens na de wacht weer op ons kantoor in de hangaar. Werd me door mijn chef medegedeeld dat ik onmiddellijk een "penenpak" (vliegoverall, vanwege de oranje kleur zo genoemd) moest

aantrekken want ik moest met spoed met een Breguet Atlantic van VSQ 321 (vliegtuigsquadron) naar Sola meevliegen en daarna naar Machrihanish en weer terug. En dat allemaal op een dag, dan was ik met vastwerken (16,30 uur) weer terug. De reden was dat er een gereedschapkist van een van de vliegtuigmakers algemeen verdwenen was, en voordat men de Marechaussee wilde inschakelen moest er een kaderlid naar Sola in Noorwegen, waar op dat moment een aantal vliegtuigen van ons gedetacheerd was i.v.m. een grote NAVO-oefening, om te zien of de kist niet per ongeluk mee op trip was genomen. We zouden om 10.30 uur vertrekken, maar om elf uur stonden we er nog. Er was al een ziekenverpleger aan boord gekomen waarvan ik me afvroeg waarom hij nu mee moest. Maar dat hoorde ik al snel. Het wachten was op een arts die uit den Haag moest komen om ook mee te gaan. Zij moesten een sergeant ophalen die daar 's nacht door de Aquavit een beetje gek was geworden en door een draaiende vliegtuigpropeller had willen lopen waarvan ze hem nog net op tijd vandaan konden trekken. Dat werd me dus wel een reis zeg. Uit voorzorg had ik mijn chef gevraagd Agnes te bellen dat ik waarschijnlijk wel later thuis zou komen. Want ik zag natuurlijk de bui al hangen, dat kon natuurlijk nooit half vijf worden dat we terug zouden zijn. Uiteindelijk vertrokken we rond half een 's middags, want die arts moest natuurlijk ook zo achter z'n bureau worden weggetrokken. Het was voor het eerst dat ik in een Atlantic vloog en ik moet eerlijk bekennen dat dat toch wel een stuk aangenamer vliegen was dan in een Neptune. Dit was een kist met een drukcabine en normale stoelen om te zitten. Er zaten zelfs een aantal bedden in en een zitje. Terwijl de Neptune echt een oud type oorlogsvliegtuig was die aan alle kanten rammelde en tochtte als de hel. Hij was niet dubbelwandig en door sommige luikjes kon je zo door de kieren naar buiten kijken. Maar het had wel wat.



In Sola aangekomen bleek dus dat de gereedschapkist inderdaad was meegenomen, en nam ik hem weer mee terug. De sergeant werd "platgespoten" en in een bedje gelegd. Het bier dat we voor Sola hadden meegenomen werd gelost waarna we op weg gingen naar Schotland. Want daar moest deze kist omgeruild worden met een kist die daar niet meer operationeel kon meedoen aan de oefeningen door allerlei operationeel technische mankementen. Die kon alleen nog maar vliegen. Daar aangekomen moesten we heel snel verwisselen van vliegtuig want het weer begon steeds slechter te worden, er kwam een storm aan. We vertrokken nog net op tijd van Machrihanish, ik denk een kwartier later dan had het niet meer gekund en hadden we aan de grond moeten staan vanwege de storm. Uiteindelijk stapte ik 's avonds om half twaalf mijn huis binnen. Agnes lag al te pitten. Het was een enerverende dag geweest. Maar zoiets kan je bij een vliegtuigsquadron altijd wel verwachten.



De SP-2H 214 maakte op 13 januari 1977 een geslaagde buiklanding op baan 17 van het marinevliegveld Valkenburg. Ten gevolge van een storing in het hydraulisch systeem was één van de hoofdwielen er niet uit te krijgen, zodat een 'wheels-up landing' moest worden gemaakt. Enkele dagen daarvoor zat ik nog in die kist toen we hem weer na groot onderhoud van Woens-drecht ophaalden. Drie maanden later vloog de kist al weer.

Ik heb bij dit Squadron een geweldige tijd gehad waar ik later nog vaak aan terug denk.

Hr. Ms. "Utrecht"



Van 14 november 1977 tot 12 februari 1979 geplaatst aan boord van Hr.Ms. "Utrecht". Een onderzeebootjager, hierna jager genoemd.

Eindelijk na negen jaar weer eens een varende plaatsing.

Heb ik toch na zestien jaar mijn zin gekregen. Want in 1961 toen ik in Vlissingen zat had ik overplaatsing gevraagd naar een jager. Toen werd mijn verzoek afgewezen. En nu was ik weer aan de beurt om te varen en kom ik er vanzelf op.

Hr.Ms. "Utrecht" was een onderzeebootjager van het type B en behoorde tot de Friesland-klasse. Daar zijn er 8 van gebouwd. De andere 4 vielen onder het type A en behoorde tot de Holland-klasse. Het verschil tussen de twee typen was dat de "A-jagers minder mitrailleurs (1 stuks) had en de voortstuwing had minder vermogen (45.000 pk). De lengte, breedte en diepgang was ook minder (111,30 om 11,33 om 3,88m.).

Het schip is bij de Koninklijke Maatschappij De Schelde gebouwd onder bouwnummer 272. De kiellegging vond plaats op 15 februari 1954. De doop vond plaats op 2 juni 1956 en op 1 oktober 1957 werd het schip in dienst gesteld.

Het schip is op 1 augustus 1980 uit dienst gesteld en op 5 september 1980 overgedragen aan Peruaanse Marine alwaar het op 6 oktober 1980 onder de nieuwe naam BAP Castilla (71) in dienst werd gesteld.

Hierna volgen enige technische gegevens van het schip:

Lengte	116 m
Breedte	11,78 m
Diepgang	5,02 m
St. waterverplaatsing	3070 tons
Vermogen geleverd door 4 Babcock ketels en 2 Werkspoor stoomturbines	60.000 pk
Snelheid	36 kn
Bemanning	280 man
Bewapening:	
Kanons in 2 dubbeltorens 120 mm	4
Mitrailleurs 40 mm (in 1965 werden er 2 verwijderd)	6 later 4
Raketdieptebommenwerpers	2
Dieptebomrekken	2 later 1
10,3 cm Lichtraketerwerper	1
In de Nieuw Guinea periode was de Utrecht ook nog met 8 torpedolanceerbuisen ugerust 4 aan iedere zijde in de midscheeps.	

Normaal gesproken zat er in die tijd geen magazijnbeheerder aan boord van een jager. Maar voor een stationsschip werd er een uitzondering gemaakt omdat het schip dan lang van huis was (zeven maanden in het Caribische gebied) en er bevoorradingstechnisch altijd veel geregeld moest worden.

Ik werd daar aan boord geplaatst in de functie van assistent van de DOCO (DetailOfficier COördinator). Een zelfstandige functie. Er was echter een probleem toen ik aan boord kwam, was er wel een bedje voor me maar geen werkruimte. Maar gelukkig was er aan boord een zeer creatieve timmerman en had ik binnen een paar dagen kastruimte met een eigen bureau waar ik mijn werk aan kon doen. Mijn "kantoor" was gesitueerd in het seinstation 40 mm achter. Voor een leek zegt dit natuurlijk niets. Maar dat was een ruimte waar de vuurleidingsystemen stonden voor de vier 40 mm mitrailleurs die achter op het schip stonden. Dat systeem bestond uit een aantal grote versterkingskasten en het moederkompas "achter" stond hier opgesteld. Dat laatste apparaat was het enige dat nog werkte en het hele vuurleidingsysteem werd niet meer gebruikt. Echter de airco in deze ruimte was fantastisch want die was natuurlijk afgestemd op een ruimte vol werkende apparatuur dat veel warmte afgaf. Toen we later in de tropen zaten was het soms zo koud daar binnen dat ik ongeveer om het uur even naar dek moest om bij te trekken.

Mijn baas was de LTZA1 Eugène Luycks. Aardige man waar ik goed mee op kon schieten. Mijn commandant was de KLTZ Veenendaal. Ik kwam hem later toen ik in Den Haag was geplaatst ook weer tegen maar dan als Schout bij nacht in de functie van plaatsvervangend chef-staf. Hij was ook vlieger en had, net als ik, bij het VSQ 320 gezeten.



Hr. Ms. "Utrecht".

Ik moest met hem nog wel eens zaken doen en dan is het wel handig als je goed met je commandant kan opschieten, hij was een erg sympathieke man. Het hoofd technische dienst (waar ik veel zaken mee moest doen) was de LTZT 1 Ben Mooiman. Prima kerel. Later werd hij directeur van de Rijkswerf.

Mijn expliciete taak was het coördineren van de goederenstromen van de bevoorradingsinstanties aan de wal, zoals onderhoudsbedrijven en maga-

zijnen, naar de eindgebruikers aan boord en visa versa. Het daadwerkelijk aanvragen en storten van te repareren goederen werd door de verschillende dienstgroepen zelf gedaan. Ik hield alleen een oogje in het zeil. Als er aan boord logistiektechnische problemen waren dook ik daar in om het op te lossen. Vandaar dat ik nog wel eens zaken moest doen met de hoofden van dienst aan boord. In het buitenland had ik ook te maken met het in- en uitklaren bij de douane van de goederen die vanuit Holland naar ons toe werden gestuurd, of die wij weer terug stuurden.

Al met al heb ik daar een zeer leerzame functie gehad waar ik heel veel van heb opgestoken.

Mijn (stap)maten waren de korporaal elektromonteur Arend Robbe. We mochten nooit Arend noemen, hij wilde altijd Rob genoemd worden. En de kwartiermeester Kees Smalheer. Met Rob heb ik nu nog steeds jaarlijks contact rond de kersttijd. Met deze jager heb ik de volgende landen en havens/steden bezocht; Engeland, Portland, Weymouth, Rosyth, Inverkeithing, Dunfermline, Edinburg. Kaap Verdische eilanden, Sao Vicente. Barbados, Bridgetown. Trinidad, Port of Spain. Saint Lucia, Castries city. Martinique, Fort-de-France. Sint Eustatius, Oranjestad. Saba, The Bottom. Sint Maarten, Philipsburg. Aruba, Oranjestad. Curaçao, Willemstad. Bonaire, Kralendijk. Puerto Rico, San Juan, Roosevelt Roads. Amerika, Port Canaveral, Cape Canaveral, Orlando. Bermuda, Hamilton. Azoren, Ponta Delgada. Columbia, Cartagena. Suriname, Paramaribo, Albina. Frans-Guyana, Saint-Laurent-du-Maroni.

Van 28 april 1978 tot 1 december 1978 werden we als stationsschip uitgezonden naar de Ned. Antillen.

Het hoogtepunt van deze plaatsing was uiteraard de uitzending naar de Antillen en Aruba (kortweg de West genoemd). Met de hoogtepunten van die reis natuurlijk een bezoek aan Paramaribo, Florida, en Columbia.

Voordat we naar de West zouden vertrekken moest het schip natuurlijk worden opgewerkt. Dat houdt in dat het schip én de bemanning helemaal klaar "gestoomd" wordt om in oorlogstijd en bij eventuele calamiteiten vlekkeloos te kunnen optreden. Die opwerking wordt altijd in Engeland gedaan in Portland en wordt de FOST (Flag Officer Sea Training) genoemd. Zowel aan de wal als op zee aan boord. Er worden dan "seariders" aan boord geplaatst. Dat zijn mensen die gespecialiseerd zijn in het bedenken van allerlei rampscenario's, die dat dan ook gaan uitvoeren en de bemanning moet het dan maar zien op te lossen. Op die manier raak je getraind in wapenbeheersing, gevechtsbeheersing, noodprocedures enz. Het duurt ongeveer vier tot zes weken. Meestal wordt het afgesloten met een grote oefening met veel schepen en vliegtuigen in de buurt van de Shetland eilanden. De hele training hebben we met goed gevolg doorlopen zodat we niet voor bepaalde onderdelen terug moesten komen. We konden echter de laatste dagen van de grote oefening niet afmaken omdat we in zwaar weer terecht kwamen waardoor het hele vlootverband uit elkaar kwam te liggen en wij ons op een gegeven moment zo'n zeventig mijl voor de Noorse kust bevonden. We hadden op het halfdek aardig wat schade opgelopen omdat daar alles wat op dek stond buitenboord was geslagen, zoals het dieptebommen rek, de rubber boot, een rek met benzinejerrycans, en de railingbanken. Omdat ik achter in het schip "woonde en werkte" kon ik niet, net als de andere bemanningsleden die daar sliepen, naar het cafetaria in het voorschip



Paaltje pikken tijdens een storm.

gaan om te eten. We hebben toen noodgedwongen in het onderofficiersverblijf alleen maar wat brood met beleg kunnen eten. Dat gold ook voor de onderofficieren en officieren die in het achterschip sliepen. Want als je naar het voorschip moest én de kombuis kon dat alleen maar over het open dek, en dat was verboden omdat het levensgevaarlijk was. Want je zou in de midscheeps zo van dek spoelen.

De (onder-) officieren en manschappen die in het voorschip "woonden" hadden geluk, die konden wel warm eten de onderofficieren moesten alleen genoeg nemen met het cafetaria om te eten. Je slaapt dan ook niet veel, want je ligt maar heen en weer te rollen in bed. Maar ik kon ook niet op een stoel zitten in mijn "kantoortje" omdat hij dan omkantelde als ik er op zat of weg schoof. Op die manier kon je ook niet werken.

Ik ben gelukkig niet zeeziek geweest toen. Daar heb ik eigenlijk nooit last van gehad tijdens mijn vaarperiodes. Dit was het zwaarste weer dat ik ooit bij de marine heb meegemaakt. Op zich wel een hele ervaring. Maar je wordt wel bekaft. Uiteindelijk waren we gereed voor onze taak in de West en vertrokken we op 28 april 1978. De

reis verliep zonder noemenswaardige problemen. Alleen bij vertrek uit Den Helder hadden we gelijk technische problemen met de HOSIPO, dat heeft iets met de hoofd stoomleiding te maken. Die ging stuk en gingen we met sleepboothulp van de kade. Want de commandant wilde perse vertrekken ten overstaan van de uitzwaaiers op de kade en gingen we op de rede voor anker totdat het euvel verholpen was. Dat was pas de andere dag. We gingen via Cadiz naar de Kaap Verdische eilanden, waar het wel een maanlandschap leek door de droogte. Het had daar in elf jaar nog geen druppel geregend. Vervolgens gingen we naar Barbados waar we olie moesten laden. Daarna werd de reis vervolgd naar Willemstad op Curaçao. Tijdens die reis passeerden we natuurlijk de Keerkring. Dat wil zeggen dat je dan in tropisch gebied terecht komt. Bij de marine hebben we dan de traditie dat de jongste matroos en de jongste officier aan boord gebroederlijk ingepakt in poolkleding het panamakluis (dat is een groot oog boven op de boeg waardoor bij afmeren de meertrossen geleid worden) blauw schilderen. Dat is natuurlijk een zweterige aangelegenheid voor de betrokkene maar ter compensatie is er natuurlijk na afloop feest en vloeit de drank rijkelijk. Meestal wordt er dan ook een bingo aan gekoppeld. Bij aankomst in Willemstad hadden we toch nog even een spannend moment want tijdens het afmeren aan de Rimasteiger (onze vaste ligplaats bij de Marinebasis Parera) brak er brand uit in de achter machinekamer die gelukkig vrij snel werd geblust. Achteraf bleek de schade te bestaan uit het vernieuwen van ongeveer vijftien meter elektrische kabel en wat lasdozen, dus dat viel gelukkig nog mee.

Tijdens de overtocht naar de Antillen hebben we kort na ons vertrek uit Barbados (waar we eigenlijk alleen maar olie hebben geladen) nog twee vissers uit Grenada gered. We kwamen ze midden op zee in een stuurloos vissersbootje tegen. Het waren een vader met zijn zoon. Beide vertoonde ze uitdrogingsverschijnselen. Ze bleken al veertien dagen rond te dobberen zonder motor. Ze hadden motorpech gekregen waarna ze de motor van zijn fundatie losgeschroefd hadden om hem op de voorplecht te repareren omdat ze er dan beter bij konden. Helaas is de motor toen op het zeetje over boord geslagen en hadden ze niets meer om vooruit te komen. Ze werden eigenlijk bij toeval ontdekt door een van de uitkijken die net van post af kwam. Hij daalde de trap van de brug af terwijl hij onbewust over zee uitkeek en in de verte iets zag. Het was te ver om goed



Vissersboot met motorpech.

te kunnen onderscheiden wat het was, dus hij ging weer naar de brug om een verrekijker te pakken. Toen zag hij duidelijk twee personen in een bootje waarvan er een stond te zwaaien. Wij zijn toen bijgedraaid en werden ze aan boord genomen waarna ze gelijk in de ziekenboeg werden opgenomen. Hun boot hebben we uit het water gehesen en tegen de reling gesjord om vervolgens met spoed naar Curaçao te varen. Daar werden ze onmiddellijk naar het ziekenhuis gebracht om weer aan te sterken. Hun boot had bij het omhoog hijsen en de tocht naar Curaçao toch zoveel schade opgelopen dat ze daar niet mee terug naar Grenada konden varen. We hebben toen een speciale Bingoavond georganiseerd waarvan de opbrengst voor de vissers

bestemd was zodat ze daar weer een nieuwe boot van konden kopen.

De opbrengst was aan het eind van de avond verrassend hoog zodat ze nog geld over hadden. Later, toen zij weer terug in Grenada waren kregen we een bericht van de burgemeester van hun dorp waarin, als dank, Hr. Ms. Utrecht werd uitgenodigd, als het in ons vaarschema paste, zijn dorp te bezoeken. Helaas kon dat niet door- gaan omdat we een druk vaarprogramma hadden.

Normaal maak ik tijdens mijn reizen altijd veel foto's. Dat is deze reis naar de West niet gebeurd. Ik heb wel wat foto's gemaakt maar ik heb veel gefilmd op super 8 met geluid. Ik had in de loop der jaren al aardig wat foto's van dat gebied gemaakt dus kocht ik een filmcamera om eens bewegende beelden te laten zien in plaats van fo- to's, dat is weer eens wat anders. Uiteindelijk is het een film van twee en een half uur geworden. Bij elkaar heb ik zo'n tweeënveertig filmcassettes van drie minuten ver- schoten. Toen ik later thuis was heb ik wel wat werk gehad om dat allemaal aan el- kaar te knopen. Maar goed, dat houd je van de straat. Het is uiteindelijk een mooie film geworden, die ik ondertussen ook gedigitaliseerd heb. Ik ben zo brutaal geweest om wat foto's van de site van Hr. Ms. Utrecht te downloaden van de bemanningsle- den die hun foto's op die site hebben gezet. Ik hoop niet dat ze mij dat kwalijk zullen nemen. Ik heb ze natuurlijk hier op gezet ter verduidelijking van mijn verhaal.



Landingsoefening bij St. Michielsbaai.

We hebben tijdens ons verblijf in de West natuurlijk de beneden- en bo- venwindse eilanden bezocht. Ik kon helaas bij een aantal oefeningen van het landingsdetachment niet mee- doen omdat ik tijdens de sportdag van de Utrecht in Curaçao bij het badmintonnen een zweepslag had opgelopen. Met als gevolg dat ik veertien dagen op een stoel moest zitten en aan geen enkele oefening of andere activiteit mee mocht doen.

Daardoor miste ik een bergbeklim- ming naar de top op Saba en een landingsoefe- ning op Bonaire. Op Aruba hebben we een excursie gemaakt naar de oude goudmij- nen van de indianen. Bij onze rondreis langs de andere Caribische eilanden. Hebben we Trinidad bezocht waar we een boottocht hebben gemaakt door een groot natuur- gebied met mangrovebossen waar de rode Ibis broed. En hebben we een bezoek gebracht aan een natuurlijk asfaltmeer waarvan een deel nationaal park is en het andere deel werd geëxploiteerd door een asfaltfabriek. Het was wel een raar gezicht bij de woningen rond dat meer. Daar groeide de planten dwars door het asfalt heen. Op St. Lucia hebben we met een excursie een drive-in krater bezocht. Het stonk daar verschrikkelijk naar zwavel en rotte eieren en overal zag je rook uit de rotsen komen en in de plassen water die er lagen borrelden allemaal luchtballen omhoog.

In Columbia hebben we een aantal dagen in Cartagena gelegen. Dat is een grote havenstad van ruim een miljoen inwoners. Gesticht in 1533 door Pedro de Heredia. Het is ook de grootste marinebasis van de Caraïben. Het enige dat ons direct opviel was de hitte. Ik heb het nog nooit zo warm gehad, zelfs niet in Nieuw Guinea. Toen we aan de steiger lagen werd er 45 graden in de schaduw onder de zonnetent geme-

ten. De controle op drugs was daar heel erg streng. Als je de haven verliet kwam je eerst door een controlepost. Zelfs een pakje shag werd voor drugs aangezien. Als de politie je een sigaret zag draaien dan werd je onmiddellijk opgepakt. Zo belandde er toch wel een paar op het politiebureau aldaar. Vanwege de guerrillaoorlog in Columbia mochten we niet alleen gaan passagieren, minimaal met 5 man mochten we de



Prinses India Catalina.

heel veel tokootjes waar je heerlijk eten kon kopen. En de mensen waren erg gastvrij bovendien spraken ze allemaal zonder uitzondering goed Nederlands. Dat kon je toen van de Curaçao-enaren niet zeggen. Ik heb daar aan een mooie excursie deelgenomen. We hadden voldoende begeleiders en er was voor genoeg voedsel en drinken gezorgd. Want we zouden een hele dag op pad gaan. De trip ging per bus naar Albina alwaar we in een korjaal (een lange kano van een boomstam) overstapten die ons een eind stroomopwaarts de Marowijne rivier opbracht. Bij een indianendorpje werd gestopt. Daar mochten we het dorp in om contact te leggen met de indianen en natuurlijk om souvenirs te kopen. Ook die mensen waren erg vriendelijk. Wat ons op de rivier opviel waren de enorme zwerfkeien die erin lagen. Daar moest regelmatig omheen gevaren worden. Op de terugweg naar Albina verzeilden we in een plotseling opkomende regenbui die overging in een hagelbui met hagelstenen als duivenieren. Goed dat die korjaal overkapt was met stevig zeildoek want anders waren we kleddernat geworden en hadden we de nodige builen opgelopen. Maar zo plotseling als de bui kwam was hij ook verdwenen en scheen de zon weer vrolijk alsof er niets aan de hand was geweest.

stad in. We hadden ons ingeschreven voor een excursie. Die werd alleen in de stad gehouden want buiten de stad was het gewoon te gevaarlijk. Niemand mocht ook buiten de stad komen. Maar in de stad was genoeg te zien want het is een oude stad met veel koloniale gebouwen en beelden. Zoals het standbeeld van de indiaanse prinses India Catalina. Tegenwoordig is zij een nationaal symbool van dit land. We hebben toen ook het fort Castillo San Felipe de Barajas bezocht. Het was een groot fort dat er nu nog zeer robuust en indrukwekkend uitzag en stamt uit de zestiende en zeventiende eeuw.

In Paramaribo verbleven we een heel weekend. Het was toen een erg verwaarloosde stad. Met over het algemeen slecht onderhouden houten huizen en kantoor- /bedrijfspanen. De houten kathedraal verkeerde ook een erbarmelijke staat.

Maar het was wel gezellig op straat met



Op de Marowijne.

We legden aan in Saint Laurent du Maroni in Frans-Guyana, tegenover Albina. Daar bezochten we het beruchte strafkamp waar “Papillon” van de schrijver Henri Charrière had gezeten. Het werd niet meer als gevangenis gebruikt en woonde er nu arme burgers. Ondanks dat de gebouwen er haveloos uitzagen was het geheel wel indrukwekkend om te zien. Daarna vertrokken we weer terug naar Paramaribo. Het was een mooie, leerzame dag geweest.

We kwamen in Paramaribo wel oude bekenden tegen. Dat waren Surinamers die in Nederland bij de marine hadden gediend en na hun functioneel leeftijdontslag weer terug naar Suriname waren gegaan om daar in het Surinaamse leger weer verder te dienen.



Op 1 november 1978 werd ik bevorderd tot sergeant magazijnbeheerder. Eindelijk na dertien en een half jaar als korporaal te hebben gelopen. Het enige geluk dat ik had was dat ik erg vroeg korporaal was geworden dus was ik toch nog relatief jong sergeant in vergelijking met de andere dienstvakken. Die bevordering hield in dat ik aan boord moest verhuizen van een korporaals slaapverblijf naar een vierpersoons onderofficiershut. Die overgang was wel een luxe want in het korporaals slaapverblijf sliepen we met negen man. Ik sliep daar op het middelste

bedje van drie hoog. Aan mijn voeteneind lag een collega, die meer dan twee meter lang is. Met andere woorden, hij lag regelmatig met zijn voeten naast mijn voeten want de bedden waren voor hem eigenlijk te kort. Daar had ik in de onderofficiershut geen last meer van. Dat was wel lekker.

Het is bij de marine traditie dat als je tot sergeant wordt bevorderd je pontificaal door de leden van het korporaalsverblijf op een brancard naar het onderofficiersverblijf wordt gebracht, dat natuurlijk gepaard gaat met de nodige drank.



Hr. Ms. “Utrecht” voor anker bij Curaçao.

dus nadat we eerst aan boord mijn bevordering hadden gevierd, waar hij natuurlijk ook bij was met zijn vrouw, hebben we bij hem thuis nog even een afzakkertje genomen. Dat liep door tot in de kleine uurtjes, maar hij heeft me toch nog keurig aan boord afgeleverd.

Die accommodatieverandering was het enige dat voor mij door die bevordering veranderde. Voor mijn werk maakte het niets uit doordat ik maar alleen was. We hebben die bevordering goed gevierd want we lagen op dat moment in Oranjestad op Aruba waar we die middag een compagnie mariniers uit Curaçao hadden afgeleverd voor een grote oefening. Bij die mariniers zag ik een oude bekende waarmee ik vroeger in Den Haag had gezeten.

Die woonde met zijn gezin op Aruba



Kennedy Space Center. Een van de lanceerplatformen.

natuurlijke beveiliging in de vorm van alligators. Die zagen we ook duidelijk langs de oevers van de kreken liggen zonnen, bovendien zagen we ook dat ze gevoederd werden door verzorgers. Er waren diverse soorten grote lanceerplatformen te zien voor verschillende typen raketten. Ook het pad van het vehicle waarop de complete raket naar het lanceerplatform van de Saturn V raketten werd vervoerd. Alleen één schakel van de rupsband weegt al één ton. Zo'n Saturnesraket zagen we ook in het "Rakettentuintje" liggen. Wat een enorm ding zeg. Daar vlakbij lag het Vehicle Assembly Building. Er wordt beweerd dat het Empire State Building daar viermaal in schijnt te passen. Daarin worden tegenwoordig de shuttles geassembleerd en vervolgens op het voertuig gehesen dat ze dan naar het lanceerplatform transporteert. Al met al was het een leerzame excursie en erg indrukwekkend.

We hebben natuurlijk ook een excursie gemaakt naar Walt Disney World. Dat konden we ons niet voorbij laten gaan. Dat moet je natuurlijk gezien hebben als je daarvoor in de gelegenheid bent. Omdat het geen Amerikaanse vakantietijd was viel het met de drukte bij de diverse attracties gelukkig mee. Er stonden geen lange rijen, want die toestanden kennen we in Holland ook bij de Efteling onder andere. We konden dus op ons gemak de diverse attracties bekijken. We hebben natuurlijk niet alles gezien want dan ben je zeker wel een week bezig denk ik. Wat ons direct opviel was dat het overall erg schoon en opgeruimd was en dat alles heel was. Ook de verlichting brandde goed, er was niet een lampje stuk. De attracties die we gezien hebben waren gewoon geweldig. Zelfs de beweegbare poppen waren zo goed gemaakt en de bewegingen die ze uitvoerden waren zo natuurgetrouw dat we eerst dachten met echte mensen van doen te hebben. Maar het waren toch echt poppen. Ongevoelbaar zo mooi. Om een indruk van het hele park te krijgen hebben we een rondtour gemaakt in een monorailtrein en zijn we met een kabelbaan het park rondgegaan.



Het sprookjespaleis.

De volgende dag ging ik met m'n twee stapmaten, Cees en Rob, met een huurauto naar Orlando waar we Sea World en het wassenbeelden museum van Madam Tousseau hebben bezocht. Bij Sea World hebben we wel erg gelachen, vooral bij de Orca-show. Dat beest was zo groot dat, als hij uit het water sprong om daarna weer terug te vallen er zoveel water omhoog spatte dat de toeschouwers op de eerste rijen van de tribune kleddernat werden. Ik was blij dat we bovenin zaten zodat mijn film-camera niet nat kon worden. We hebben daar ook nog een geweldige waterskishow gezien, die was helemaal af.

Op de thuisreis hebben we de Bermuda's en de Azoren aangedaan. Ik heb niets van de beruchte Bermudadriehoek gemerkt. We hebben daar alleen maar olie geladen waarna we weer vertrokken. In Ponta Delgada hebben we een weekend binnen gelegen waar we weer voor het eerst in Europees tenue oftewel Marineblauw liepen. Ons scheepselftal heeft daar nog een voetbalwedstrijd gespeeld tegen de plaatselijke voetbalclub. Ik weet alleen niet meer wie er gewonnen heeft.

Vanaf de Azoren het laatste rukje naar Den Helder. De reis verliep verder voorspoedig en in de Golf van Biskaje hadden we een beste deining. Op 29 november, een paar dagen voor het binnenlopen in Den Helder, dacht ik: "Laat ik Agnes eens even verrassen". Die dag is namelijk haar verjaardag. Ik heb haar toen via het verbindingscentrum aan boord en Radio Holland vanuit zee opgebeld en gefeliciteerd. (Mobieltjes waren er nog niet in die tijd, alle communicatie deden we nog per (lucht)post of verbindingdienst). Dat was dus een complete verrassing voor haar. Ik had dat nooit eerder gedaan. Ze was zo verrast dat ze niet wist wat te zeggen. Ik had ze er echt mee overdonderd, maar ze was er wel blij mee.



Hr. Ms. "Utrecht" doemt 1 december op uit de mist.
beetje wankel op zijn benen!! De kinderen op de steiger stonden hem maar een beetje raar aan te kijken en dachten het hunne ervan.

Een paar dagen later op 1 december 1978 liepen we Den Helder binnen als een spookschip. Den Helder zat namelijk potdicht van de mist. Het was zo mistig dat de afhalers op de steiger het schip pas zagen toen het vlak voor de steiger uit de nevelen opdoemde. Zelfs Sinterklaas met z'n Zwarte Piet stonden ons op te wachten. Maar zo te zien had Sinterklaas wel erg lang staan wachten want hij stond een

Ergens tussen al die mensen zag ik Agnes met Fabian op haar arm staan zwaaien. Hij keek zijn ogen uit. Dit had hij nog nooit gezien want bij het uitzwaaien waren ze niet meegegaan naar Den Helder. Toen we afgemeerd waren mocht iedereen aan boord komen, dat werd me een gekrioel van jewelste. Nadat alle douanezaken waren afgehandeld mocht iedereen naar huis om te genieten van zijn ontschepingverlof.

Het merendeel van de bemanning zou na zijn ontschepingverlof worden overgeplaatst. Behalve de logistieke dienst, waartoe ik dus ook behoor. Die had van nog geen overplaatsing gehoord. Ik had zijdelings via via.... wel vernomen dat ik naar de Logistieke School in Amsterdam zou gaan maar officieel wist ik nog van niets. Toen ik later na mijn ontschepingverlof weer terug aan boord was kreeg ik pas officieel te horen dat



De afhalers mogen aan boord komen.

ik inderdaad naar de Logistieke school in Amsterdam zou worden overgeplaatst. Ik heb toen de materieellogistieke zaken aan boord afgehandeld omdat ik niet vervangen zou worden. Zodat elke dienstgroep zijn eigen zaken weer volledig kon beheren. Deze periode aan boord van de jager is voor mij een zeer leerzame periode geweest dat ik voor geen goud had willen missen.

Marinekazerne Amsterdam/ Logistieke School



Van 12 februari 1979 tot 29 juni 1987 geplaatst bij de MarineKazerne AmsterDam (MKAD) en aldaar tewerkgesteld op de Logistieke School (LOGSCHOOL), belast met de functie van instructeur Logistieke Dienst Goederenbeheer en leerplanontwikkelaar. Mijn chef was de sergeant-majoor magazijnbeheerder Cor Klein. Voor



mij een oude bekende want hij was mijn allereerste chef toen ik na mijn eerste militaire vorming en vakopleiding geplaatst werd bij de Dienst Conservatie van de Mijnen-dienst in Den Helder. Toen ik later na mijn kaderopleiding weer bij de Mijndienst werd geplaatst was hij weer mijn chef. Later hoorde ik van hem dat hij mij naar de Logistieke School had gehaald. Op mijn vraag waarom hij perse mij daarvoor had uitgekozen, (want nadat ik bij de Mijndienst was weggegaan heb ik hem toch jaren niet meer gezien of gesproken. Bovendien vind ik dat als je bij een opleiding geplaatst wordt je toch wel goed moet zijn en een vlotte prater. Dat laatste was ik volgens mij toch niet.) zei hij simpel dat hij mij toen in die jaren goed heeft leren kennen en het na al die jaren wel aandurfde mij naar de school te halen. Dat stelde mij toch wel enigszins gerust. Want in het begin keek ik er toch wel tegenop en vroeg ik me wel eens af of ik wel echt geschikt was voor die functie. Het voor de klas staan was toch wel even wennen en duidelijk anders dan de praktijk aan boord van een schip of een kazerne. Je hebt het ooit wel eens geleerd in de kaderopleiding. Dat was toen voor mij zo'n zestien jaar geleden. In die opleiding zit een week instructietechniek inbegrepen. Na afloop daarvan wordt je geacht voor de klas te kunnen staan. Ook al

is het zo lang geleden dat je er voor bent opgeleid. Daar zijn ze bij de Koninklijke Marine nogal gemakkelijk in. Bovendien vind ik dat je het ook wel een beetje in je moet hebben om kennis over te dragen. Wellicht heeft mijn toenmalige chef dat vroeger toch al in mij gezien. Hij werd later binnen het Magazijnbeheerderskorps niet voor niets de “Vader” van de Magazijnbeheerders genoemd toen hij als adjudant met functioneel ontslag ging.



1^{ste} Vakopleiding klas met de eerste vrouwelijke - magazijnbeheerster, Yvonne Collé.

ook een burger leraar Gerard Otten rond. Die gaf technisch Engels en was een echt feestbeest. Hij werd later afgelost door de heer Coffeng, die we gekscherend “Coffin” noemde. Die werd later weer afgelost door Tineke Giljam. Haar ontmoet ik nog wel eens in de trein naar of van Amsterdam.

Ik begon met lesgeven aan de eerste vakopleidingen en voortgezette (onderofficiers-opleiding) vakopleiding. Daar gaf ik les in bevoorradingsadministratie voor vlootpersoneel, voorschriften en Logistiek Technische Documentatie op de toen bekende microfiches en Luchtvaarttechnische Publikaties. Later gaf ik ook nog instructie Apotheekadministratie bij de opleiding tot ziekenverpleger in Overveen. En, nadat ik nog enkele cursussen bij de NOVI (Nederlands Opleidingsinstituut Voor Informatica) in Maarssenbroek had gevolgd, gaf ik ook nog instructie in Basiskennis Informatica.

Halverwege 1979 ging ik een cursus Onderwijstechniek van tien weken volgen. Die cursus werd bij de School voor Bedrijfsvoering en Onderwijskunde (SVBO) gegeven in Den Helder op de kazerne Erfprins. Ik heb daar heel veel geleerd. Eindelijk eens een cursus waar je echt wat aan had. Ik maak nu nog (bij de Stichting Forteiland Pampus) steeds gebruik van wat ik toen geleerd heb. Zoals het begeleiden en opleiden van gidsen en ontwikkelen van informatiemateriaal.



De complete klas Onderwijstechniekcursus bij de SVBO.

Toen ik bij de LOGSCHOOL aantrad bestond het instructieteam, voor zover ik het nog weet uit, de sergeant-majoor Klein, sergeant Verseveld de korporaals Dik Westerhof en Jan Zandbergen. Later kwamen daar nog bij de korporaals Siem Smulders, Rinus Cornelissen, John van Voorst, Hans Melkert (die op het moment van dit schrijven als LTZA1 rondloopt bij de geïntegreerde logistieke opleidingen in Soesterberg als intermediair tussen de verschillende krijgsmacht delen). Er liep

Op 1 november 1979 werd de benaming van ons dienstvak "Maga-
zijnbeheerder" gewijzigd in "Logistieke dienst goederenbeheer". En
veranderde ook ons dienstvakonderscheidingsteken van een gekruis-
te sleutel en veer in een zilveren (onklaar) anker.



Ik heb gedurende mijn plaatsing bij de LOGSCHOOL diverse functies
vervuld. Te beginnen bij instructeur, gevolgd door leerplanontwikke-
laar. Later werd ik hoofdinstructeur gevolgd door de functie van Chef
Bureau Onderwijs Ondersteuning (CBOO) mijn rechterhand was toen
John Rekko (sergeant-majoor). Tijdens die laatste functie ging het
onderwijs bij de marine op de "schop". Men introduceerde vanuit het
hoofd Onderwijs in Den Haag een ander en efficiënter onderwijsmodel. Alle scholen
binnen de Marine moesten toen hun leerplannen gaan opzetten conform dat model
en onze school kreeg als eerste het groene licht om daaraan te beginnen. Dat bracht
heel wat werk met zich mee, vooral voor de onderwijsontwikkelaars van bureau On-
derwijs Ondersteuning. Ik heb het toen bij mijn hoofd school voor elkaar gekregen
dat John en ik om beurten drie dagen thuis konden werken, zodat er altijd een van
ons twee op kantoor was terwijl de ander dan lekker thuis zat te werken. Door deze
actie was ons werk sneller gereed dan als we dat in zijn geheel op kantoor hadden
moeten doen. We moesten namelijk zo'n negenhonderd à duizend leerdoelen schrij-
ven voor de diverse cursussen en opleidingen op ons vakgebied. Op een gegeven
moment kregen we ook voet aan de grond bij Topa-verpakkingen in Voorhout die ook
cursussen verzorgden op onder andere verpakkingsmaterialen. We regelden met dat
bedrijf dat de eerste vakopleiding en de voortgezette opleiding daar een cursus ver-
pakkingsmaterialen kreeg als onderdeel van hun opleiding. Ik werd daarin de bege-
leidende man. Tegenwoordig zit dat bedrijf bij Lelystad langs de A6.



Omdat ik, voor marine begrippen, best wel een lange
tijd (ruim acht jaar) op een walplaatsing en in dit ge-
val de LOGSCHOOL heb gezeten ben ik daar twee
keer bevorderd.



Op 1 juli 1983 werd ik bevorderd tot sergeant-majoor
van de logistieke dienst goederenbeheer en op 1 ja-
nuari 1987 werd ik onverwachts bevorderd tot adju-
dant-onderofficier van de logistieke dienst goederen-
beheer. Dat laatste was een volkomen verrassing
want ik was naar mijn idee nog lang niet aan de
"beurt". Begin november 1986 werd ik plotseling door
de personeelsofficier gebeld met de mededeling dat
ik me op 4 december van dat jaar bij de Directeur
Personeel van de Koninklijke marine, de Schout bij
Nacht Jhr. H. van Foreest, moest melden. Dat was
toen hoogst ongebruikelijk. Ik was dus erg benieuwd
wat ik daar te horen zou krijgen.

Uiteindelijk bleek ik niet de enige te zijn want op de afgesproken dag stonden we met
negen onderofficieren bij hem op de stoep. En na een geanimeerd gesprek onder het
genot van een kop koffie met cake kregen we van hem persoonlijk te horen dat in het

kader van het BIO-project (Beleid in Ontwikkeling) wij per 1 januari 1987 voorbevoordert zouden worden tot een naast hogere rang. In mijn geval was dat dan adjudant. Nu dat was natuurlijk een volslagen verrassing voor ons.

Voorbevordering onderofficieren



★ De voorbevoorderde onderofficieren poseren samen met SBN jonkheer H. van Foreest voor de fotoaraaf.

In het kader van het BIO-project (Beleid in Ontwikkeling) hebben per 1 januari 1987 voor de eerste maal de keuzebevorderingen

van hoofdonderofficieren der KM plaatsgevonden, ingevolge het nieuwe voorschrift bevorderingen schepelingen dat met ingang van 1 augustus 1986 in werking is getreden. DPKM SBN jonkheer H. van Foreest ontving op 4 december 1986 negen van de eerste twaalf onderofficieren, zes eerste en zes sergeanten-majoor, die voor een jaar voorbevordering geselecteerd werden. Van hem vernamen zij het positieve nieuws.

Schout bij nacht Van Foreest toonde zich zeer verheugd met deze eerste voorbevordering: 'Het is heel belangrijk dat we nu geleverde prestaties kunnen belonen en dat we onze organisatie op een meer kwalitatieve grondslag kunnen bemannen'.

De drie overige voorbevoorderde onderofficieren werden door hun commandant op de hoogte gesteld. SGTDE W.G.A. Bouw was namelijk op die dag buitengaats met Hr.Ms. Piet Heyn en SGTHOFM A. van Velzen en SMRMARNALG D.R. Broman zijn geplaatst op de Nederlandse Antillen.

Op 1 januari 1987 werd ik tot mijn grote verrassing plotseling voorbevoordert tot adjudantonderofficier van de logistieke dienst goederenbeheer.

Gedurende die jaren dat ik bij de LOGSCHOOL heb gezeten heb ik ook een paar "bazen versleten". Voor zover ik ze me kan herinneren waren dat de Luitenants ter zee eerste klas Postma, Snelle van Vollenhoven en de Klerck (ik hoop dat ik z'n naam goed heb geschreven). Er zat er nog een tussen waarvan ik me de naam niet meer te binnen schiet. Met de heer Postma heb ik nog regelmatig contact.

In die periode kwam ook de eerste vrouwelijke goederenbeheerder de marine binnen. Dat was Yvonne Collé, de dochter van een van onze collega's. In die tijd werden binnen de marine ook grote automatiseringsprojecten gestart op het gebied van bevoorrading en logistieke documentatie. Daar waren we als school nauw bij betrokken. De materieelslogistieke opleidingen werden door mij daarin vertegenwoordigd, zodat we als opleiding de vinger aan de pols konden houden.

Ik had als Chef Bureau Onderwijs Ondersteuning goede contacten met de Afdeling Bevoorrading van de Directie Materieel in Den Haag. Met name met bureau Regulering. Ik kreeg op een gegeven moment het verzoek van het toenmalige hoofd van de afdeling om een Handboek Bevoorrading te schrijven voor de bevoorradingsofficieren aan boord van de schepen en walinrichtingen. Dat heb ik toen gedaan met assistentie van de LTZ3 Annemieke Cazant (stagiaire) en de toenmalige korporaal Dik Westerhof.

Al met al heb ik een heel goede en leerzame tijd op de LOGSCHOOL gehad met goede herinneringen en fijne collega's. Dat blijkt nu nog wel tijdens de vakreünies die regelmatig worden georganiseerd. Dan zoeken de "oud" instructeurs elkaar weer op bovendien hebben we nog steeds steeds regelmatig contact met elkaar.

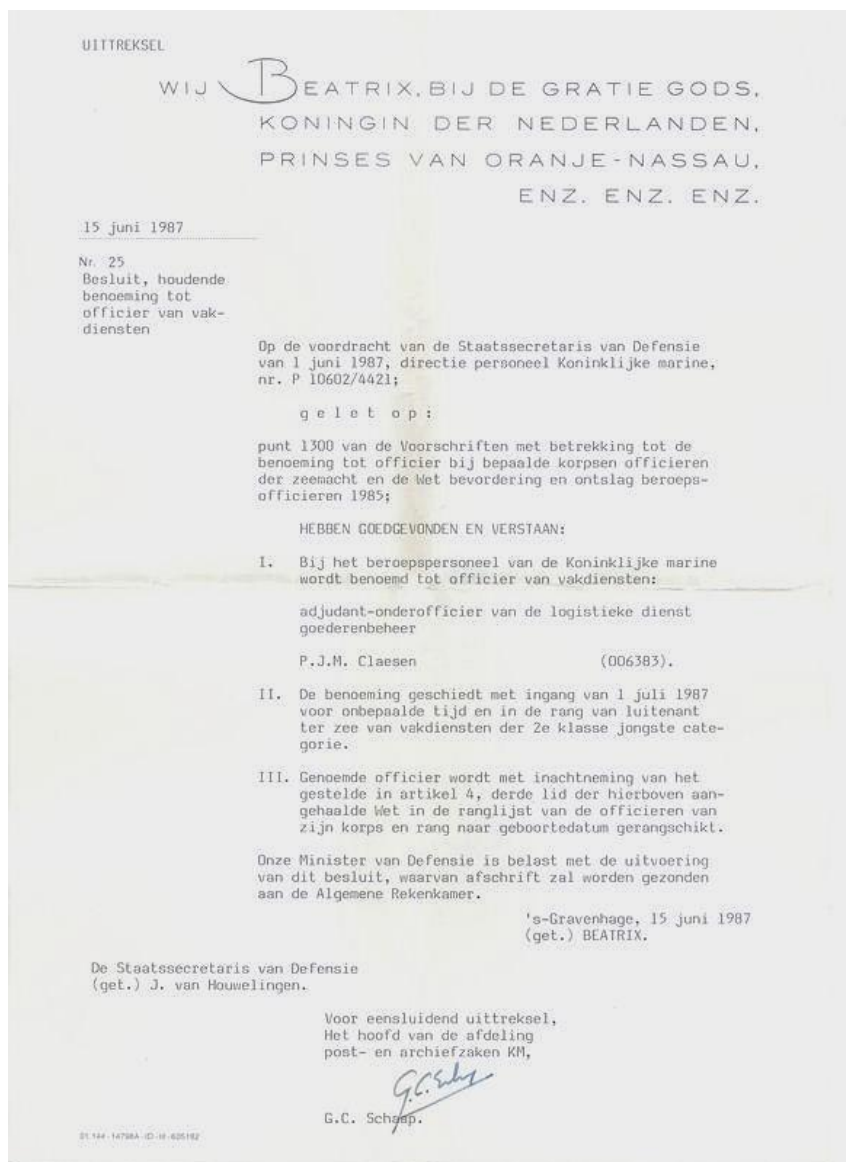


De staf van de Logistieke School begin tachtiger jaren?

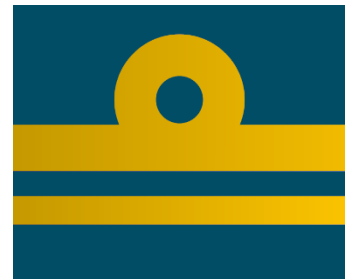
In het voorjaar van 1987 kreeg ik al van mijn hoofd school te horen dat ik moest rekenen op een benoeming tot officier van vakdiensten per 1 juli van dat jaar. En met mij nog vier collega's. Daar keek ik wel van op want ik was net adjudant. Ik hoopte dat ik dan bij de LOGSCHOOL kon aanblijven als hoofd van de opleiding Goederenbeheer. Dat was wel gebruikelijk. Want zolang ik op de LOGSCHOOL heb gezeten waren het altijd Vakofficieren uit ons eigen dienstvak. Maar dat feest ging mooi niet door want tegen die tijd werd door hogerhand besloten dat die functie voortaan een burger functie werd (dat was goedkoper) en werd ik per 1 juli 1987 (de dag van mijn benoeming) overgeplaatst naar het Marine vliegveld Valkenburg.



Fietsploeg op een van de jaarlijkse sportdagen bij de Marinekazerne Amsterdam.



Het Koninklijk Besluit dat ik op 1 juli 1987 benoemd werd tot officier van vakdiensten in de rang van luitenant ter zee der tweede klasse jongste categorie



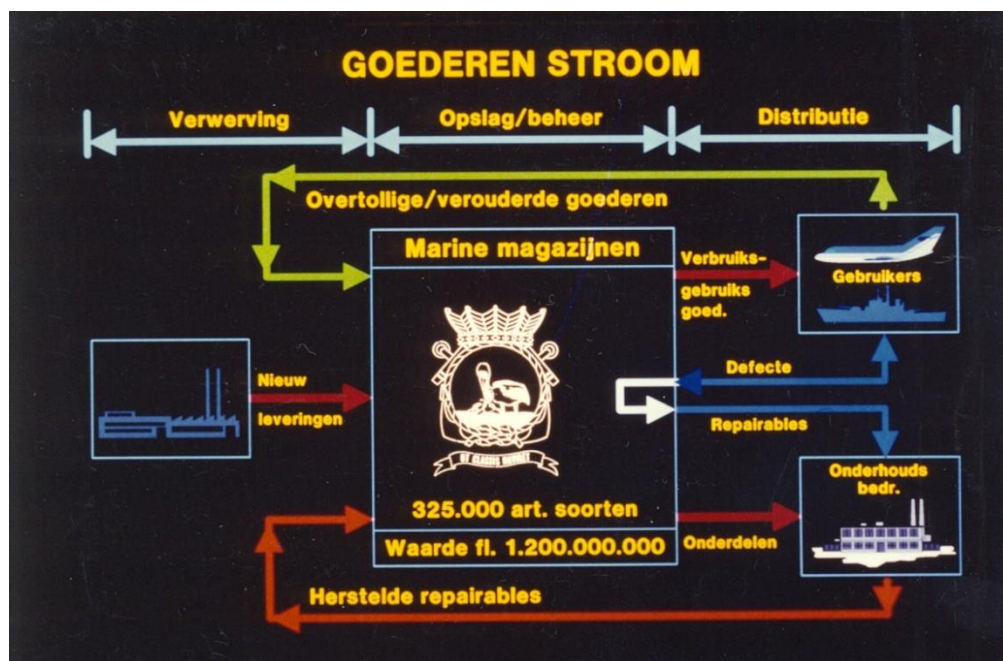
Marine Vliegkamp Valkenburg/ Marine Magazijnsdienst (MMD)



Op 1 juli 1987 werd ik tot 4 januari 1988 tijdelijk geplaatst bij het Magazijnsfiliaal voor luchtvaartmaterieel aldaar. Ik kreeg daar de functie van hoofd van het magazijnsfiliaal en viel als zodanig onder de verantwoording van het hoofd van de Marine Magazijnsdienst bij de Directie Materieel (DMKM) in Den Haag. Onder mijn verantwoording viel ook nog een depot in Hoek van Holland. Waar hoofdzakelijk waterloopkundige scheepsmodellen lagen van marineschepen die in de loop der jaren waren gebouwd. Verder stond er nog wat geschut en heel veel tolvizieren.



In die periode werd ik door de bevoorradingsofficier van het marine vliegveld, Jaap de Lange, "ingewerkt". Hij deed zijn naam eer aan want hij was ook lang. Ik heb in die periode erg prettig met hem samengewerkt. Ik zie hem nu af en toe nog wel eens op een OVA-landdag. (een jaarlijks gebeuren voor officieren van administratie). Verder werd ik ook vanuit den Haag bijgestaan door Eef Koopman, een oudere collega die op het bureau MMD bij de DMKM werkzaam was als plaatsvervangend hoofd MMD.



Het goederenstroomschema bij de Marine Magazijnsdienst in die tijd.

Als hoofd van het magazijnsfiliaal moest ik regelmatig de MMD-vergaderingen bijwonen. Dat gebeurde, als ik het me nog goed kan herinneren om de twee maanden, en dan iedere keer op een andere MMD-locatie. Zo had ik ook een keer een "thuiswedstrijd" in mijn woonplaats Weesp. Daar was toen het Kledingmagazijn gevestigd.

Mijn rechterhand was de toenmalige adjudant goederenbeheerder Jan Krop die later ook vakofficier is geworden. Voor mij geen onbekende want ik had met hem eerder bij het Marineopleidingskamp te Hilversum gewerkt toen we beide nog korporaal waren. Verder zag ik daar natuurlijk veel bekenden uit de tijd dat ik op Valkenburg bij squadron 320 zat.

In Valkenburg heb ik toen ook voor het eerst ervaring opgedaan als officier van de wacht. Dat was wel even wennen maar in het begin liep je toegevoegd aan een oudere officier, zodat je ook op dat gebied ingewerkt werd. In die periode heb ik een veertiendaagse cursus op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) gevolgd (onder de vakofficieren bekend als de "messen en vorkencursus", ha, ha). Het was op zich wel een leerzame. Er werd je een aantal praktische zaken bijgebracht, waar je in de toekomst als wachtsofficier mogelijk mee te maken zou krijgen en nog een beetje maritieme geschiedenis en zeerecht. Ik heb daar toevallig in mijn latere tijd in Den Haag en in Vlissingen weinig meer mee te maken gehad. Want op Valkenburg heb ik voor het laatst in mijn diensttijd de wacht gelopen. Dat wil zeggen dat ik vanaf januari 1988 tot mijn Functioneel LeeftijdOntslag (FLO) in juni 1996 nooit meer wacht heb gelopen. Dat is lekker.

Al met al heb ik in die korte periode van ongeveer een half jaar toch een leerzame tijd gehad en door mijn benoeming maakte ik toch wel een hele omslag in mijn marineleven mee. Het begon al met je benoeming, dat geschiedde op Valkenburg op een zeer onpersoonlijke wijze. Waarschijnlijk omdat het vliegekamp zo groot was en de marineleiding had besloten op die datum ook alle onderofficiervliegers in een keer tot officier vlieger te benoemen. Dat hield in een felicitatie bij de personeelsofficier tijdens het inrouleren en meer kan ik er me nog weinig van herinneren. Dat viel me eigenlijk wel een beetje tegen van de marine. Ik weet zeker als ik bij de LOGSCHOOL had gebleven de benoeming officieel ten overstaan van de gehele bemanning bekend was gemaakt.

Marinekazerne Den Haag DMKM/VORAD



Van 4 januari 1988 tot 2 april 1990 geplaatst bij de MarineKazerne Den Haag (MKDG) en aldaar tewerkgesteld bij de Afdeling Bevoorrading (VORAD) van de Directie Materieel Koninklijke Marine (DMKM), belast met de functie van medewerker van het bureau Algemene Bevoorradingsaangelegenheden. Daar hield ik me in het begin bezig met het herschrijven van de voorschriften op het gebied van bevoorrading. Mijn directe chef was de luitenant ter zee van administratie tweede klasse oudste categorie (LTZA2OC) Jan van de Broeke. Onze baas was toen de kapitein ter zee van administratie (KTZA) E. Weber, zijn rechterhand was de kapitein ter zee van administratie (KTZA) J. Honig.



Ik voelde me daar echter geen vreemde eend in de bijt want de meeste medewerkers van die afdeling kende ik goed vanwege mijn LOGSCHOOL-periode. Ik deed toen veel zaken met deze afdeling.



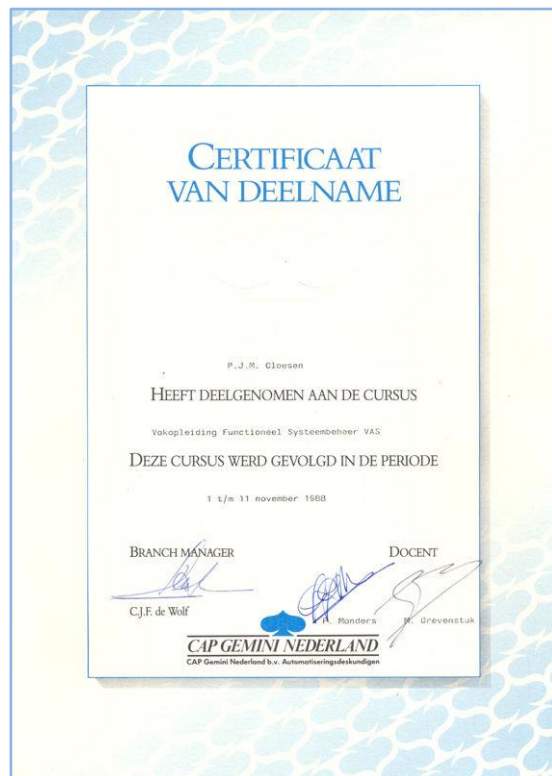
Receptie ergens op de Alexander kazerne voor de Afdeling Bevoorrading. Ik sta daar met Erik Drees te praten, een van de nazaten van dé Willem Drees. De dame rechts is Annemieke Nederhand waar ik nog regelmatig contact mee heb. Zij was een van de eerste vrouwelijke goederenbeheerders. Haar kende ik nog van de LOGSCHOOL

De firma Cap-Gemini was al jaren binnen defensie bezig met verschillende automatiseringsprojecten zo ook binnen de directie materieel van de Koninklijke marine. Dat omvatte het Voorraad AdministratieSysteem (VAS) en de LOGistiek technische DO-Cumentatie (LOGDOC). En daarnaast werd er ook een geautomatiseerd Voorraad-Punt Administratie-systeem (VPA) gebouwd ten behoeve van de operationele eenheden, zoals schepen en marinierseenheden.

Dat was een gigantische klus. Ze waren daar al mee bezig toen ik nog op de LOGSCHOOL zat en dat heeft jaren geduurd. Toen het bijna was afgerond heb ik met nog een aantal personen binnen onze afdeling (die later het bureau systeembeheer VAS/LOGDOC zouden gaan bemannen) bij Cap-Gemini een cursus Vakopleiding functioneel Systeembeheer VAS gevolgd. Daarna ben ik projectleider geweest van het project VAS/LOGDOC-procedures. Want de procedures voor dat gehele geautomatiseerde systeem moesten nog geschreven worden. Normaliter wordt dat gedaan in het begin van een automatiseringsproject tijdens de ontwerpfase. Maar hier werd het door de "geleerde" heren steeds maar vooruit geschoven in het grote project. Uiteindelijk is het allemaal gereed gekomen en met succes in werking gesteld.

Vanuit den Haag heb ik ook verschillende LOGDOC-cursussen begeleid die op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) in Den Helder werden gegeven voor de materiële logistieke functionarissen, burger zowel als militair, die werkzaam waren bij de Directie Materieel in Den Helder op verschillende locaties.

Daar overkwam me op een gegeven moment een incident toen ik na een bezoek aan het KIM terug liep naar het station. Het was zomer en ik liep in mijn marine-overhemd op de brug over de Westgracht bij de Zuidstraat. Ik had daar wel een schaftkeet zien staan (want ze waren daar aan de weg bezig) en ik hoorde ook roepen vanuit die schaftkeet, maar schonk daar geen aandacht aan. Er wordt wel vaker wat naar je geroepen als je in uniform bent. Vervolgens hoorde ik iemand die keet uitrennen naar mij toe. Ik deed net of ik uit mijn neus bloedde waarna ik met zand bekogeld werd. Ik deed net of ik niets had gevoeld en liep gewoon door naar het station. Daar aangekomen vroeg ik aan de man in de restauratie van de trein (die had je toen nog) of mijn overhemd op mijn rug vuil was geworden. Dat bleek gelukkig niet het geval te zijn, het zand was natuurlijk kurkdroog. Eenmaal thuis aangekomen heb ik onmiddellijk de Marechaussee in Den Helder gebeld en het voorval uitgelegd. Ze zouden een onderzoek instellen en mij daarover rapporteren. Dat hebben ze ook gedaan. Dezelfde dag werd ik al door hen gebeld met de mededeling dat ze de aan-nemer hadden opgespoord en betrokken medewerker was onmiddellijk ontslagen.



Marinekazerne Vlissingen/ Marinetoezicht Koninklijke Maatschappij "De Schelde"



Van 2 april 1990 tot 1 juli 1996 geplaatst bij de Marinekazerne Vlissingen en te werk gesteld bij het Marinetoezicht bij de Koninklijke Maatschappij "De Schelde", in de functie van Hoofd toezicht Materieelslogistieke Bevoorrading M-fregatten.



Het was eigenlijk een papieren overplaatsing want ik bleef gewoon achter mijn eigen bureau bij de afdeling Bevoorrading zitten waar ik naast de werkzaamheden die ik moest gaan doen voor het M-fregatten-project, gewoon doorging met de regelgeving op bevoorradingsgebied. Ik ging alleen elke woensdag op dienstreis naar Vlissingen. Uiteindelijk had ik daar een aantal mensen als personeel werken onder leiding van de zeer bekwame sergeant-majoor Willem van Broekhoven. Ik was toen ook een tijdje hoofd van het Marinetoezicht bevoorrading bij de Rotterdamse Droogdok Mij. (RDM). Maar dat was een aflopende zaak omdat de onderzeeboten al gebouwd waren en overgedragen aan de marine. Dus daar werd al snel de deur dicht gedaan.



Kantoorgebouw Koninklijke Maatschappij De Schelde.



Op 17 april 1990 werd ik bevorderd tot luitenant ter zee van vakdiensten 2de klas oudste categorie.

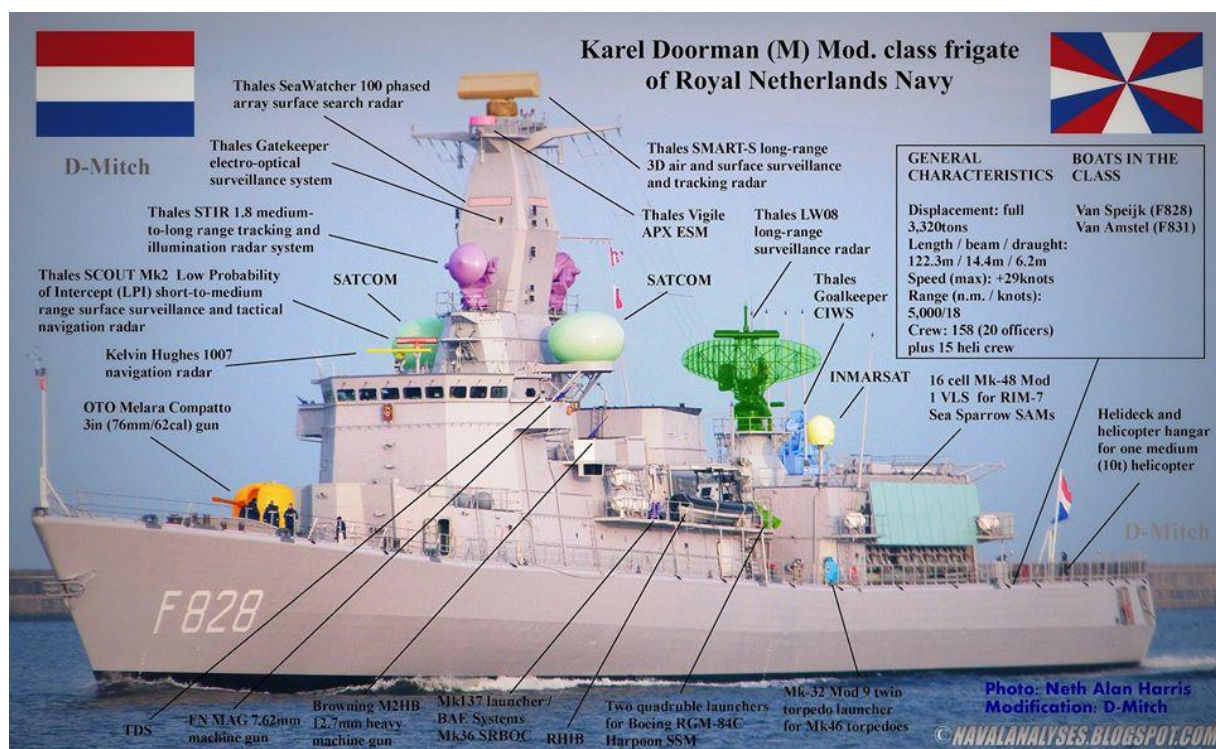
Als je de vergadercultuur binnen de marine gewend bent is het toch wel even slikken als je als logistieke man in een keer mee moet doen aan grote projectvergaderingen waar derden, zoals particuliere bedrijven als de werf De Schelde, Van Rietschoten en Houwens, Holland Signaal en dergelijke grote bedrijven (die ondertussen allemaal weer anders heten) mee gemoeid zijn. Wij hielden die vergaderingen, als ik het me nog goed kan herinneren om de twee maanden of bij De Schelde in Vlissingen of bij ons in Den Haag. Als het in Vlissingen werd gehouden gingen we met het hele project per trein en hielden we op weg naar Vlissingen al een voorbespreking in de trein.

De woensdagen dat ik in Vlissingen zat had ik het altijd prima naar mijn zin. Ik had daar vaak overleg met de logistieke bazen van de werf en de mensen van de co-deerafdeling aldaar die eigenlijk een vooruitgeschoven post was van bureau Codificatie in Den Haag. Maar ik sprak daar natuurlijk ook met onze eigen mensen en met de bevoorradingsmensen van de aanloopbemanningen voor de M-fregatten.

De meeste van de goederenbeheerders waren voor mij bekend omdat ik ze allemaal wel een keer had ontmoet op de LOGSCHOOL in Amsterdam tijdens hun opleidingen.

Op 1 augustus 1992 werd middels een Koninklijk Besluit de bestemming van officier van vakdiensten gewijzigd in officier van administratie in de rang van luitenant ter zee der 2de klasse oudste categorie.

Ik heb daar alle M-fregatten (af)gebouwd zien worden vanaf de kiellegging tot de overdracht aan de marine. Verder heb ik daar het nieuwe bevoorradingsschip Hr.Ms. Amsterdam afgebouwd zien worden en het eerste amfibisch transportschip voor de mariniers Hr. Ms. Rotterdam. Dat waren behoorlijke jongens in vergelijking met een M-fregat. Deze werden dan ook in de Sloehaven gebouwd, waar de nieuwe werf van De Schelde lag. Deze schepen waren te breed voor de oude werf en paste daar niet in de sluis bij het station.



Hr. Ms. "Karel Doorman" was het eerste Multipurpose fregat dat te water werd gelaten.

Ook in Vlissingen heb ik weer een leerzame tijd gehad en prettig gewerkt met eigen personeel maar ook met de bemanning van de kazerne en de burgers van de werf. En het inwerken van de bemanningen, met name de bevoorradingsofficieren en de chefs bevoorrading.

Het afscheid van de marine vond plaats in juni in de longroom (officiersverblijf) van het Marine vliegkamp Valkenburg. Het werd een drukke receptie gevolgd door het uiteten, een traditie bij de Koninklijke marine. De sergeant-majoor Herman Gaillard nam gelijk met mij afscheid van de marine. Met Herman heb ik gedurende mijn diensttijd vaak samengewerkt.



Mijn afscheidscadeautje van het bevoorradingspersoneel van het Marine Toezicht toen ik op 1 juli 1996 met FLO ging.

Natuurlijk werden er tussen de gangen door warme woorden gesproken door mijn toenmalige baas de KTZA Jos Faassen. En het hoofd van het Marinetoezicht de KLTZSD Coen Altena.

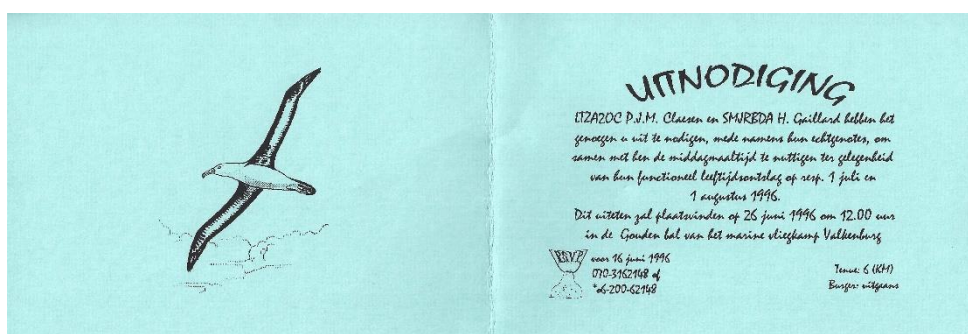
Al met al werd het een onvergetelijke middag.



Receptie voorafgaand aan mijn uiteten.



Mijn baas KTZA Jos Faassen wilde mij nog even toespreken.



1 juli 1996 FLO

Vaarwel Koninklijke marine, ik wens u behouden vaart in deze "stormachtige" tijden.



Tot slot

Toen was het voorbij. Nooit meer om tien voor zes opstaan om op tijd de trein te halen. Dat was in het begin wel even wennen. Want uit macht der gewoonte ben je steeds rond zes uur wakker, maar dat zakte later wel weg. Ik viel gelukkig niet in een gat vanwege de verschillende hobby's die ik heb. Bovendien ben ik een jaar later gestart als vrijwilliger bij de Stichting forteiland Pampus. Daar ben ik nu nog steeds regelmatig werkzaam als gidsenmentor en gids.

Hier eindigt mijn Marinetijdverhaal. Ik heb ook een website samen met mijn vrouw Agnes waarin ik dit verhaal heb opgenomen met nog veel meer foto's en afbeeldingen dan in dit boek. www.claesenpeter.nl Daarin zullen in de loop der tijd wel aanpassingen komen in het verhaal of komen er afbeeldingen bij afhankelijk van de reacties die ik via mijn gastenboek krijg of die per mail peterclaesen@hetnet.nl binnenkomen. Daarin heb ik bij diverse foto's namen vermeld maar er zijn ook genoeg foto's waar ik geen namen bij heb gezet. Dat komt gewoon omdat ik me de namen niet meer kan herinneren en wellicht de sitebezoeker wel. Laat het me dan weten. Of weet je misschien nog een leuke anekdote die ik wellicht vergeten ben.

Mijn onderscheidingen



Op 26 april 2016 werd ik benoemd tot Lid in de Orde van Oranje-Nassau voor mijn "tome-loze" inzet voor de ModelbouwClub in Huizen en daarna als vrijwilliger op het Forteiland Pampus.



In augustus 1994 kreeg ik eindelijk mijn Nieuw-Guinea herinneringskruis uitgereikt. Daar heb ik wel enige jaartjes op moeten wachten. Want toen ik uit Nieuw-Guinea terugkwam met de Pelikaan was ons medegedeeld dat het materiaal "op" was waarvan deze onderscheidingen werden gemaakt. M.a.w. wij konden er toen naar fluiten.



Op 19 april 1974 respectievelijk 6 juni 1983 kreeg ik de medaille voor langdurige, eerlijke en trouwe dienst bij de zeemacht in het brons (12 jaar) en zilver (24 jaar) uitgereikt met de daarbij behorende baton.



Op 30 december 1985 kreeg ik de Marine-medaille uitgereikt. Die krijg je uitgereikt als je drie jaar operationeel hebt gediend..

Hier sta ik samen met onze zoon Fabian en als je goed kijkt dan is mijn vrouw tussen ons in te zien in de spiegel achter ons. Deze foto is kort na mijn FLO gemaakt.



Mijn gratificaties

MINISTERIE VAN DEFENSIE



KONINKLIJKE MARINE

DIENSTTIJDGRATIFICATIE

P.440606060/01 24 mei 1994

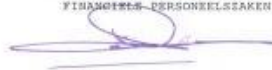
Op grond van een eervolle diensttijd van 35 jaren bij de Koninklijke marine wordt een diensttijdgratificatie toegekend aan:

LIEA 2 OC

CLAESEN P J M (006383)

Ingevolge het bepaalde in de Regeling diensttijdgratificaties militairen 1992, zal aanspraak kunnen worden gemaakt op een gratificatie tot een bedrag van de op een veelvoud van vijf gulden naar boven afgeronde bezoldiging, als bedoeld in artikel 1, sub b, van die regeling, die U op 5 juni 1994 geniet.

DE MINISTER VAN DEFENSIE
VOOR ZIEZ
HET HOOFD VAN HET BUREAU
FINANCIËLE PERSONEELSAKEN



M.M.F. Louer
luitenant ter zee van administratie der tweede klasse oudste categorie

KONINKLIJKE MARINE

FUNCTIONERINGSGRATIFICATIE

Nummer: PL 183/91 20 SEP. 1991

Gelet op het gestelde in artikel 2 van de regeling functioneringsgratificaties 1991 wordt een functioneringsgratificatie ad. fl. 1.000,- (zegge: EENDUIZEND GULDEN) toegekend aan:

luitenant der zee van vakdiensten der 2e klasse oudste categorie P.J.M. Claesen, registratienummer 440606060.

wegens:

Sedert 1 januari 1988 is genoemde militair werkzaam bij de afdeling bevoorrading; tot 2 april 1990 als medewerker algemene bevoorradingsaangelegenheden, vervolgens als hoofd toezicht bevoorrading KMS. Gedurende zijn plaatsing heeft LTZVK2OC Claesen zich doen kennen als een toegewijd militair. In zijn eerste functie heeft hij veel bijgedragen aan de totstandkoming en bijstelling van voorschriften die sterk wijzigden door de invoering van het VAS. Als hoofd toezicht heeft hij met grote inzet en bekwaamheid bijgedragen aan het complexe materieelslogistieke proces bij de nieuwbouw, terwijl hij daarnaast de totstandkoming van voorschriften en procedurebundels bleef begeleiden. In goede samenwerking met de projectleiding heeft hij daarbij zelfstandig, besluitvaardig en verantwoordelijk opgetreden.

De toekennende autoriteit,

Naam en voorletter: T.J.N. van der Voort
rang : Schout-bij-Nacht
functie : Directeur Materieel Koninklijke marine

handtekening



Nieuw-Guinea veteraan



