

VASTWERKEN

jouw Marine, nu en straks



EEN AVOM-LID VERTELT: RIES KOEN

4 MEI VOORDRACHT PHILIP FRERIKS

OPENBAAR MINISTERIE VERVOLGT SCHEEPSBOUWER DAMEN

MARINEVROUWEN

BOEKENNIEUWS: SPION IN SMOKING

MUSEUMNIEUWS



REDACTIE

Redactie

Pieter Duijf

Freelance-journalist

Deken van Oppensingel 155

5911 AC VENLO

M: 06 103 139 70

Eindredactie

Hoofdbestuur

Correspondent in de West

Joop Kooijman

Vormgeving

www.editoo.nl

REDACTIE-ADRES

E: redactie@avom.nl

ADVERTENTIES/ACTIES

Hoofdbestuur

KOPIJ

Kopij voor het volgende nummer dient uiterlijk 10 augustus 2025 in het bezit te zijn van de redactie. E: redactie@avom.nl.

VERSCIJNINGSDATUM

Medio september 2025

REALISATIE EN VORMGEVING

Editoo B.V., Veenendaal

OPZEGGING LIDMAATSCHAP

Kan alleen schriftelijk of per e-mail met ingang van het einde van het verenigingsjaar met inachtneming van een opzegtermijn van 4 weken.

LINKS AVOM:

W: www.avom.nl

ERELEDEN

H. Schellekens(oprichter) †

C. Oosterlaak(oprichter) †

H.C. Jongewaard †

Th.R.L. Luijckx †

G. Tigchelaar †

M.J.M. Borsboom

FOTO VOORZIJD E OMSLAG:

Boordhelikopter Hr.Ms.Tromp

Officieel orgaan van de **AVOM**. Algemene Vereniging van Oud- en actief dienend personeel van de Koninklijke Marine.
Beschermer vice-admiraal René Tas

HOOFDBESTUUR

André van Duijvenvoorde

Algemeen voorzitter

veteranenzaken

M: 06 254 082 07

E: voorzitter@avom.nl

Gerard Kamp

Penningmeester

M: 06 511 224 56

E: penningmeester@avom.nl

Koos van der Spek

Secretaris

Veteranenondersteuner

Nuldelijnsoudersteuner

M: 06-25295307

E: secretaris@avom.nl

Wim Brons

Algemeen bestuurslid

M: 06 224 674 41

E: w.brons@avom.nl

POSTADRES HOOFDBESTUUR AVOM

Diepenbrockstraat 109a

3131 TB Vlaardingen

AVOM OP FACEBOOK:

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

Scan de QR code



Nog geen lid van de AVOM of abounee van VastWerken?

Ga naar www.avom.nl en meld u direct aan!

SPONSORING



Onze activiteiten worden mede mogelijk gemaakt door het vfonds.

LIDMAATSCHAP AVOM

Leden per jaar € 30,00.

CONTRIBUTIEREKENING

IBAN NL 07 INGB 0004 8978 12

t.n.v. AVOM Contributie

BIC INGBNL2A

EVENEMENTEN-REKENING

IBAN NL 96 ABNA 0549 4607 64

t.n.v. AVOM

BIC ABNANL2A

AVOM-SHOP

Wim Brons

M: 06 224 674 41

E: w.brons@avom.nl

LEDENADMINISTRATIE AVOM

Wim Brons

M: 06-22467441

E: w.brons@avom.nl

WEBMASTER

SiteMasters Webdevelopment & Online marketing

VAST WERKEN

Verschiijnt 4x per jaar. In maart, juni, september en december. De inhoud van de artikelen in VastWerken hoeft niet noodzakelijkerwijs de mening van het hoofdbestuur van de AVOM weer te geven.

De AVOM is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel Brabant, nr. 402 59 764. De AVOM is aangesloten bij de Stichting Veteranenplatform.

INHOUD

VAN DE VOORZITTER

03	VAN DE VOORZITTER
04	GEZOCHT: VERSTERKING HOOFD-BESTUUR
04	VRIJWILLIGERSVACATURE: LEDE-NADMINISTRATEUR AVOM
05	4 MEI-VOORDRACHT PHILIP FRERIKS
07	EEN AVOM-LID VERTELT: RIES KOEN
11	REÛNIE AVOM NOORD-OOST NED-ERLAND
12	LEGER VERSNELD IN GEREEDHEID BRENGEN
13	OM VERVOLGT SCHEEPSBOUWER DAMEN
14	MEMORIAL DAY MARGRATEN
16	85 JAAR GELEDEN: GROOT-BRITTAN-NIË IN GROOT GEVAAR
18	NIEUWE LOCATIES DEFENSIE
20	NIEUWE SNELLEN BOTEN VOOR MARINE EN LANDMACHT
20	INVESTEREN IN MARITIEM CLUSTER DEN HELDER
21	ONDERZOEK MARINE-MOLUKKERS
23	NIEUWS VAN DE AFDELINGEN
24	HERDENKING 80 JAAR VREDE HAAKSBERGEN
24	BEVRIJDING WEST-NEDERLAND
25	BOEKENNIEUWS
26	MARINEVROUWEN VAN MORGEN
27	GEEN TOMAHAWKRACKETEN ONDERZEEBOTEN
28	REÛNIE EX-SCHRIJVERS/LOGISTIEKE DIENST ADMINISTRATIE
28	MUSEUMNIEUWS
31	SEASEC CHALLENGE WEEKS
32	NAVO LAND-, LUCHT- EN ZEEMACHTEN ZIJ-AAN-ZIJ
32	LANDELIJKE CONTACTDAG AVOM
33	EREGALERIJ
33	IN MEMORIAM
33	NIEUWE LEDEN
34	DOELSTELLINGEN AVOM
34	EVENEMENTENKALENDER
35	CONTACTGEGEVENS AFDELINGEN
36	AVOM-SHOP

In deze tweede uitgave van VastWerken van dit jaar moet ik een medede-
ling doen die mij zwaar op het hart ligt. Onze gewaardeerde ledenadmi-
nistrateur, Peter Beaujean, heeft in april gemeend zijn functie te moeten
neerleggen. Een verschil van inzicht tussen hem en het hoofdbestuur heeft
ertoe geleid dat hij zijn functie heeft beëindigd. Ook vanuit deze plaats
dank ik Peter voor alles wat hij voor de AVOM, in diverse functies, heeft
gedaan. Wij zien hem node vertrekken, maar helaas het is niet anders. Toch
Peter: chapeau! Gelukkig blijf je lid van de AVOM. Wij hopen je in de toe-
komst nog vaak te zien.

In de maand mei was het 80 jaar geleden dat Nederland werd bevrijd.
Bij diverse manifestaties was de AVOM vertegenwoordigd. Dat waren de
herdenking van de gevallen in diverse plaatsen, o.a. bij het marinemo-
nument in Den Helder en bij het koopvaardijmonument De Boeg in Rotter-
dam. Zoals u weet heeft de AVOM diverse jaren gepoogd met een peloton
deel te nemen aan het bevrijdingsdefilé in Wageningen op 5 mei. Steeds
mislukte dat wegens gebrek aan belangstelling. Omdat het dit jaar een
bijzondere Bevrijdingsdag was hebben we, ondanks voorgaande misluk-
kingen, toch getracht met een peloton aan het defilé mee te doen. Gemikt
werd op ongeveer tien deelnemers om de bijdrage van de AVOM zo enige
body te geven. Vandaar ook onze oproep in de vorige editie van VastWer-
ken. Helaas moesten we weer afhaken. Voor het defilé gaven zich drie le-
den op, een lid had alleen belangstelling om mee te rijden in een legerauto
en een wenste een tribuneplaats. Jammer. Dus weer geen AVOM-bijdrage.

Voor de Nederlandse Veteranendag in Den Haag op 28 juni hopen we op
meer belangstelling. Zoals u weet is het in een afgeslankte vorm. Het Ma-
lieveld is vanaf 11.00 uur toegankelijk. De AVOM staat met een kraam op
het zogenaamde marinepleintje. Wij staan daar met de Onderzeedienst,
de Ex-Act en de MLD. Het COM is helaas niet aanwezig. Ik roep u op om in
groten getale naar Den Haag te komen om zo uw verbondenheid met het
veteranengebeuren te laten zien.

Op donderdag 10 juli wordt in Den Helder de Veteranendag KM gehouden.
Naast veteranen zijn ook weer de postactieven welkom. Voor de PA-leden
van de AVOM zijn 300 toegangsbewijzen gereserveerd. Alle PA-leden zijn
persoonlijk per mail benaderd. De inschrijving is inmiddels gesloten. Op
het moment dar ik dit bericht schrijf hebben zich 20 leden aangemeld. Het
loopt dus niet storm.

Zoals u weet heb ik ook Veteranenzaken in mijn portefeuille. De laatste
vergadering van het Veteranenplatform (VP) was voor een groot deel gewijd
aan de Veteranendag. Daarover is het meeste al bekendgemaakt. Veel
nieuws heb ik dus niet. Wel dringt het VP erop aan dat bij officiële gebeur-
tenissen, waarbij leden hun tenue/uniform dragen de deelnemers hun
officiële decoraties dragen. Allerlei speldjes of andere versierselen worden
niet op prijs gesteld. Aan 'kerstbomen' is geen behoefte.
Verder heeft in maart een tweedaagse bijeenkomst plaatsgevonden van de
Klankbordgroep van het VP. Er is twee dagen gesproken over de status van
veteranen en de vraag of de definitie van veteraan moet worden uitgebreid.
Een rapport over dit onderwerp zal medio herfst het licht zien.
Een ander punt van financiële overwegingen is, dat het V-fonds per 1 april
2025 is gestopt met het subsidiëren van reünies e.d. De reden daarvoor is
dat de subsidie voor een reünie is verhoogd naar € 22,--.
Eind dit jaar of begin 2026 gaat een nieuw Reglement Reüniefaciliteiten
(RRF) in. Dit betekent voor 2025 nog niets, maar gaat in 2026 wel een rol
spelen. Bij de inwerkingstelling van het nieuwe RRF zullen de oude reünie-
certificaten worden ingetrokken, ook al zijn zij t/m 2026 geldig. De juiste
inhoud van het RRF is nog niet bekend, maar wel is zeker dat de vergoe-

ding voor een reünie niet omhooggaat. Een bijkomend probleem voor alle marine gerelateerde verenigingen, ook de AVOM, is, dat het PA-bestand is vervuild. Zoals bekend hebben slechts zij, die zes jaar of meer bij de KM hebben gediend, de status van postactief. In de ledenadministratie, ook bij ons, staan als postactief ook leden vermeld die niet zes jaar hebben gediend. Voor hen wordt dus in de toekomst geen reünievergoeding meer verstrekt. Ergo: de kosten per reünie worden hoger. Uiteraard is deze materie ook bij CZSK bekend. Men belegt in de herfst daarover een bespreking.

Ik ben aan het eind van mijn Latijn gekomen. Ik wens u een hele fijne vakantie met veel zonnig weer. Geniet er in een goeie gezondheid van.

André E. van Duijvenvoorde,
Voorzitter AVOM.



GEZOCHT:

VERSTERKING IN HET HOOFDBESTUUR VAN AVOM!

AVOM is op zoek naar een gemotiveerd bestuurslid die de uitdaging wil aangaan om onze vereniging gezond en sterk te houden. Wil jij meedenken en meewerken aan het beleid en de toekomst van AVOM? Dan komen we graag met je in contact!

Interesse of vragen?

Neem contact op met onze secretaris via:

Email: secretaris@avom.nl

VRIJWILLIGERSVACATURE:

LEDENADMINISTRATEUR BIJ DE AVOM

De Algemene Vereniging voor Oud en Actief Dienend Marinepersoneel (AVOM) is op zoek naar een vrijwillige ledenadministrateur.

Heeft u affiniteit met administratie en vindt u het een uitdaging om de ledenadministratie van onze mooie vereniging bij te houden? Dan zijn wij op zoek naar u!

Wat bieden wij?

- Een waardevolle en betrokken rol binnen onze vereniging
- Een kans om actief bij te dragen aan de AVOM-community
- Samenwerking met enthousiaste collega's

Wat vragen wij?

- Nauwkeurigheid en affiniteit met administratieve taken
- Basisvaardigheden in computer- en gegevensbeheer
- Betrokkenheid bij de vereniging en haar leden

Geïnteresseerd?

Neem voor meer informatie contact op met John Huf, secretaris van de AVOM:

secretaris@avom.nl

06-25295307

4 MEI-VOORDRACHT 2025 DOOR PHILIP FRERIKS

Philip Freriks gaf in De Nieuwe Kerk in Amsterdam de 4 mei-voordracht 'Een gewoon gezin', waarin hij vertelde over zijn broer Jantje: "Het is een alom bekende Talmoedische spreuk: 'Wie één mens redt, redt de hele wereld.' Als dat klopt, geldt ook het omgekeerde. Dan vergaat de hele wereld als één mens wordt gedood. Dat is precies wat er bij mij thuis gebeurde toen mijn ouders na de bevrijding de mededeling kregen dat Jantje, al bijna een maand daarvoor, was omgekomen bij de strijd om Groningen. Gesneuveld, zei mijn moeder, opdat zijn dood niet betekenisloos zou zijn.

EEN GEWOON GEZIN....

Als kind kon ik diep verontwaardigd zijn als iemand de euvele moed had om niet de twee minuten stilte in acht te nemen. Een auto die doorreed, een fietser die niet afstapte, iemand die maar doorkletste: alsof er gespot werd met ons verdriet. Voor mij waren de twee minuten heilig. Nog altijd trouwens.

Maar er was nog iets. Een gevoel van onbehagen dat ik niet kon thuisbrengen. Omdat de oorlog meer was, zo had ik van mijn ouders begrepen, dan een noodlottige ontsparing van de geschiedenis. Er zat een giftig idee achter, willens en wetens opgelegd. Een kwaadaardige Triumphe des Willens.

Die oorlog had mijn ouders een kind ontnomen en daarmee op de meest dramatische wijze geconfronteerd met de gevolgen van een falende democratie. Dat was wat ze op ons overbrachten.

Ik kom uit een gewoon gezin en ben geboren aan de vooravond van de hongerwinter in Utrecht. Om de hoek een kerk en een park, beide vernoemd naar Gerardus Majella, patroonheilige van kleermakers, portiers en zwangere vrouwen. Wat dat betreft zat mijn moeder goed.

Drie jongens waren we nu. En de poes Tommie. Mooi gezin. Vol levenslust. Ongeschonden. Nog wel.

Tussen de bosjes in het park stond een FLAK, een stuk Duits afweerschut dat met agressief geblaf de buurt terroriseerde bij geallieerde aanvallen op de nabije spoorbrug over het Amsterdam Rijnkanaal.

Bij zo'n aanval dook mijn moeder met beide broers in een verdiepte gangkast die ik me vooral herinner van de broodtrommel die er stond. En wekflessen met groente. Een koele ruimte, geschikt voor van alles en nog wat. Behalve als schuilkelder.

Kort na mijn geboorte begon de langste spoorwegstaking die Nederland ooit heeft gekend. Mijn vader bleef voortaan thuis. Een geheimzinnige onbekende schoof elke maand een enveloppe met zijn salaris door de brievenbus. Geen mens die er toen aan twijfelde dat de NS een heldenrol vervulde.



In de hongerwinter werd de situatie zo nijpend dat mijn ouders in januari 1945 besloten om mijn broers, Jan nog net geen tien, en Joop, in april zou hij zeven jaar worden, naar mijn grootouders in Groningen te sturen. Daar was nog wel voldoende te eten. Er was één laatste transport naar het noorden. Met een vrachtwagen van Van Gend & Loos. Een lange nachtelijke reis, vol risico. Jantje en Joke zoals de nog kleine jongens werden genoemd, hadden het naar hun zin in Groningen. Ze gingen ernaar school en moesten erg lachen om het ongepolijste gedrag van de boerenjongens uit de regio. "Meester, ik mot pissen," had er één geroepen toen hij naar 'achteren' moest. Dat was voor hen zoiets ongewoons dat Joop de anekdote nog altijd graag vertelt.

Half april stonden Canadese troepen ineens in het Groningse Stadspark. Maar het duurde vier lange dagen voor de stad definitief in hun handen viel. Toen leefde Jantje al niet meer.

In de verwarring van welke straat nou wel en welke niet 'bevrijd' was, werd Jantje door 'friendly fire' getroffen. Een 'verdwaalde kogel' werd het jarenlang genoemd. Hij zei nog 'oma, ik ben getroffen' en viel neer. Op slag dood.

Er zijn nog een paar kartonnen dozen met stille ge-

tuigen. De sandaaltjes van Jantje, als relikwieën door mijn moeder bewaard. Zijn tekeningen met luchtgevechten rond de toren van de Majellakerk. Berichten van een broer die ik nooit heb gekend. Ik vind ze hartverscheurend.

Het is een alom bekende Talmoedische spreuk: 'wie één mens redt, redt de hele wereld'. Als dat klopt, geldt ook het omgekeerde. Dan vergaat de hele wereld als één mens wordt gedood. Dat is precies wat er bij mij thuis gebeurde toen mijn ouders na de bevrijding de mededeling kregen dat Jantje, al bijna een maand daarvoor, was omgekomen bij de strijd om Groningen. Gesneuveld, zei mijn moeder opdat zijn dood niet betekenisloos zou zijn.

Het heeft lang geduurd voordat vooral mijn moeder de wereld weer aan kon. Een pijnlijk proces, maar uiteindelijk heeft ze haar immense verdriet overwonnen. In de vaste overtuiging dat oorlog kon worden voorkomen met een samenleving die menselijk en daardoor vreedzaam zou zijn.

En dus stelden mijn ouders zich op hun bescheiden niveau in dienst van de samenleving. Ze waren actief in het verenigingsleven, mijn moeder was tientallen jaren lid van de Utrechtse gemeenteraad. Met een scherp oog voor de waardigheid van gewone mensen. Mijn ouders vonden dat elke burger, hoe gewoon ook, een eigen politieke verantwoordelijkheid heeft en het zijne hoort bij te dragen aan de samenleving. Rekening houden met het algemeen belang.

Accepteren dat we met z'n allen een gecompliceerde machinerie zijn van tegengestelde belangen. Je niet laten meeslepen in gemakkelijke redeneringen. Onderbuikgevoelens op afstand houden. Argwanend zijn ten opzichte van het niet voor niets uit het Duits geleende 'gesundes Volksempfinden.' 'Politiek denken,' zoals mijn broer dat uitdrukt.

Voortaan was de oorlog deel van onze opvoeding. Spelen met oorlogstuig was taboe. Ik heb nooit een leuke tank of mini-snelvuurkanon cadeau gekregen. Ook geen pistool. Zelfs niet om cowboytje te spelen. Niet dat mijn vader en moeder pacifisten waren, maar anderen met wapens bedreigen zagen ze als een uiting van machtsmisbruik. Van rechteloosheid, van totalitarisme. Misschien heb ik dat toen niet zo begrepen, maar wel gevoeld. Al was het maar vanwege Jantje. Na de Tweede Wereldoorlog is de democratie door rechts en links omarmd. In letter en geest. Een alom geaccepteerde methode om ontsporingen als in het verleden te voorkomen.

De vrede der dapperen werd gesloten. De oude vijanden werden nieuwe vrienden. Met vrede en welvaart als wuivend perspectief. Het is ze nog gelukt ook. Zozeer zelfs dat er vervolgens een beetje lacherig werd gedaan over de lessen van toen. Het schijnt dat we de afgelopen decennia vooral bezig zijn geweest met innen van het dividend van

de vrede en winstwaarschuwingen gemakzuchtig hebben weggewuifd. Het 'einde van de geschiedenis' werd aangekondigd. De democratie met zijn liberale rechtsregels had getriomfeerd. Klaar.

Niet meer zeuren over de bruine spoken uit het verleden. En ach, is democratie niet een speeltje van de elite? Een interessant hersenspinsel, maar weinig efficiënt als je snel met resultaat wil triomferen. Als we op 4 mei even stil zijn, denk ik vooral aan Jantje. Aan het verdriet van mijn vader en moeder. Aan Joop die zich zo verlaten voelde. Zoals anderen ongetwijfeld hun eigen gedachten hebben. Niet vergeten. Herdenken om na te denken. Goed na te denken. Zoals mijn ouders me dat hebben geleerd.

Men zegt nog wel eens: kennis van het verleden is lessen voor de toekomst.

Ik hoop het van harte....



EEN AVOM-LID VERTELT:

DE OUDERS VAN RIES KOEN DAGTEN DAT HUN ZOON

WEL AFGEKEURD ZOU WORDEN.

Door Pieter Duijf

Vanuit Venlo kun je eigenlijk in één rechte streep naar Roosendaal reizen, maar met een omweg via Den Bosch kun je de duur van de reis per trein wat inkorten. Roosendaal ligt tegen de Belgische grens in West-Brabant. De snelle Eurostar richting Antwerpen, Brussel en Parijs heeft er een tussenstop. De streek is door zijn ligging een logistiek knooppunt voor goederen en personen. We gaan op bezoek bij Ries Koen. Hij woont op loopafstand van het station, aan de Stationsstraat. Verdwalen is dus onmogelijk.

Zijn Brabantse tongval is onmiskenbaar en klinkt heel anders dan het Twents met zijn ingeslikte e-klanken, het zangerige dialect uit het Limburgse Heuvelland of het knauwerig aandoend 'Grunnings'.

Sinds 1982 woont hij in 'Tullepetoanestad', zoals Roosendaal gedurende de carnavalsdagen wordt genoemd. Het woord 'Tullepetoan' is afgeleid van het Franse woord voor 'parelhoen: poule pintade'. "Maar mijn wortels liggen in Oudenbosch een stukje verderop."

We zien een kast vol boeken, allemaal netjes in het gelid gerangschikt. Een boekenliefhebber? "Inderdaad, dat klopt, soms tot wanhoop van mijn vrouw. De laatste tijd koop ik vooral tweedehands exemplaren bij De Slegte. Ik ben lid van de bibliotheek in Essen, een plaats aan de andere kant van de grens. Een dik half uur fietsen van hieruit. Ik ben vooral geïnteresseerd in maritieme onderwerpen, oorlog, ruimtevaart en wielerveden. Ik ben best wel georiënteerd op België. Zo heb ik bijvoorbeeld een abonnement op de Zoo in Antwerpen, gemakkelijk vanuit Essen per trein te bereiken. Maar bij de NMBS (=Belgische

Spoorwegen) zijn er de afgelopen tijd nogal wat stakingen geweest. Het ging dan voornamelijk over pensioenen."

Op zijn 16e meldde Ries zich op 6 mei 1973 -een zondagmiddag- voor de keuring bij het Marine Keurings- en Selectiecentrum in Hollandsche Rading. "Mijn oudere broer voer destijds op een Shell-tanker. Hij kwam steeds met prachtige verhalen thuis over de reizen die hij maakte. Hij had de HBS doorlopen en was nogal gefocust op leren. Ik was meer praktisch gericht en wilde iets technisch gaan doen. Op het arbeidsbureau kreeg ik het advies om cv-monteur te worden. Mijn ouders vonden echter dat ik door moest leren, maar de MTS bleek achteraf toch niets voor mij. Te theoretisch. Mijn idee om naar de marine te gaan stuitte op nogal wat weerstand bij mijn ouders, maar ik zette door. Nadat ik een bon uit een wervingsadvertentie had opgestuurd kwam er op een gegeven moment iemand van de marine bij ons thuis. Die man maakte kennelijk een goede indruk op mijn ouders. Ik mocht naar de keuring. 'Die wordt toch afgekeurd, en dan zijn we van dat gezever verlost' moeten ze hebben gedacht. Dat kwam omdat ik als peuter een zeer ernstig ongeluk heb gehad waardoor ik vele littekens op mijn rug heb. Daarvoor krijg ik nog geregeld fysiotherapie. Het littekenweefsel kleeft namelijk aan het spierweefsel. Maar dit was in mijn jonge jaren nog niet aan de orde."

Waren deze littekens geen probleem, wel dat oom Frans lid was van Jehova's Getuigen, daar werd nogal op doorgevraagd, maar was dan toch verder geen punt. Ries werd goedgekeurd en kwam na vier dagen met een contract voor zes jaar thuis. En zo meldde hij zich op 27 augustus 1973 aan de



poort van het Marine Opleidingskamp Hilversum in Hollandsche Rading. Daar kreeg hij de eerste militaire vorming. “Veel jongens die samen met mij in dienst gingen, wilden tot aan hun pensioen bij de marine blijven. Voor mezelf had ik 6 jaar in gedachte. Niet langer. Na de eerste vakopleiding in Hollandsche Rading en Amsterdam zat ik ruim twee jaar aan boord van Hr. Ms. Utrecht, waarmee ik in 1975 naar de West ben geweest. In die periode hadden we het altijd geksscherend over CZM Tourlabel. Op dat schip heb ik mooie jaren gekend. Het was mijn beste tijd bij de marine. De commandant, P.J. van Dam, was een prima kerel en ook de onderlinge kameraadschap was geweldig. De sfeer aan boord was ondanks de hiërarchie gemoedelijk, dit zou bij latere plaatsingen anders blijken. We lagen wel hutjemutje, bedden driehoog gestapeld. Ik sliep het liefst beneden. De bemanning bestond uit 235 personen. Als machinist heb ik van 1973 tot 1979 behoorlijk wat plaatsingen gekend.”

Echt gevaarlijke dingen heeft hij tijdens zijn dienstitijd niet meegemaakt. Dat de machinekamer het af liet weten en er slechts op een schroefas verder kon worden gevaren, of dat het hijsoog van de sloep afbrak tijdens terug aan boord nemen waren dingen die bij de oude onderzeebootjagers

niet als een volslagen verrassing kwamen. Heftiger was het op 27 januari 1975, tijdens olieladen, de aanvaring met de tanker RFA Tideflow. Volgens een Engelse krant ging het slechts om een (nogal chauvinistisch natuurlijk) ‘slight collision’. Zo ‘slight’ was die aanvaring overigens niet, onze oorspronkelijk acht weken durende Fost was gelijk afgelopen en we gingen voor reparatie naar Den Helder. Op 8 november 1975, ergens in de Caraïbische zee -ik was in de achtermachinekamer- voelden we een kleine schok. De uitkijk achteruit meldde aan de brug dat hij een rode vlek zag. Dus werd er teruggekeerd en bleek dat we over een potvis waren gevaren.”

Tijdens een verlof toog Ries eens met enkele maten naar het Belgische Wuustwezel om een avondje te stappen. “Het was op een vrijdagavond. Er kwamen in het café pardoes rijkswachters binnenvallen voor een algehele identiteitscontrole. Ik had alleen mijn marine-legitimatie bij me. Ik heb toen maar snel een in het Frans opgestelde verklaring ondertekend, anders had ik tot maandagmorgen in een cel moeten wachten op een tolk. Een kameraad was door het rode licht gelopen. Hij werd netjes naar de grens gebracht. Kort daarna ontving ik een schrijven van de Belgische Justitie dat het hier een zeer ernstige overtreding

betrof. Met deze brief ben ik naar de OVA -meneer Jansen- bij ons aan boord gegaan die mijn verhaal met een grote glimlach aanhoorde en ging kijken wat hij voor mij kon betekenen. Blijkbaar heeft dat geholpen. Ik heb er nooit meer wat van vernomen. Sindsdien ben ik ook nooit meer zonder geldige legitimatie naar België geweest.” Na zijn tijd aan boord van Hr. Ms. Utrecht mocht Ries in Amsterdam de opleiding koeltechniek gaan volgen. Maar Hr. Ms. Utrecht verrok al eerder uit Den Helder dan dat die opleiding begon, dus werd hij een paar weken op Hr. Ms. Zeven Provinciën gedetacheerd. Daardoor kon hij op 8 maart 1976 Hr. Ms. Utrecht en zijn bemanning uitzwaaien vanaf de steiger, een bijzondere ervaring om je maten te zien vertrekken zonder zelf aan boord te zijn.

Na de koeltechniek-opleiding werd Ries op Hr. Ms. van Speijk geplaatst, een fregat. “De commandant was P.A.A.J. van Oppen, geboren in Doornik, België, ook een sympathieke man. Dit waren heel andere schepen dan de onderzeebootjagers met maar één ketelruim en één machinekamer, zelfs maar één whalegang. Vooral die stabilisators waren wel wennen. Toen we in het weekend thuis eens wat onstuimig kermis hadden gevierd moest ik me ziek thuis melden. Daardoor was ik achterzeiler, Hr. Ms. van Speijk





vertrok zonder mij. Toen ik weer wat opgelapt was ging ik samen met een achtergebleven schrijver, aan boord van Hr. Ms. Friesland die richting Noorwegen vertrok. Daar oefende Hr. Ms. van Speijk in eskaderverband. Na enkele dagen varen werden we opgepikt door een helikopter. De schipper van Hr. Ms. Friesland maakte nog een foto toen ik opgehesen werd, helaas heb ik die nooit gezien. We werden afgezet op Hr. Ms. Poolster, dat was sensatie. Daar hadden ze zelfs op zee tapbier en dat voor een echt vriendenprijsje. Dit feest duurde niet lang, de helikopter van Hr. Ms. van Speijk kwam ons ophalen. Na deze avontuurlijke rondreis lagen we eindelijk weer in ons eigen tampatje. We waren wel mooi op tijd terug aan boord om op 21 september 1976 koning Boreas bij de poolcirkel te zien." Toen Ries nog maar een half jaar aan boord zat, werd Hr. Ms. van Speijk uit dienst genomen voor ombouw tijdens de MidLife Modernisation.

De volgende plaatsing werd Hr. Ms. Tjerk Hiddes, de commandant daarvan schijnt daar na de Lockheed affaire naar toe gestuurd te zijn en had dus nog wat goed te maken. Dat hebben we geweten. Er heerste daar een bijzondere tucht. Zo werd er eens een film 'Levend Verslonden' bij officieren en onderofficieren vertoond maar ongeschikt geacht voor de man-

schappen. Waar is dan de nationale filmkeuring toch voor. En zelfs de vleeswaren kwamen op rantsoen, want – zo luidde het argument- er werd te veel verspild. In de longroom zullen ze van deze maatregel geen last gehad hebben, denk ik. Bij de Duitse grens werd er eens een dronken bemanningslid uit de trein gehaald, reden om alle manschappen te rantsoeneren: maximaal drie bier per man per dag. Ook zo'n maatregel waar ze in de longroom geen last van hadden. Ik had het nu wel gezien hier aan boord en vroeg walplaatsing aan op marinebasis Parera, maar dat liet nog even op zich wachten." Hoewel Ries al sinds juni 1975 machinist eerste klas was, had hij nog nooit aan de korporaalstest deelgenomen. Want na zes jaar zou hij toch afzwaaien. Een maat van hem -Toon Limbeek- wist hem echter met steekhoudende argumenten over te halen om toch deel te nemen, dan ging je die dag toch lekker vroeg met weekend. "Dus gingen we op vrijdag 7 april 1977 samen naar Amsterdam om die test af te leggen. Ik piekerde niet lang over moeilijke vragen en was al snel klaar. Maar blijkbaar had ik steeds goed gegokt, want ik werd, als 87ste van de 214 deelnemers voor de korporaalopleiding geselecteerd. Dat was natuurlijk helemaal niet de bedoeling dus ging ik de HTD vertellen dat er beter iemand anders geselecteerd

kon worden. Dat werd toch nog een hele toestand, die beste man wilde mij toch overtuigen om die opleiding te volgen. Zelfs de adjudant werd er nog bijgehaald om daarbij te assisteren. Maar ik hield voet bij stuk dat ik niet wenste te re-engageren en dat hielp gelukkig. Een leuke ervaring, maar daarna heb ik maar niet meer aan korporaalstesten meegedaan." "We maakten op 16 september 1977 ook nog een historisch feit in de marinehistorie mee: een volledige bemanningswissel tussen Hr. Ms. Tjerk Hiddes en Hr. Ms. van Nes. Dit omdat dit schip met een onbetrouwbare ketelinstallatie kampte en een uitgebreid vaarprogramma tegemoet ging. Op de van Nes werd ik 21 jaar tijdens mijn winterverlof, daardoor was dit mijn collega's ontgaan en ging de eeuwenoude traditie van 21 klappen aan mij voorbij. Waar ik helemaal niet om treurde. Op 31 maart 1978 werd ook Hr. Ms. van Nes uit dienst gesteld voor ombouw tijdens de MidLife Modernisation. °

Ook in 1978 leerde hij zijn huidige vrouw kennen. Hun huwelijk bracht twee zoons voort. Onder-tussen was het verzoek tot wal-plaatsing op marinebasis Parera goedgekeurd, maar liet het vertrek nog een week of zes op zich wachten. Deze tijd werd overbrugd op de mijnendienstkazerne in Den Helder, waar de grootste verras-

sing was dat de manschappen niet van een 'plate' hoefden te eten, maar van echte borden."

Op Tweede Pinksterdag was het zo ver, Ries vertrok met KLM vlucht KL779 naar Curaçao. Daar bleek op 1 maart door onopgehelderde oorzaak het nieuwe kantine/cafe-tariacomplex tot de grond toe te zijn afgebrand en was deze accommodatie tijdelijk in Wessanen-de voormalige sportschool- ondergebracht. Al na korte tijd ging het commando van een kapitein-luitenant ter zee van de vloot naar een luitenant-kolonel van de mariniers en kwamen de mariniers van Suffisant over naar Parera, waar die hun intrek namen in de oorspronkelijk voor de vloot bestemde barakken. Het werd er allemaal niet beter op. Toen later de commando-overdracht voor CZMNA zou plaatsvinden was Ries samen met twee elektromonteurs blijkbaar niet representatief genoeg en niet welkom bij die overdracht. "Een ingediend verzoek om enige toelichting hierop was blijkbaar tegen het zere been. Kort daarna was het weer raak. Hoewel ik netjes op de porlijst vermeld stond was ik niet gepord en stond mijn handtekening niet op de porlijst. Maar ik moest wel op parade komen in plaats van die man met de porlijst. Op een ochtend toen ik samen met twee seiners aan kwam lopen voor baksgewijs brulde de chef der equipage over het terrein: 'Koene je bent te laat.' Toen ik me daarop omdraaide en naar de machinis-

tenwerkplaats wilde gaan kwam die man me achterna en sommeerde mij met wel 80 decibel dat ik onmiddellijk terug moest gaan, wat ik niet deed. Te laat is te laat. Doordat mijn naam niet Koene is en er niets tegen die twee seiners gezegd was werd dit bakje afgedaan door de o.o. vanpol. Na het plotselinge overlijden van een sergeant bedacht deze zelfde chef der equipage dat ik in lang wit aan moest treden voor de erewacht op vliegveld Hato. Hij was vast vergeten dat men mij niet representatief vond, dus dat ging mooi niet door. Hierna had ik een lang gesprek met de HTD, meneer Schoevers. Die een wijze oplossing vond en mij aan boord van Hr. Ms. Wamandai plaatste, een sleepboot met schipper Van der Ent als gezagvoerder. Ook dat was een onvergetelijke periode om met die kleine schuit op en neer te varen tussen Curaçao, Aruba en Bonaire. En zelfs een keer met de logistieke dienst een dagje uit naar klein Curaçao. Deze mooie tijd vloog voorbij en op 8 februari 1979 kwam ik op mijn sandalen op Schiphol aan. Dat viel toch tegen, het was net midden in de strengste winter sinds 1963. Maar ik kon met ontschepingsverlof en kwam weer bij de mijnendienstkazerne in Den Helder terecht."

Omdat het einde van mijn diensttijd in zicht kwam vroeg ik overplaatsing aan naar de mijnendienstkazerne in Vlissingen. Dat was een stuk gunstiger voor mij om te kunnen solliciteren.

Dit werd ook toegestaan en zo was ik de laatste drie maanden van mijn diensttijd walplaatser. Bij het ziekenhuis hier in Roosendaal zochten ze een onderhoudsmoniteur voor de dieselgenerator. Die hebben ze daar om een stroomstoring onmiddellijk op te kunnen vangen. Maar mijn ervaring sloot niet aan op hun wensen.

Toen is Ries bij NS in dienst gegaan voor werkplekbeveiliging en onderhoudswerkzaamheden aan de railinfra. Na de privatisering kwam ik in 1997 bij Strukton terecht, die opdrachten krijgt van ProRail. En nog later kwam ik in dienst bij spoorbouwer VolkerRail. Inmiddels is Ries anderhalf jaar met pensioen.

In 2007 reisde Ries met zijn echtgenote nog per Trans Siberië Expres dwars door Rusland naar Vladivostok. "We vlogen eerst naar Sint-Petersburg, van daaruit met de nachttrein verder naar Moskou. Dat zijn twee hele mooie steden. De treinen zijn wel wat ouderwets maar comfortabel. De catering aan boord wordt verzorgd door de coupé-chef, de provodnik. Het eten is eenvoudig en smaakvol. Deels reis je door onherbergzame streken. In Vladivostok is een marinehaven, die wilde ik graag zien. Voor we daar arriveerden hebben we ook nog overnacht in Jekaterinaburg en Irkoetsk. Hoewel ik reeds lang de zee verlaten heb, heeft de zee mij nooit verlaten, dat zal het Zee-mans-DNA wel zijn denk ik. Dit



zal wel ten grondslag liggen aan onze vakantie met scheepvaartmaatschappij Hurtigruten. Een zeereis vanaf Bergen in Noorwegen naar Kirkenes in het uiterste noorden bij de Russische grens met vele havens onderweg waaronder de fraaie Lofoten, en terug. Op die reis ontmoette ik na jaren koning Boreas weer.”

“In 2008, tijdens de marinedagen kwam ik uit bij een kraam van de AVOM waar ik door Jim Tigchelaar overtuigd werd lid te worden. Achteraf gezien had ik dit al jaren eerder kunnen doen. Hans Zen-

gerink, de vorige voorzitter, kende ik al lang door mijn werk bij het spoor. Helaas wist ik toen niet dat hij een oud-marineman was, en actief voor de AVOM. Als Brabander werd ik natuurlijk lid van de afdeling Noord-Brabant. Maar dat werd al snel afdeling Zeeland toen ik wist dat er in de Marinekazerne daar iedere maand de oploop mét blauwe hap gehouden werd. De controle was daar erg soepel. Ik mocht er zelfs met de bedrijfsbus van VolkerRail gewoon het terrein op. Helaas is de kazerne in 2018 gesloten, dit door de komst van het Korps Mariniers. Wat uitein-

delijk niet is doorgegaan. Gelukkig hebben we in Vlissingen nog wel de Mercurius.”

Al met al denkt Ries met veel plezier en ook weemoed terug aan zijn jaren bij de marine. “Reünies of contactdagen bezoek ik graag, vooral als die gehouden worden waar ik wel eens geplaatst geweest ben, zoals Amsterdam of Hollandsche Rading. En niet te vergeten de Veteranendag van de Koninklijke Marine. Hoewel ik geen veteraan ben, ben ik daar als post-actief AVOM lid toch welkom.”



REÜNIE AVOM EN KONINKLIJKE MARINE

NOORD-OOST NEDERLAND

Organisatie: AVOM afd. Salland

Deze reünie met BBQ op 12 augustus 2025 is toegankelijk voor alle AVOM-leden en KM Veteranen, oud gedienden en hun partners, begeleiders in Noord-Oost Nederland inclusief Salland, Gelderland, Drenthe, Groningen en Friesland Dit initiatief is reeds enige jaren oud omdat er steeds minder activiteiten plaatsvinden in dit gebied.

De ouderen vinden een rit naar Amsterdam of Den Helder vaak niet zo aantrekkelijk en kunnen hierdoor in de regio toch collega's en ex-collega's treffen voor gezellige ontmoetingen in een ontspannen sfeer. Mede dankzij ondersteuning van het V-fonds en KM zijn de kosten beperkt. Voor AVOM Leden, partner en begeleiders € 10,00 p.p. Wordt gehouden in/bij het partycentrum “De Deel” van de Camping Si-es-an in Balkbrug. Inloop 16.30 uur; BBQ 17.00 uur.

Aanmelding tot 1 augustus 2025 door storting deelnamegelden op rekening
Van AVOM afd Salland IBAN **NL62 INGB 0000 2798 16**

Inlichtingen: Jan Hopster, Voorzitter afd Salland
T 06 141 97 010, E hopster1@xs4all.nl

'NEDERLANDS LEGER VERSNELD IN GEREEDHEID BRENGEN VOOR INZET'

De Nederlandse krijgsmacht moet zich versneld in gereedheid brengen voor een eventuele inzet. Dat schrijft de hoogste militair van ons land, generaal Onno Eichelsheim, in een zogeheten 'dagorder' die is verspreid onder alle ruim 76.000 medewerkers van defensie, zowel militair als burgerpersoneel.

"Ik weet dat versneld gereedstellen veel vraagt. Maar het is nodig", schrijft de commandant der strijdkrachten. "Alle militairen moeten hun persoonlijke gereedheid onder de loep nemen." Dan gaat het onder meer om de basisvaardigheden en het op orde hebben van vaccinaties. Ook moeten alle eenheden "zo snel als mogelijk is" op niveau opgeleid en getraind zijn, stelt Eichelsheim. Een dagorder is uitzonderlijk en is in de krijgsmacht bedoeld voor "bijzondere mededelingen", zegt een woordvoerder.

In een toelichting zegt Eichelsheim dat hij met zijn dagorder "de urgentie nog een keer wil benadrukken". "Ik vraag de organisatie een stapje extra te doen".

Er is volgens hem "niets drastisch veranderd" in de Russische dreiging de laatste tijd. "Maar ik heb wel gezien dat we kunnen versnellen. Dat we sneller gereed kunnen zijn dan we eerst dachten." Voor de Nederlandse militairen betekent het dat ze vooral veel moeten oefenen en trainen. De Nederlandse burgers gaan er ook iets van merken. "Ze zullen meer uniformen in het straatbeeld zien. En meer militaire transporten voor oefeningen."

"Het is een signaal naar Rusland om af te schrikken", zegt defensiesdeskundige Dick Zandee van Instituut Clingendael over de brief. "Ook is het bedoeld om ervoor te zorgen dat Nederland scherp blijft." Volgens hem is er angst dat bijvoorbeeld Baltische staten het volgende slachtoffer zal zijn.

"Rusland test onze alertheid, bestudeert onze paraatheid en schat onze gereedheid in. De dreiging neemt toe", redeneert Eichelsheim bijvoorbeeld. "Vrijheid is niet meer vanzelfsprekend en Europa moet meer zelf doen om veilig te blijven", staat in de dagorder. Volgens de generaal voert Rusland ook al in Nederland hybride acties uit als cyberaanvallen en sabotage.

Eichelsheim schetst twee mogelijke scenario's. Als er een bestand komt tussen Rusland en Oekraïne moet Nederland klaar zijn om deel te nemen aan een internationale coalitie voor een duurzame vrede. Maar er wordt ook gewerkt aan een "operationeel plan" voor de situatie dat het NAVO-grondgebied zelf bedreigd wordt.

Dat vraagt om een hogere gereedheid van het leger. Bepaalde defensieonderdelen, zoals die zich bezighouden met Oekraïne, mogen extra geld uitgeven boven de begroting. Ook zal er vaker direct materieel worden aangekocht bij één leverancier. "Dat gaat sneller", schrijft de commandant.

Eichelsheim schrijft ook dat de aanschaf van drones, verbindingsmiddelen, camouflagenetten, wapens en gevechtsskleding wordt versneld.

"We leven in bijzondere tijden en er wordt veel van ons gevraagd. Ik doe een beroep op de professionaliteit, vindingrijkheid en teamspirit van onze gehele organisatie. Zo groeit onze inzetgereedheid. De motor staat aan. Het is tijd voor een volgende versnelling", sluit de commandant zijn order af.

(Bron: NOS, 10 april 2025)

Toelichting:

Een dagorder is een proclamatie aan het leger waarin bijzonder nieuws bekend wordt gemaakt. Een dagorder wordt aan de verzamelde troepen voorgelezen. In een dagorde kunnen bijvoorbeeld een overwinning of de namen van militairen die zich bijzonder hebben onderscheiden worden gedeeld. Men noemt een dergelijke vermelding in een Dagorder een "Eervolle Vermelding".

Franse militaire eenheden die zijn vermeld in een Dagorder dragen nestels oftewel Fourragères in bijzondere kleuren zoals het geel van de Militaire Medaille of geel en rood.

In Nederland werd op 9 april 2025 een dagorder uitgevaardigd door de Commandant der Strijdkrachten Onno Eichelsheim. Hierin werd aan hen bekend gemaakt zich versneld in gereedheid te brengen voor mogelijke inzet. Als reden voor de oproep in de dagorder werd onder andere een toegenomen dreiging vanuit Rusland opgevoerd naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne.





OM VERVOLGT SCHEEPSBOUWER DAMEN VOOR

CORRUPTIE EN OVERTREDEN SANCTIES RUSLAND

Het Openbaar Ministerie gaat de grote Nederlandse scheepsbouwer Damen Shipyards vervolgen. Dat bevestigt het OM na berichtgeving van de Volkskrant. Het bedrijf wordt ten eerste verdacht van omkoping, valsheid in geschrifte en witwassen en ten tweede van het overtreden van de sancties tegen Rusland. Ook een aantal directieleden en oud-directieleden wordt vervolgd.

Het OM meldt dat het gaat om twee afzonderlijke onderzoeken, die los van elkaar staan. Het onderzoek naar de omkoping is uitgevoerd door de FIOD, en richt zich op de periode van 2006 tot januari 2017. Het onderzoek naar de overtreding van de sanctiewet is uitgevoerd door de douane. Dat onderzoek betreft enkele maanden in de tweede helft van 2022.

Het OM noemt geen namen, maar volgens de Volkskrant is bestuursvoorzitter Arnout Damen onder degenen die worden vervolgd. Ook zijn vader Kommer Damen, die voorzitter van de raad van commissarissen is, en René B., bestuursvoorzitter tussen 2006 en 2019, zouden worden vervolgd.

Uit onderzoek van de douane blijkt Damen de afgelopen drie jaar te zijn doorgegaan met het leveren van goederen en technologie aan Rusland. Hiermee zou het sancties hebben overtreden. Ook zou de scheepsbouwer Rusland met zijn leveranties militair hebben versterkt. Nieuwsuur schreef in december ook al over de zaak.

Familiebedrijf Damen Shipyards uit Gorinchem is het grootste scheepsbouwbedrijf van Nederland. Het bedrijf heeft 35 werven in twintig landen en 12.000 mensen werken voor het bedrijf. Damen bouwt onder meer vissersschepen en duw- en sleepboten. Voor Nederland en vijf andere NAVO-landen maakt het bedrijf marineschepen. Naast de bouw ontwerpt Damen ook schepen en levert het onderdelen.

Het besluit tot vervolging is het slotstuk van zeven jaar onderzoek, meldt de Volkskrant. Aanvankelijk zijn er nog pogingen gedaan om een rechtszaak te vermijden en een boete te betalen. Maar na berichtgeving van nieuwe malversaties door de Volkskrant en Nieuwsuur was dit niet meer mogelijk.



Wordt Damen Shipyards schuldig bevonden, dan mag het vier jaar lang niet meedingen naar orders bij defensie. Damen is ook eigenaar van marinewerf De Schelde in Vlissingen en de belangrijkste leverancier van de Nederlandse marine.

Het OM verdenkt Damen en de leidinggevenden ervan dat ze hebben gesjoemeld met betalingen aan vertegenwoordigers in het buitenland die orders moeten binnenhalen. Zij kregen dermate hoge bonussen dat de kans ontstond dat een deel van het geld werd gebruikt om lokale ambtenaren om te kopen. Damen zou de extra kosten hebben verdoezeld in de administratie.

In overleg met de rechtbank en de verdediging wordt een datum gepland waarop de rechtszaak start. Vermoedelijk is dat in de tweede helft van het jaar.

Scheepsbouwer Damen zegt in een reactie te conclu-

deren dat het OM "geen haalbare zaak" heeft, maar voorziet wel een lange rechtsstrijd.

"In het persbericht van het OM worden zaken uit het verleden (2006-2016) en een recente zaak rond de sanctiewetgeving (2022) met elkaar in verband gebracht. Door deze zaken samen te presenteren, lijkt het OM te suggereren dat Damen Shipyards structureel de grenzen van de wet opzoekt", zegt de scheepsbouwer.

Het bedrijf zegt altijd te hebben gehandeld in overeenstemming met geldende sanctieregels en transparant te zijn geweest. Volgens de scheepsbouwer gaat de sanctiezaak van het OM over "de levering van een zeer beperkte hoeveelheid civiele kranen aan Rusland". Damen zegt dat dit volgens de regels is gedaan.

(Bron: NOS 25 april 2025)

OORLOGSVETERANEN ZITTEN TACHTIG JAAR

LATER VOORAAN OP MEMORIAL DAY IN MARGRATEN:

‘Ik ben geen held, de jongens die hier begraven liggen, dat zijn de échte helden’

Ze zaten vooraan tijdens Memorial Day op de Amerikaanse begraafplaats in Margraten, tachtig jaar na het einde van de Tweede Wereldoorlog. Een oorlog waarin Arnold Strauch (99), Dominick Critelli (104) en Bob Larson (98) nog zelf meevochten.

Het was ergens in Duitsland, in

de lente van 1945. Arnold Strauch rukte met zijn 86ste infanteriedivisie op in het Ruhrgebied toen ze plots op hevige Duitse weerstand stuitten. De 99-jarige veteraan ziet het beeld nog haarscherp voor zich. „De weg lag hoger, met aan weerszijden diepe greppels. Daar doken we met z’n allen in, onder ratelend mitrailleurvuur. Twee, drie seconden later zag ik de kogels vlak bij me inslaan. Als door een wonder hebben we die dag daar niemand verloren. Zo heb ik

vaker geluk gehad. Geluk dat ik heb overleefd. Om het hier vandaag, tachtig jaar later, te kunnen vertellen.”

Dominick Critelli, de oudste van het stel, maakte de Slag om de Ardennen mee. Hitlers laatste poging om de oorlog, die de Duitsers al aan het verliezen waren, nog een andere wending te geven. De 104-jarige vloog tijdens die Battle of the Bulge bij Bastonge in een klein vliegtuigje laag over de

vijandelijke linies om zijn door de vijand ingesloten kameraden te bevoorraden. Hij dropte munitie, bloedplasma, dekens, handschoenen, medicatie, sigaretten en flessen cognac om het moreel hoog te houden.

„Het was bitterkoud, half november 1944. Vanuit de lucht zag ik hoe onze jongens daar tot hun knieën in ondergelopen schuttersputjes stonden. Ze zwaaiden naar me, schreeuwden. Ik voelde hun paniek. Dankzij mij en mijn medevliegers, ons ‘manna uit de hemel’ hebben ze het gered en hebben we, uiteindelijk, de oorlog gewonnen.”

Bob Larson (98) ten slotte diende als zeeman eerste klas op de SS John Stevens, een schip dat met havens als Southampton en Liverpool als tussenstop vanuit de VS de geallieerde troepen in Europa bevoorradde. Militair materieel, maar ook brandstof en eten. Hij voer heen en weer over de Atlantische oceaan, maar doorkruiste ook de Noordelijke IJszee naar Moermansk om daar de Russische geallieerde troepen van spullen te voorzien. Constant loerde het gevaar van Duitse U-boten met hun torpedo's.

„Nee, bang ben ik nooit geweest”, vertelt Larson. „Ik was 17 jaar toen ik bij de marine kwam, jong en vol avontuur.” Ook Critelli kende geen vrees, indertijd. „Er was gewoon geen tijd om bang te zijn. Eén keer hadden die Duitsers me bijna te pakken. De vleugels van mijn vliegtuigje zaten vol kogelgaten, maar ik heb het gered.”

Strauch, Critelli en Larson zijn de laatsten van een snel uitdunnende generatie. Mannen die nog uit eigen ervaring kunnen vertellen hoe het was om mee te vechten in de Tweede Wereldoorlog. Over de heroïek én de vernietiging. De veteranen worden overal als helden en met applaus ontvangen, ook deze zondagmiddag tijdens Memorial Day. Zelf zijn de drie vooral nuchter over hun ‘heldenrol’. „Ik voel me geen held”, zegt Critelli. „De échte helden, dat zijn die jongens van 21 of 22 jaar die hun leven gaven en hier begraven

liggen. Mannen die, anders dan wij, nooit meer thuiskwamen.”

Verschillende helden van zijn 86ste infanteriedivisie vonden hier, op het ereveld in Margraten hun laatste rustplaats, vertelt Strauch. Ook Critelli herkent er namen van oude kameraden. 8301 marmeren kruisen herinneren aan hun grootste offer. Op de Walls of the Missing staan nog eens 1722 namen van moedigen die nooit zijn gevonden.

Prachtig vinden de veteranen het dat al die ruim achtduizend graven in Margraten geadopteerd zijn. Dat ze worden verzorgd door Limburgse families. Dat mensen al die omgekomen makkers in hun hart hebben gesloten. Bij elk kruis staan Amerikaanse en Nederlandse vlaggetjes. Er liggen bloemen. Niet zelden gaan de adoptanten, nieuwsgierig naar het verhaal achter die naam op ‘hun’ kruis, in databanken op zoek naar nabestaanden. Sommige families reizen vervolgens naar de VS om er de kinderen en kleinkinderen van hun soldaat op te zoeken. Zo zijn vriendschappen opgebloeid, maar belangrijker: wordt de geschiedenis levend gehouden en blijven we herdenken.

Om al die adoptanten te bedanken hebben de drie veteranen kleine blokjes marmer meegenomen. Lasa-marmer uit dezelfde groeve als waar ooit uit werd geput voor de kruisen op het 26 hectare grote ereveld. Ook dit jaar weer hebben tijdens een speciale Gratitude and Peace Ceremony in Mesch honderd adoptanten zo’n blokje marmer gekregen. Een uniek initiatief.

Larson, Strauch en Critelli zijn vanuit New York naar Limburg gekomen met de stichting Mission Margraten Plus. Die stichting neemt Amerikaanse veteranen mee terug naar de slagvelden van weleer om daar hun gevallen kameraden te eren, maar brengt hen ook in contact met jongeren. Om hun verhaal door te geven aan volgende generaties: dat we de vrijheid waarvoor zij hebben gevochten moeten koesteren, zeker

in deze tijd van militaire dreiging uit het oosten.

Donderdag 22 mei waren ze met die boodschap in de Statenzaal van het gouvernement om er vragen van Limburgse studenten te beantwoorden. Geweldig vonden ze het. Vrijdagavond genoten de drie veteranen van het traditionele adoptieconcert, dit keer verzorgd door het Reünie-Orkest. Hoe kijken de drie die ons tachtig jaar geleden bevrijdden van de nazibezetting en vrede brachten in Europa naar die oorlog nu, aan de rand van Europa in Oekraïne. Strauch is er kort en krachtig over: „Vladimir Poetin is de nieuwe Hitler”, klinkt het. „Als ik op televisie die beelden zie van Russische raketten op flats, ziekenhuizen, scholen en weerloze burgers. Het is dezelfde ellende en imbeciliteit die ik tachtig jaar geleden heb gezien. In 1945 hoopte iedereen op blijvende vrede, dat bleek helaas al snel een illusie.”

„Oorlog is iets vreselijks”, vindt Critelli. Waarom beginnen landen en leiders eraan, vraagt hij zich hardop af. „Waarom worden er, ook nu weer in Oekraïne, duizenden jonge mannen de dood ingejaagd? Voor sommige mensen draait de wereld alleen om geld en macht. Stop met vechten. Breng de strijdende partijen samen, onderhandel over vrede. Want is dat niet wat uiteindelijk iedereen wil?”

Na afloop van de ceremonie in Margraten zondagmiddag praat koning Willem-Alexander kort met Critelli, Strauch en Larson. „Een aardige man”, vindt Critelli. „We hebben precies daarover gesproken, het belang van vrede en dat het aan een nieuwe generatie is die te bewaken. Wij hebben onze kostbare bijdrage geleverd, nu is het aan de jongeren om het over te nemen.”

Dit was de vijfde reis van Mission Margraten Plus met de veteranen naar Limburg. Critelli was er al die keren bij en is vast van plan om ook volgend jaar niet te missen.

(Bron: Serge Sekhuis – De Limburger – 26 mei 2025)

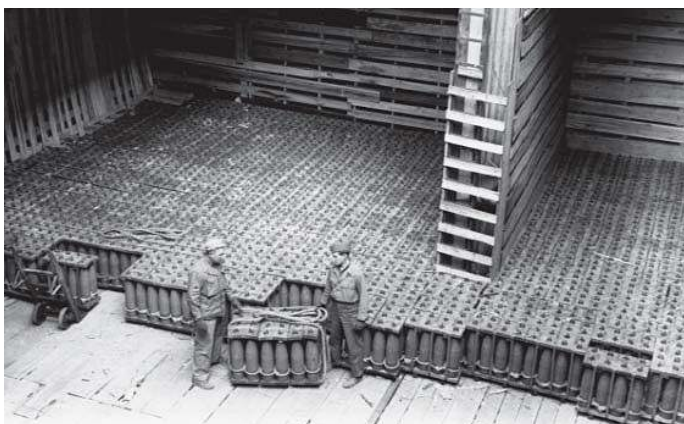
85 JAAR GELEDEN:

GROOT BRITANNIE IN GROOT GEVAAR

Door Joop Kooijman

Nadat Frankrijk op 22 juni 1940 met Nazi-Duitsland een wapenstilstand sloot, stond Groot-Brittannië alleen tegenover op dat moment militair het machtigste rijk op aarde: Nazi-Duitsland, dat werd geregeerd door dictator Adolph Hitler. Deze machthebber wilde "Lebensraum" (leefgebied) veroveren en op Zwitserland, Zweden en het Iberisch schiereiland na waren alle West-Europese landen medio 1940 onder Nazi-Duits bewind gekomen.

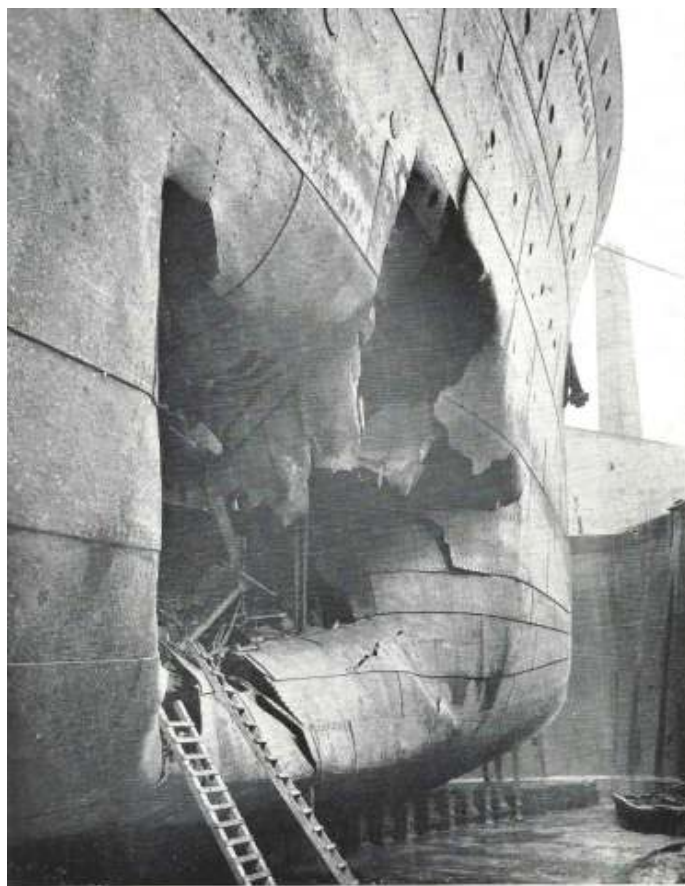
Het Verenigd Koninkrijk, in de wandeling Engeland genoemd, is een staat bestaande uit eilanden met een gezamenlijke oppervlakte van 209.331 km² en een bevolking toentertijd van omstreeks 37 miljoen personen. Het was ook het grootste koloniale imperium, zo groot dat de zon er nooit onderging. Het land had ook de grootste koopvaardijvloot ter wereld.



Het Verenigde Koninkrijk Great Britain is en was van enorm strategisch belang. Hitler wenste in de eerste plaats Engeland omstreeks juli 1940 middels een invasie te veroveren. Alle rijnen in bezet gebied werden door de "Wehrmacht" gevorderd en tot landingsvaartuigen omgebouwd middels een landingsklep in het voorschip. De Kriegsmarine werd niet geraadpleegd, dus bleef men zitten met een vloot zee onwaardige vaartuigen, die door de golfwerking op zee zouden breken. De generaals vestigden hun hoop op de parachutisten, maar ten gevolge van onbezonnen inzet van de parachutisten bij de veroveringspogingen op 10 mei 1940 van het gebied rondom De Haag afsprongen en met transportvliegtuigen landden. Deze parachutisten werden door het Nederlandse Leger verslagen en 1200 krijgsgevangenen Duitse parachutisten werden met een vrachtschip van de KNSM naar Engeland overgebracht en aldaar in krijgsgevangenenkampen opgesloten. Voorts werden honderden Junkers Ju 52 transportvliegtuigen in Nederland, voornamelijk door luchtafweer geschut omlaaggehaald of werden de gelande vlieg-

tuigen door Nederlandse Luchtjagers vernield en vele Nazi-Duitse instructeur vliegers verloren het leven. Toen de Nazi's een invasie in Engeland wilden verrichten, waren er onvoldoende parachutisten en transportvliegtuigen. De Britse stranden werden beschermd door olietanks, die brandende olie in zee konden laten stromen.

De Duitse bezettingstroepen marcheerden in de tijd in Nederland en zongen een speciaal gecomponeerd lied "und wir fahren gegen England". Toen de invasie niet doorging, werd het lied niet meer gezongen. Hitler gaf aan Kapitein-ter-Zee Karl Dönitz Commandant van de onderzeebootvloot van de Kriegsmarine opdracht om de geallieerde koopvaardij schepen op zee te torpederen, opdat de bevoorrading van Engeland middels voedsel, vliegtuigbenzine en gasolie en andere hulpmiddelen zou worden verstoord en zo mogelijk tot staan worden gebracht. Commandant Dönitz zei tegen Hitler, dat hij maar over 65 aanvalsonderzeeërs beschikte voor militaire operaties op de Noord Atlantische Oceaan. Om in het doelgebied te komen moest een onderzeeër 20 dagen varen, daarna 3 weken op station en dan 20 vaardagen terug. M.a.w. elke onderzeeër was maar 1/3 van de



Getorpedeerd met 320 kinderen aan boord.
s.s. „Volendam” voor reparatie in het droogdok.

tijd inzetbaar en moest na terugkeer opnieuw worden gerepareerd en bevoorraad. Daarbij kwamen nog periodieke reparaties en onderhoud. Ook werden onderzeeboten gebruikt voor de opleiding van bemanningen.

De Commandant Dönitz vertelde Hitler, dat hij een vloot nodig had van 300 onderzeeboten, maar de Kriegsmarine kreeg maar 6.000 ton staal per maand, de rest was nodig om tanks voor het Russische front te bouwen. Hitler had geen benul van de scheepvaart en het belang hiervan. Zijn voornaamste strijdmiddel waren zware tanks.

In die tijd beschikte de Nazi Duitse Kriegsmarine ook nog over vestzakslagschepen (10.000 ton waterverplaatsing) en zware slagschepen (30.000 ton waterverplaatsing), zware kruisers en tot hulpkruisers verbouwde moderne snelle vrachtschepen. Deze laatste behielden hun uiterlijk, kregen andere naam, kleuren en voeren een valse vlag. Op bepaalde plaatsen kon men de verschansing en een deel van het dek wegdraaien en werden zware kanonnen zichtbaar. Deze schepen naderden op de oceaan een geallieerde alleen varende koopvaardijship en vlak nabijgekomen ging de Kriegsmarine vlag omhoog. De bemanning van het aangehouden schip werd bevolen om in de reddingsboten gaan en daarna werd dit schip in de grond geboord. De Britse Marine stuurde slagschepen naar zee om de Nazi-Duitse schepen trachten te vernietigen. De confrontaties waren hevig en uiteindelijk werd de strijd ter zee een onderzeeboot oorlog. De Britse Marine joeg met succes op de zogenaamde hulpkruisers. Bij een confrontatie tussen een Australische kruiser en een Nazi Duitse hulpkruiser gingen beide schepen ten onder.

Inmiddels voerden de Nazi-onderzeeboten steeds meer gewaagde aanvallen op geallieerde schepen uit die nu naar Brits model in konvooi voeren, dus 40 tot 60 schepen bij elkaar en van buitenaf rondom beschermd door torpedojagers. In de begin jaren was er een groot gebrek aan escorteschepen en een bouwprogramma werd gestart om vele op walvisvaarders geïnspireerde escorte schepen te bouwen van



de “Flower class”, een zeer zeewaardig type korvet. Immers de Noord Atlantische Oceaan kende vooral gedurende winter zeer zware stormen, waarbij dichte vlagen “buiswater” (stuifwater over schip en masten) vaak bevroor en dan te weten, dat zeewater zout is een daardoor minder snel bevroest, tenzij de temperatuur zeer laag is. Een gelukkige bijkomstigheid was, dat de onderzeeërs met zeer zwaar weer geen aanvallen op schepen konden, uitvoeren omdat de omstandigheden dit niet toelieten.

Vanuit bezet West-Europa vlogen Nazi Duits bommenwerpers naar Engeland, alwaar de hoofdstad Londen en de havenstad Liverpool de voornaamste doelwitten waren. Dit gebeurde 's nachts nadat tijdens de “Battle of Britain”, de “Luftwaffe” er niet in was geslaagd om overdag het luchtoverwicht boven Engeland te verkrijgen. Op zee deden de Nazi onderzeeboten er alles aan om de bevoorrading van Engeland met voedsel en hulpmiddelen te onderbreken en zo mogelijk tot staan te brengen (dat gelukte bijna in maart 1943, maar door nieuwe bestrijdingsmiddelen in de maand daarna gingen 40 Nazi-onderzeeboten ten onder). Gedurende de eerste oorlogsjaren heerste er in Engeland de angst, dat de onderbreking van de voedseltransporten zou leiden tot de capitulatie van de Britten om aan een hongerdood te ontkomen.

De geallieerde koopvaardij verzorgde de aanvoer voornamelijk vanuit de USA van voedsel, hulpmid-



delen en oorlogsuitrusting, waaronder 1.200 schepen van de Nederlandse Koopvaardij vloot. Ruim 500 schepen (40%) van de Nederlandse Koopvaardijvloot gingen ten onder met meer dan 3.500 omgekomen zeelieden. Over deze gigantische prijs voor de bevrijding van Nederland wordt zover bekend in de Nederlandse schoolgeschiedenisboeken niet veel vermeld, wel over de Slag bij Nieuwpoort in 1600.

Engeland moest het bolwerk worden van de Democratie met meer dan honderdvijftig vliegvelden, waarvan dagelijks grote formaties Amerikaanse en Britse bommenwerpers Nazi Duitsland aanvielen. De gigantische hoeveelheid vliegtuigbrandstof werd ook door Nederlandse tankers aangevoerd met name van de grote olieraffinaderijen te Aruba en Curaçao. Vele beladen tankers werden getorpedeerd, waarbij een brandend inferno op zee ontstond en de bemanningen niet hun noodlot konden ontgaan.

Voorts moest Engeland de vertrekplaats voor 4.000 schepen worden t.b.v. de invasie op 6 juni 1944 op de Franse Normandische kust, die uiteindelijk leidde tot de bevrijding van Nederland. Deze dagen geven de media veel nieuws over de Bevrijdingsdagen van 80 jaar geleden, maar er wordt niets gezegd over de Nederlandse koopvaardij, die ook tanks, kanonnen en militaire voertuigen van de Verenigde Staten naar Engeland bracht over een oceaan vol met vijandelijke onderzeeboten en die later participeerde in de invasie. Er was zo'n gebrek aan scheepsruimte,

dat beladen tankers met vliegtuigen aan dek naar zee gingen. Wegens stormweer sloegen vele nieuwe vliegtuigen over boord. Met stormweer lijkt een tanker op een grote onderzeeboot, soms geheel bedolven onder gigantische golven.

De strijd op de Atlantische Oceaan was zeer kostbaar voor beide partijen. De Nazi's verloren 781 onderzeeers met 32.000 opvarenden. De geallieerden verloren 2828 zeeschepen met een inhoud van 15 miljoen Bruto Register Tons, alsmede 197 oorlogsschepen. 40.000 geallieerde zeelieden kwamen om het leven waaronder ruim 3.500 Nederlanders. Hopelijk zullen deze slachtoffers, die hun leven gaven voor de bevrijding van Nederland deze dagen op gepaste wijze worden herdacht. In tegenstelling tot land gebonden gevallen, heeft een zeevarende geen zichtbaar graf.

Geschreven in de maand maart 2025 door J.M. (Joop) Kooijman te Curaçao, Caribisch deel van het Koninkrijk.

De uitgever en schrijver betuigen hun grote dank aan zeeschilder Fred Boom, die een foto van één van zijn schilderijen t.b.v. dit artikel kosteloos ter beschikking stelde.

DEFENSIE WIL UITBREIDEN:

DIT ZIJN DE BEOOGDE NIEUWE LOCATIES

Door Bauke Haanstra

Nieuwe munitiedepots, laagvlieggebieden voor helikopters en militaire kazernes. Ze zijn allemaal nodig om goed te kunnen trainen in een gevaarlijker wordende wereld, zegt het ministerie van Defensie. Vandaag komt het ministerie met de definitieve lijst van locaties waar het wil uitbreiden.

Volgens staatssecretaris Tuinman van Defensie komen de uitbreidingen op een goed moment. "Het is hartstikke nodig, het wordt steeds onveiliger in Europa. Dat zien we aan de oostflank met de Russische president Poetin, maar ook de VS wordt onvoorspelbaarder", legt hij uit. "Wij moeten onze eigen broek kunnen ophouden en daarom hebben we ruimte nodig om te kunnen trainen."

Deze lijst is het resultaat van een zoektocht die maanden geleden startte. Een aantal van de uitgekozen locaties werd de afgelopen tijd al bekend. Zo is het duidelijk dat jachtvliegtuigen, zoals F35's, vermoedelijk gaan vliegen vanaf Lelystad Airport en dat er een militair oefenterrein geplaatst wordt bij het huidige asielzoekerscentrum in Budel.

Volgens Tuinman is er goed gelet op de spreiding van de nieuwe defensie-uitbreidingen. "We hebben gekeken wat de minimale behoeften zijn, maar het komt in heel Nederland terecht. Elke provincie krijgt zijn deel."

Naast Lelystad Airport, vallen vooral de grote laagvlieggebieden voor helikopters op. Er waren al twaalf van dat soort gebieden, nu komen er acht bij. Deze sluiten

aan op de al bestaande laagvlieggebieden in Nederland. Vooral Zeeland springt in het oog; die provincie wordt namelijk vrijwel volledig een laagvlieggebied.

"Het worden zoveel meer gebieden zodat de impact zo minimaal mogelijk is. We gaan daarnaast ook rekening houden met broedseizoenen en grote festiviteiten", zegt Tuinman.

Ondanks die beloofde minimale impact kunnen laagvliegende helikopters best ingrijpend zijn. Cindy Klop woont in een al bestaand laagvlieggebied en is eigenaar van twee paarden. "Die krijgen er heel veel stress van en rennen dan weg."

De stress leidt soms tot onprettige situaties voor de dieren. "Eén paard is zo geschrokken dat hij door de omheining rende en in de

sloot terechtkwam. Hij kon er gelukkig zelf weer uit kruipen. Maar mijn paard heeft wel een trauma opgelopen."

Ondanks de weerstand tegen de gebieden steunt het grootste deel van de Nederlanders de plannen, blijkt uit recent onderzoek van Kieskompas in opdracht van de NOS en verschillende regionale omroepen. Dat geldt ook voor de meeste andere uitbreidingsplannen van defensie.

Ook de keuze voor de locaties van twee nieuwe munitiedepots is langverwacht. Dat heeft vooral te maken met de impact voor omwonenden. Vanwege de veiligheid mogen in een cirkel van zo'n 1900 meter rondom een depot minder mensen wonen en bedrijven gevestigd zijn.

De locaties waar uiteindelijk voor is gekozen, zijn Staphorst en Kollumerwaard. In Staphorst wordt een groot depot geplaatst, terwijl die in Kollumerwaard wat kleiner zal zijn.

Tuinman geeft aan dat voor alle uitbreidingsplannen iets meer dan tien woonhuizen en bedrijven verplaatst moeten worden. "Dat is best significant. Als we het over

kavels en grond hebben gaat het eerder over honderden mensen waar een oplossing voor moet komen."

Het dorp Deelen, vlak bij Arnhem, krijgt een primeur. Daar wordt de eerste dirtstrip van Nederland geplaatst. Dat is een onverharde landingsbaan voor militaire vliegtuigen. Defensie oefent nu al op dirtstrips in het buitenland, maar wil dit ook in eigen land gaan doen.

Wat verder opvalt, is de uitbreiding van twee militaire oefengebieden: De Haar, vlak bij Assen, en Oirschotse Heide. Beide zullen in omvang flink toenemen.

Het is het ministerie van Defensie niet gelukt voor alles een plek te vinden. Zo komt er geen extra terrein waar met explosieven getraind kan worden. Tuinman: "Dat vergt veel ruimte vanwege de veiligheid. We kwamen erachter dat dat niet past in Nederland. We gaan nu internationaal kijken of er ruimte is om te oefenen."

De staatssecretaris benadrukt dat alle locaties die nu zijn gekozen, voorkeurslocaties van Defensie zijn. Er moeten nog hobbels genomen worden. Zo kunnen gemeen-

ten, provincies, omwonenden en andere belanghebbenden nog een zienswijze indienen. Daarna wordt het definitief.

In sommige gevallen moet ook nog worden gekeken naar de stikstofuitstoot die met de uitbreidingen gepaard gaat en of Defensie de benodigde natuurvergunningen krijgt.

Tuinman is positief gestemd. "In 2026 moet de eerste schop in de grond gaan en in 2030 is alles gerealiseerd."

(Bron: NOS)



NIEUWE SNELLE BOTEN VOOR MARINE EN LANDMACHT

Defensie schaft 13 snelle vaartuigen aan. Ze vervangen de huidige Frisc's. De Haas Shipyards in Rotterdam bouwt de zogeheten Future Fast Interceptors (FFI). De contracten werden vandaag ondertekend.

De nieuwe boten zijn moderner, sneller en zwaarder bewapend dan de Frisc's. Ze beschikken bovendien over een verbeterd sensor- en communicatiesysteem. Ook zijn ze minder goed te detecteren voor de vijand. Daarnaast ligt de focus op het verlagen van de fysieke belasting van het personeel. Innovaties in romp en stoelen verzachten harde schokken bij snelheid in combinatie met hoge golfslag.

De FFI's komen in de inventaris van de Maritime Special Operations Forces (Marsof) van het Korps Mariniers. Ook eenheden van de landmacht nemen ze in gebruik. De vaartuigen zijn bedoeld voor boarding- en andere speciale operaties in het hoogste geweldspectrum.

Maritieme industrie
Hoewel geen doorslaggevende factor, draagt de keuze voor een Nederlandse leverancier bij aan de stimulering van de 'eigen' maritieme industrie. De Haas Shipyards levert de 13 vaartuigen naar verwachting binnen 3,5 jaar.



NOORD-HOLLAND, DEN HELDER EN DEFENSIE INVESTEREN IN HET MARITIEM CLUSTER VAN DEN HELDER

De provincie Noord-Holland, de gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie hebben aanvullende afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de haven van Den Helder. Vandaag ondertekenden de bestuurders principe-afspraken om financieel bij te dragen aan de projecten die de economische havenontwikkeling versterkt en de bereikbaarheid van de haven en de leefbaarheid van de stad verbetert. Na jaren van onderzoek, analyses en planvorming is nu de financiële basis gelegd om gezamenlijk daadwerkelijk tot realisatie te komen.

Door het verplaatsen van de Moormanbrug ontstaat meer kaderuimte voor zowel de Koninklijke Marine als voor andere zeegaande schepen. Dit geeft de Koninklijke Marine ruimte om te groeien en geeft ook ruimte voor de civiele haven ten behoeve van onderhoud van windmolenparken. De huidige provinciale weg N250 wordt aangepakt om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Den Helder te verbeteren. Een nieuwe Ravelijnbrug scheidt stadsverkeer van doorgaand verkeer voor een betere doorstroming door het havengebied. In aansluiting daarop wordt de weg 'Het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk' aangepast. Daarnaast wordt het terrein Buitenveld op Willemsoord ontwikkeld voor moderne legering van defensiepersoneel. Ook dit geeft ruimte op de marinehaven. Tot slot wordt 'het Paleis', het voormalige Commandementsgebouw, gereed gemaakt voor herbestemming. Onderzocht wordt om dit historische gebouw een nieuw leven te geven als maritiem innovatiecentrum. De inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden nauw betrokken bij de voorbereiding en uitvoering van de verschillende projecten.

Esther Rommel, gedeputeerde voor Havens: "Den Helder is een belangrijke havenstad. Het is de plek waar schepen van de Koninklijke Marine liggen, waar mensen de boot pakken naar Texel en vanwaar de windparken op zee onderhouden worden. De haven vraagt om meer ruimte en betere voorzieningen. We moeten ervoor zorgen dat inwoners en werknemers zich beter kunnen verplaatsen door de stad. Betere verbindingen en minder file. Ook moet er ruimte worden gemaakt voor grotere marineschepen. Het is goed dat alle samenwerkende partijen bereid zijn te investeren in het programma."

Fotigui Camara, havenwethouder Den Helder: "Dit is een historische stap voor het Maritiem Cluster, die heel Den Helder en ook de Kop van Noord-Holland ten goede komt. De afgelopen decennia is er veel werk verzet voor de stadsontwikkeling en is Wil-

lemsoord uitgegroeid tot een bruisend gebied. Met deze aanvullende afspraken maakt Den Helder nu de volgende stap. Een stap naar een haven die de energietransitie optimaal faciliteert, de (inter)nationale veiligheid bevordert en daarnaast zorgt voor een leefbare en bereikbare stad voor iedereen."

Gijs Tuinman, staatssecretaris Defensie: "Den Helder is de belangrijkste uitvalsbasis van onze Koninklijke Marine. Met de verdere ontwikkeling van het Maritiem Cluster versterken we niet alleen de marinehaven, maar ook de economie, werkgelegenheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio. Meer ruimte voor marineschepen, betere verbindingen en een impuls voor maritieme innovatie - dit is een investering in onze veiligheid én in de toekomst van Den Helder. Mooi om hierin samen op te trekken met de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder!"

De provincie Noord-Holland, de gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie werken samen aan de ontwikkeling van de haven van Den Helder. Zo verbetert de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie van de haven en de regio. De Koninklijke Marine krijgt meer ruimte om te groeien. Ook wordt gewerkt aan de energietransitie, zoals wind op zee. Den Helder is van nationaal belang voor de veiligheid en voor duurzame energievoorziening op en vanuit zee. In de toekomst moet dit een hightech zeehaven zijn in een welvarende leefomgeving. Een sterk Maritiem Cluster zorgt voor meer bedrijvigheid, werkgelegenheid en kennis in de regio en een goed vestigingsklimaat voor bewoners en ondernemers.

Kijk voor meer informatie over het Maritiem Cluster op www.denhelder.nl/maritiemcluster.

(Bron: Den Helder's Dagblad)



ONDERZOEK MARINE-MOLUKKERS

Geachte lezers van VastWerken,

Mijn naam is Gerben Ferwerda, ik studeer de Master Militaire geschiedenis en loop nu stage bij het Scheepvaartmuseum. Hiervoor doe ik momenteel onderzoek naar de groep Molukse mannen die in 1951 in dienst traden bij de Koninklijke Marine. Mijn focus ligt met name op de gezinnen die zich destijds vestigden in Kattenburg, Amsterdam, waar een groot deel van deze gemeenschap gehuisvest werd. Ik ben op zoek naar documentatie, verhalen of eventueel contacten met veteranen of (klein)kinderen van deze mannen die mogelijk hun ervaringen willen delen.

Ook vroeg ik mij af of u in contact staat met (oud-) marinemensen of hun familie uit deze specifieke groep die open zouden staan voor een gesprek of interview.

Reeds in 1878 staat er in de Czaar Peterstraat een Molukse man ingeschreven, Jacob Rehatta. Het duurt tot 1907 voordat een handjevol volksgenoten volgt, het zijn studenten. Begin jaren vijftig strijkt een tiental marinegezinnen neer in West, en tegenwoordig wonen er duizenden Molukkers in Amsterdam.

De gebroeders Johan en Wim Tehupeiory zijn in 1907 de allereerste Molukse studenten in Nederland – toen nog ‘Ambonezen’ genoemd. Ze studeren aan de Universiteit van Amsterdam en verbazen zich er de eerste weken in hun pension op de Prinsengracht vooral over hoe serieus Nederlanders met tijd omgaan. Het lijkt wel alsof de alom aanwezige klok hun leven bepaalt. Een afspraak om tien uur, is tien uur en geen minuut eerder of later. In Indië kon een afspraak om tien uur, best elf uur worden of twaalf. Tijd was er rekbaar als rubber.

Nederlanders in eigen land zijn, zo ontdekken de broers en hun medestudenten uit Nederland-Indië alras, heel anders dan Nederlanders in Indië. In Amsterdam wordt er wel met schuine ogen naar deze studenten gekeken, maar het is tenminste niet de neerbuigende blik die zij thuis gewend zijn. Exemplarisch is de anekdote die dr. Bertus Apituley, ook een Molukker, graag placht te vertellen. Toen hij eens met zijn collega Wim Tehupeiory bij een bouwplaats naar de werkzaamheden stond te kijken, werden zij gespot door twee Amsterdamse lieverdjes. De een wees naar de twee mannen en riep: ‘Hé kijk, twee pindachinezen.’ Waarop het andere jochie nog eens goed keek en antwoordde: ‘Ja, maar wel twee rijke pindachinezen.’

De Tehupeiory's, Apituley en hun Molukse vrienden (we kennen ze bij naam: Augustin, Latumeten, Leiwakabessy, Mahulete en Sitanala) weten zich in Amsterdam razendsnel aan te passen. Dankzij hun studie aan de School tot Opleiding van Inlandsche

Artsen (STOVIA) in Weltevreden bij Batavia spreken zij uitstekend Nederlands en zijn zij redelijk op de hoogte van de Nederlandse gebruiken. Zij blijken bovendien uitmuntende studenten. De Tehupeiory's bijvoorbeeld studeren binnen het jaar af, terwijl ze nog voldoende tijd vinden voor het studentenleven.

Waar zij in eigen land als tweederangsburgers worden behandeld door de Nederlandse koloniale gaan zij in Amsterdam met Nederlanders om als gelijken. Ze genieten zelfs een zekere populariteit vanwege hun exotisch uiterlijk, hun levenservaring en medische kennis – en waarschijnlijk zijn het ook vriendelijke mannen. Beiden ontpoppen zich tot gevierde leden van het studentencorps en beiden krijgen een openlijke amoureuze relatie met een Nederlands meisje, ondenkbaar in Indië.

De Molukse studenten van het eerste uur zijn na hun studie vrijwel allemaal teruggekeerd naar Nederlands-Indië. Dokter Apituley blijft, zijn nakomelingen wonen nu nog in Amsterdam. Sommige van zijn vrienden maken nog mee dat hun vaderland onafhankelijk wordt. Zij en het gros van de Molukse intellectuelen staan achter de Indonesische onafhankelijkheid en blijven na de soevereiniteitsoverdracht in 1949 in Indonesië, zoals – en dat wordt in Nederland nogal eens vergeten – 99 procent van het Molukse volk.

Toch vertrekt in 1950 en '51 een groep van vierduizend Molukse militairen, al dan niet met gezin, naar Nederland. Het was de bedoeling dat zij, net als het overgrote merendeel van hun collega's, zouden overstappen naar de Indonesische strijdkrachten of met pensioen zouden gaan. Helaas is er op 24 april 1950 op de Molukken een opstand uitgebroken. Onder de laatste vierduizend mannen op Java die op het punt staan om over te gaan, zijn er die op het Molukse hoofdeiland Ambon willen vechten voor hun eigen republiek. Anderen twijfelen over wat te doen.

Allen worden vertegenwoordigd door een commissie van eigen sergeant-majors die naar Nederland vertrekt voor overleg. Ingefluisterd door hun advocaten weet deze commissie te bewerkstelligen dat de resterende militairen ‘tijdelijk’ naar Nederland worden overgebracht. Hierover wordt slecht gecommuniceerd met het thuisfront. De mannen in kwestie lezen blijkbaar geen kranten, en op de eerste vaarten hebben velen dus geen idee waar ze naar toe gaan.

Marineman Isaac Keppy gaat met zijn complete familie onwetend over de eindbestemming aan boord van de Kota Inten die als eerste vertrekt. Hij ziet dat er KNIL-mannen zijn die hun wapens en munitie meesmokkelen, voor geval ze ergens worden gebracht waar zij zich moeten verdedigen. Bij Gibraltar begrijpen zij dat Nederland het einddoel is en gooien zij de smokkelwaar overboord.

Het grootste gedeelte van de vierduizend Molukse militairen bestaat uit voormalige KNIL-soldaten. Ongeveer tachtig tot honderd mannen behoren tot de Koninklijke Marine. Het KNIL is opgeheven, die militairen worden ontslagen en ondergebracht in voormalige concentratiekampen, waar zij en hun gezinnen jarenlang verblijven onder niet zo beste omstandigheden.

De Koninklijke Marine is echter niet opgeheven. De Molukse marinemannen blijven in dienst en krijgen na verloop van tijd gewone huurwoningen toegewezen in met name marinestad Den Helder, Loosdrecht – waar het opleidingskamp zich bevindt – en Amsterdam, vanwege het marine-etablissement Kattenburg aldaar. Kwartiermeester Keppy komt met zijn gezin in Amsterdam-Slotermeer te wonen.

In Nederland heeft de gewone burger er weinig benul van dat er al die jaren ook Indonesiërs, waaronder Molukkers, bij de Koninklijke Marine hebben gediend. Geen wonder, want hoewel een derde van de bemanning op de schepen bestond uit Indonesische matrozen kwamen die nooit naar Nederland. Voordat de marineschepen op weg naar Holland in Europese wateren raakten, gingen de Indonesiërs van boord en werden zij vervangen door Nederlanders. Op de terugreis gingen de Nederlandse vervangers weer van boord, en namen Indonesiërs hun plaats in. Tijdens de oorlog lieten honderden Indonesiërs het leven in de Slag in de Javazee, anderen raakten in gevangenschap, een minderheid bleef actief, dit keer wel tot in Europa. De Molukse korporaalmachinist Wim Siahainenia, die in de jaren vijftig in de Nannostraat in Amsterdam West belandt (de straat bestaat niet meer), heeft tijdens de oorlog op onderzeeboten gevaren die vanuit Schotland Duitse konvooien bestookten. Zijn collega, bootsman Minggus Manuputty die eveneens in de Nannostraat woont, heeft met de marine strijd geleverd tegen de Japanners. Bootsman Job Pelupessy in de nabijgelegen Schaapherderstraat heeft als krijgsgevangene van de Japanners als dwangarbeider gewerkt aan de Birmaspoorweg.

Hun echtgenotes en dochters frequenteren de markten op het Bos en Lommerplein en Plein '40- '45 en vormen er in hun batik sarongs al snel een vertrouwd beeld. In de 'Ambonezenkampen' is de eerste jaren het contact met de buitenwereld gering. De kinderen spelen alleen met andere Molukse kinderen en gaan naar de 'Ambonezenschool'. Van aanpassing aan de Nederlandse maatschappij is nauwelijks sprake.

Maar in Amsterdam groeien de Molukse kinderen in de jaren vijftig en zestig op tussen Nederlandse burens, ze gaan naar school met Nederlandse kinderen en beschouwen zich al snel als Amsterdammertjes. 'In het begin heeft mijn moeder ruzie gehad met de buurvrouw over het kokkerellen,' zegt bootsmanszoon 'Jonkie' Pelupessy, en voegt er veelbetekenend

aan toe: 'trassi', een sterk riekend sambalgerecht. 'Maar al gauw waren we de beste vrienden met de burens.' Met andere Molukse en Indische jongens vormt hij een bandje dat rock 'n roll speelt op de Zeedijk.

De drie zonen van bootsman Manuputty blijken talentvolle voetballers. De jongste, Wim vertelt: 'Mijn ouders waren gescheiden, we woonden bij onze vader. Het huishouden doen was voor hem een opgave. En dan kwamen mijn broers Guus en Tommy terug van het voetbalveld met hun vieze spullen.

Weet je wat ze deden? Ze liepen bij de buurvrouw – Moe Sofie kwam uit de Jordaan – naar binnen, de deur stond altijd open. Mijn broers gooiden hun voetbalkleding op de hoop wasgoed en de volgende dag konden ze het schoon, droog en gestreken weer ophalen. Daarom hoor je van mij niets over discriminatie, we zijn liefdevol ontvangen.'

De Molukse kinderen in Amsterdam ontwikkelen zich tussen Nederlandse burens en vriendjes anders dan de kinderen in de tamelijk geïsoleerde Ambonezenkampen, later 'Molukse wijken'. De eersten zullen over het algemeen minder moeite hebben om hun plek binnen de Nederlandse samenleving te vinden. Amsterdam is inmiddels de grootste 'Molukse wijk', wordt er onderling wel gegruip.

Alle hulp of doorverwijzing is van harte welkom.
Met vriendelijke groet,

Gerben Ferwerda . Email: gerbenferwerda@yahoo.com

NIEUWS VAN DE AFDELINGEN

AFDELING

ZUID-HOLLAND

De achter ons liggende periode hebben wij naast de Oploopmiddagen in de Van Ghent Kazerne de volgende evenementen plaats gevonden:

12 maart 2025 de Algemene Ledenvergadering van de afdeling. De vergadering werd bezocht door 28 leden en 10 leden hadden een bericht van verhindering gezonden. De financiën werden goedgekeurd en aan Cor Versteeg werd de speld en oorkonde voor 25 jaar lidmaatschap uitgereikt. Zijn echtgenote was hierbij aanwezig. Aan A.J. van der Berg werd de oorkonde en speld toegezonden. Ton Bijster werd gekozen tot nieuw bestuurslid en Teun Krijthe werd bedankt voor de door hem bewezen evenementen diensten zoals vis eten bij de Watersport Vereniging Hoek van Holland dat inmiddels een traditie is geworden en op 3 juni 2025 zal worden voortgezet.



30 april 2025. Spido vaartocht door de Rotterdamse haven en aansluitend naar de Chinees. Onder heerlijke weersomstandigheden werd boven-en onderdeks genoten van de vaartocht door de haven van Rotterdam.

Ook de Chinese maaltijd/buffet werd als zeer lekker ervaren en is voor herhaling vatbaar. Aanwezig waren dertig leden.



4 mei 2025. De herdenking bij De Boeg. Dit jaar werd de krans gelegd door Freek Hofker en Fred van Ipenburg namens de afdeling Zuid-Holland in het bijzijn van nog 6 leden. Uw secretaris behoorde tot de genodigden op de Dam te Amsterdam.



AFDELING

DEN HELDER

Afscheid secretaris

Leonard Degener heeft om gezondheidsredenen noodgedwongen zijn taken als afdelingssecretaris moeten neerleggen. Ook begon zijn leeftijd meer en meer parten te spelen.



Het werd allemaal te veel voor Leonard. Het voltallige bestuur van AVOM Den Helder wil hem hartelijk bedanken voor zijn niet aflatend enthousiasme en hoopt dat hij met zijn vrouw nog vele jaren mag genieten.

“Jullie horen er gewoon bij!”



HERDENKING 80 JAAR VREDE HAAKSBERGEN

Door Wim Oltwater, RTV Sternet

Op 1 april 2025 werd in Haaksbergen de 80-jarige vrede herdacht, ter ere van de intocht van de geallieerden op paaszondag 1945.

Om deze historische gebeurtenis te vieren, werd een militair voertuigdefilé georganiseerd langs dezelfde route als destijds. De tocht begon op de Eibergsestraat, waar in 1945 de bevrijders Haaksbergen binnenkwamen. Destijds was Haaksbergen de eerste gemeente in Overijssel waar de Duitse bezetters verdreven werden.

De commissaris van de Koning, de heer Heidema, vierde deze bijzondere dag mee met de inwoners van Haaksbergen. Bij de MBS kregen gasten de kans om mee te lopen of te rijden met het defilé van historische legervoertuigen. Langs de route stonden veel toeschouwers en de straten waren goed gevuld. De stoet trok verder naar de markt, die zich vulde met

voertuigen en een grote menigte belangstellenden, waaronder circa 1000 leerlingen van het Assink Lyceum.

Als afsluiting van deze zonovergoten middag werd in het gemeentehuis de tentoonstelling Faces of Liberation geopend door dhr. Heidema en de directrice van het Assink Lyceum mevr. Heijting. Leerlingen van het Assink Lyceum hadden, onder leiding van beeldend vorming docent Daan Bomhof, kunstzinnig vormgegeven portretten gemaakt van gevallen soldaten, die hun leven hadden gegeven voor onze vrijheid.

Deze herdenking bracht de hele gemeenschap van Haaksbergen samen en bewees opnieuw hoe sterk de verbondenheid en waardering voor de geschiedenis leeft. Een indrukwekkende dag vol herinneringen en respect.

Anton Smits, trouw AVOM-lid, gaf acte de presence op deze dag.



DE BEVRIJDING VAN WEST-NEDERLAND

Waarom de bevrijding van West-Nederland zo lang duurt en 22.000 mensen van honger omkomen. Hitler besluit In 1942 de Atlantische kust als een fort te versterken met 15.000 bunkers waarin licht en zwaar geschut staat opgesteld. Hij wil met de Atlantikwall een geallieerde invasie verhinderen en Duitse troepen vrijmaken voor de strijd in Rusland.

Het hele kustgebied vanaf de vloedlijn tot ca. 4 kilometer landinwaarts wordt ontruimd en tot verboden gebied verklaart.

De Atlantikwall loopt van de Noordkaap tot de Pyreneeën, is 5.283 km lang en geldt als een van de grootste bouwwerken van de 20ste eeuw.

Festung Hoek van Holland is gebouwd voor de verdediging van de Nieuwe Waterweg, de toegang tot de Rijn, de levensader van het Ruhrgebied en de toegang tot de Rotterdamse haven. De vesting ligt aan de monding, strekt zich uit over beide oevers en beslaat in totaal ruim 10 vierkante kilometer.

Het Westland is omgeven door twee tankgrachten met daarachter drakentanden en mijnevelden. De duizenden Westlanders zijn gedwongen geëvacueerd.

Ze mogen hun bed en wat keukengerei meenemen, de rest moeten ze achterlaten. Hun hele bezit is tot hun verbijstering door bulldozers met de grond gelijkgemaakt voor tankgrachten, kazematten en ruime schootsvelden. Op De Beer, de zuidoever van de Nieuwe Waterweg en het zwaartepunt van de vesting komen de enorme 28 cm kanonnen van slagschip Gneisenau te staan.

In totaal zijn in de vesting 590 bunkers van gewapend beton gebouwd met zwaar en middelzwaar geschut. Voor de kust worden ontelbare zeemijnen gelegd. Op stranden en langs inhammen verschijnen antitankmuren, antitankgrachten, drakentanden, rommelasperges, landmijnen, ijzeren onderwaterzagen, enzovoort.

In het Staelduinse Bos (95 ha) is voor het hoofdkwartier een bunkerdorp gebouwd met een theaterzaal. Er zijn ruim 8.000 manschappen gelegerd. In november arriveert er een eenheid V2 raketten die afgeschoten worden op Engeland.

In de herfst van 1944 zijn de geallieerden gevorderd tot aan de grote rivieren. De winter valt in en de

strijd wordt gestaakt. De Duitsers verwachten in het voorjaar een geallieerde invasie bij de monding van de Nieuwe Waterweg. In de winter wordt Festung Hoek van Holland, ondanks voortdurende bombardementen, verder versterkt.

In de vesting liggen enorme voorraden munitie, brandstof en voedsel opgeslagen, want Festung Hoek van Holland moet een belegering van enkele jaren kunnen doorstaan. Hitler: Tot de laatste man en de laatste kogel.

In het voorjaar van 1945 willen de geallieerden beginnen met de bevrijding van Nederland en daarna met de rest van Noordwest-Europa. Het Geallieerde Hoofdkwartier in Londen overweegt een invasie bij de Nieuwe Waterweg. Ze willen de haven van Rotterdam gebruiken voor de bevoorrading van de troepen.

De hele winter door bombarderen squadrons vliegtuigen onophoudelijk Festung Hoek van Holland. Het Geallieerde Hoofdkwartier is ervan overtuigd dat er geen bunker meer overeind staat en dat de invasie bij Hoek van Holland kan beginnen! Toch sturen ze in februari voor alle zekerheid de Nederlandse marinier Frank van Yzerbergen erheen die moet uitzoeken wat de gevechtswaarde van Festung Hoek van Holland nog voorstelt. Hij wordt 's nachts door een vissersboot dwars door een mijnenveld gebracht en in zijn Eskimo kano bij een zandbank overboord

gezet. Hij ziet kans ongezien met opkomend tij de Nieuwe Maas op te peddelen, daarna Rozenburg en de Nieuwe Waterweg over te steken en bereikt zijn familie in het Westland. Hij overleeft op wonderbaarlijke wijze deze expeditie en brengt een maand later in Londen verslag uit: Festung Hoek van Holland is het best verdedigde bolwerk van de hele Atlantikwall en valt vanuit zee niet te veroveren!

Het Geallieerde Hoofdkwartier schrikt, en besluit met een wijde bocht om Festung Hoek van Holland heen te trekken, waardoor West-Nederland als een van de laatste gebieden van West-Europa wordt bevrijd. Dit is de belangrijkste reden waarom de hongerwinter zo lang duurt en ca 22.000 doden kost. De andere reden is de spoorwegstaking.



BOEKENNIEUWS

VICTOR LAURENTIUS - SPION IN SMOKING

Het intrigerende levensverhaal van Engelandvaarder en geheim agent Peter Tazelaar

Een spion in smoking. Dit iconische beeld is geen Hollywood-bedenksel maar historisch terug te voeren op het Nederlandse verzetsepos Soldaat van Oranje. Toch bleef de spion in kwestie, Peter Tazelaar, een mysterieuze figuur. In het boek Soldaat van Oranje van zijn kameraad Erik Hazelhoff Roelfzema duikt hij op sleutelmomenten op in het verhaal, maar in werkelijkheid was Tazelaar de hoofdrolspeler tijdens een cruciale fase in de Tweede Wereldoorlog. Onbewust stond hij daarmee model voor die andere iconische spion, James Bond. In Spion in smoking reconstrueert historicus Victor Laurentius de grillige en tragische levenswandel van Engelandvaarder, geheim agent en avonturier Peter Tazelaar tegen de achtergrond van de Tweede Wereldoorlog, de dekolonisatie en de Koude Oorlog. Aan de hand van nog niet eerder gebruikt bronnenmateriaal uit het binnen- en buitenland en het familiearchief wordt voor het eerst het hele verhaal verteld van de ware Soldaat van Oranje: iemand die het avontuur voortdurend opzoekt, maar tegelijkertijd

worstelde met zijn oorlogservaringen en de schaduwzijde van heldenroem.

‘Spion Peter Tazelaar - De echte Soldaat van Oranje - krijgt nu eindelijk de biografie die hij verdient.’ NRC



MARINEVROUWEN VAN MORGEN

Door Bettine Hilbrands

Aan boord van een schip is van alles te doen. Dat ontdekten de 35 jonge vrouwen die op vrijdag 18 april aan boord van Zr.Ms. Friesland stapten. Ze kregen een uitgebreide rondleiding van een vrouwelijke militair. Defensie wil hiermee meiden werven voor een baan bij de marine. "Als een man het kan, kan ik het ook!"

Weinig wind en een lichte deining. Net genoeg om een vaargevoel te krijgen. "Nee hoor, van zeeziekte heb ik geen last", lacht Nynke Marije (21). Zij is een één van de vrouwen die zich heeft opgegeven voor de Meidenvaardag. Ze weet al wat ze wil: digitale grensbewaking bij de marine. Dat sluit goed aan bij haar studie Digitalisering, Data en Governance.

Naast haar studie wil ze het Defensity College gaan volgen, om militair te worden. "Je doet daar basisvaardigheden op die eigenlijk iedereen nodig heeft, zoals EHBO en kaartlezen", weet ze. "Het brengt je veel, ook op persoonlijk vlak. Je leert bijvoorbeeld hoe je internationaal moet samenwerken. Dat is in deze tijd erg belangrijk."

Vindt ze een baan bij Defensie niet gevaarlijk, met het oog op de huidige dreigingen? "Ik wil graag mijn land verdedigen", verklaart Nynke Marije. "Als er echt iets aan de hand is, dan sta ik er ook." Ze vertelt dat haar vader op zijn 18e in dienst ging. Zijn verhalen maakten indruk op haar. Ze raakte daardoor enthousiast over een toekomst bij Defensie. Dat daar nog vooral mannen werken, ziet ze niet als een probleem. "Vrouwen zijn hier welkom en divers samengestelde teams werken juist goed samen. We zitten letterlijk in hetzelfde schuitje."

Ook Denice (17) is door haar familie op het spoor van de marine gekomen. Tijdens de Indonesische lunch, de bij de marine traditionele 'blauwe hap', vertelt ze geëmotioneerd over haar opa. "Hij is 2 jaar geleden overleden. Maar ik hoorde laatst pas dat hij bij de marine heeft gezeten. Ik wil heel graag in zijn voetstapen treden." Denice had nog een andere reden om zich aan te melden voor deze dag. Ze noemt haar vader en andere opa 'erg conservatief'. 'Vergeet niet te melden dat je dekwabber wil worden', had haar vader geksherend gezegd. "Ik ben met het beeld opgevoed dat meisjes niet bij de marine horen. Maar met al die vrouwen in uniform hier heb ik dat helemaal bijgesteld. Ik wil laten zien dat het wél kan!"

Een rescue operator hangt aan een hoist-kabel onder de NH90-maritieme gevechtshelikopter. De NH90-maritieme gevechtshelikopter voert een reddingsoperatie uit. Reddingsoperatie
Een luide roffel zet haar woorden kracht bij. Het

voorbijvarende amfibische transportschip Zr.Ms. Johan de Witt geeft een salvo af met het Goalk-eeper-snelvuurkanon. Even later vliegt de NH90-maritieme gevechtshelikopter langs het dek. Hangend aan de hoist-kabel demonstreert een rescue operator hoe een reddingsoperatie op zee wordt uitgevoerd. Daarna manoeuvreren snelle onderscheppingsboten spectaculair rond het schip. Met deze zogeheten FRISC's voert de marine bijvoorbeeld onderscheppingen van drugtransporten uit in het Caribisch gebied of boardingoperaties tijdens antipiraterij-missies.

Tussen al dit geraas door beantwoorden marinevrouwen Dagmar en Kyara vragen van de opstappers. "Of je nou VMBO hebt, MBO, VWO, HBO of WO; iedereen kan hier gewoon werken", vertelt Dagmar. "De marine is geen mannenwereld", vult Kyara aan. "Ook meiden hebben bij ons echt een plek."

De Friesland zelf is daarvan een goed voorbeeld. Kapitein-luitenant ter zee Kirsten Gouw-Savelberg voert het bevel over dit patrouilleschip, met een ongeveer 90-koppige bemanning. Ook op onderzeeboten werken inmiddels vrouwen. Bij het Korps Mariniers nog niet. Volgens Dagmar zijn de selectie en training om daar toegelaten te worden erg zwaar. "Maar in principe is het mogelijk."

In 1982 was de marine het eerste krijgsmachtdeel waar vrouwen operationele functies kregen. Jaren later volgden de land- en luchtmacht. Vrouwen met een hoge functie binnen Defensie zijn nog altijd zeldzaam. Pas 10 jaar geleden werd de eerste vrouwelijke generaal benoemd. In januari 2007 kreeg een fregat haar eerste vrouwelijke commandant: (inmiddels) schout-bij-nacht Jeanette Morang.

Dagmar werkt al 23 jaar bij de marine. "Soms wordt er wel naar je gekeken, als vrouw. Maar dat gebeurt in de kroeg ook. Mijn ervaring is dat het daarbij blijft. Defensie heeft een heel goed beleid als het gaat om het tegengaan van grensoverschrijdend gedrag." Maar wat als er een baby komt? De meiden die deze dag meevaren, zijn daar nog niet zo mee bezig, maar Dagmar heeft zelf wel kinderen. "Totdat de jongste 5 jaar oud is, hoef je dan niet te varen", vertelt ze.

De studenten Gwen en Laura (beiden 21) luisteren aandachtig. Gwen ziet een baan bij de marine wel zitten. "Het lijkt me een uitdaging, avontuurlijk en afwisselend. Als een man het kan, kan ik het ook. Je moet er gewoon stevig tussen gaan staan en een fuck it-mentaliteit hebben, om het zo maar te zeggen." Haar vriendin Laura heeft 'geen zeebenen' en denkt liever na over een toekomst bij de landmacht. "Waarom zou je door de modder kruipen als je ook op een schip kunt zitten?", vraagt Gwen plagerig. "En de luchtmacht is volgens mij alleen leuk als je ook echt gaat vliegen. Hier aan boord is gewoon veel meer

mogelijk.” Dat bleek ook tijdens de rondleiding. De meiden zagen met eigen ogen hoe het is om op een marineschip te leven en werken. Aan boord zijn operationele, logistieke of technische banen mogelijk, uiteenlopend van arts tot elektromonteur of kok.

Als de Friesland de haven van Den Helder weer invaart, vertelt één van de meiden dat ze gaat solliciteren als kok. Anderen gaan eerst een Dienjaar doen of nog meer open dagen bezoeken. Vooral die van het Koninklijk Instituut voor de Marine, waar toekomstige officieren worden opgeleid, is bij de meiden erg populair.

(Bron: Alle Hens, Foto: Foto SM Aaron Zwaal)



TOCH GEEN TOMAHAWK-KRUISRAKET MEER VOOR NEDERLANDSE ONDERZEEBOTEN

Door Silvan Schoonhoven

Defensie koopt geen Tomahawk-kruisraketten meer voor de huidige en de nieuwe onderzeeboten. Het ministerie wil er verder niet veel over kwijt, de Kamer moet eerst geïnformeerd worden. Het is een „heel technisch verhaal”, aldus een woordvoerder. De fregatten van de marine worden nog wel uitgerust met de Tomahawks.

Defensie koopt geen Tomahawk-kruisraketten meer voor de huidige en de nieuwe onderzeeboten. Het ministerie wil er verder niet veel over kwijt, de Kamer moet eerst geïnformeerd worden. Het is een „heel technisch verhaal”, aldus een woordvoerder.

De fregatten van de marine worden nog wel uitgerust met de Tomahawks.

De Telegraaf meldde een jaar geleden dat de Amerikaanse Tomahawk-kruisraketten geen gelukkig huwelijk zouden vormen met de nieuwe Franse onderzeeboten die Nederland aanschaft. De VS zou geen supergeheime Tomahawk-technologie aan boord van een Franse boot accepteren, zo vertelden diplomatieke en industriële bronnen. De toenmalige staatssecretaris ontkende dat toen.

(Bron: De Telegraaf 21 mei 2025 / foto: ANP)



REUNIE 2025

EX-SCHRIJVERS/LOGISTIEKE DIENST ADMINISTRATIE

De reüniecommissie ex-Schrijvers/Logistieke Dienst Administratie der Koninklijke Marine zal – ijs en weder dienende – op vrijdag 3 oktober 2025 weer een reünie houden. De reünie is toegankelijk voor actief dienenden en post-actieven uit de doelgroep en tevens zijn echtgenotes, partners en introducés van harte welkom.

Locatie: Evenementencentrum (ECA) van het Marinie-Etablissement Amsterdam (MEA)

Aanvang: 10.30 uur

Aanmelden kan uitsluitend via het aanmeldingsformulier op de website www.schrijverslda.nl/reunie. Hier vindt u ook alle bijzonderheden; verdere informatie eventueel te verkrijgen via e-mail info@schrijverslda.nl

De toegangsprijs bedraagt € 17,50 p.p. (inbegrepen ontvangst met thee/koffie en gebak, riant borrelgarnituur/Hollands buffet en een aangeklede rijsthap). Dit bedrag dient gelijk bij inschrijving te worden voldaan cf. de aanwijzingen op de website.

Sluitingsdatum: 15 september 2025

MUSEUMNIEUWS

IN DUITSLAND ONTDEKTE FOKKER D.VII TERUG NAAR NEDERLAND

Vanaf september 2025 is in het Nationaal Militair Museum een origineel Fokker D.VII jachtvliegtuig te zien dat vóór de Tweede Wereldoorlog bij onze Marine-luchtvaartdienst vloog. Het toestel is tijdens de Eerste Wereldoorlog ontworpen. Het vliegtuig is afkomstig van het Deutsches Museum in München. In 1980 werden originele Nederlandse markeringen op het vliegtuig ontdekt. Onderzoek wijst uit dat het vliegtuig tijdens de Tweede Wereldoorlog uit Nederland is verdwenen om deel uit te gaan maken van het door Hermann Göring op te richten Luchtvaart Museum van het Duitse Rijk.



In 1945 ontdekken Amerikaanse militairen van de MFAA (Monuments, Fine Arts and Archives), beter bekend als de Monuments Men, bij hun zoektocht naar geroofde kunstschaten in een boeren-

schuur in Vilsbiburg o.a. een Fokker D.VII. Zij geven het vliegtuig in beheer aan het Deutsches Museum in München. Op dat moment is over de herkomst en ware identiteit van het vliegtuig waarschijnlijk niets bekend. In 1980 komen bij restauratiewerkzaamheden in Duitsland de Nederlandse nationaliteitskenmerken (roundel) en een registratie tevoorschijn. Meer recent uitgebreid Duits onderzoek wijst uit dat het vliegtuig zonder twijfel Nederlands is, maar de identiteit kan niet met zekerheid worden vastgesteld. Aanleiding genoeg om nader onderzoek te doen en contact te zoeken met collega's in Nederland.

Ondanks dat het onderzoek nog steeds gaande is, heeft het Deutsches Museum, mede op basis van het onderzoek met de Nederlandse collega's, de intentie uitgesproken om de Fokker D.VII in bruikleen te geven aan Nederland. Er is in de afgelopen twee jaren intensief en collegiaal samengewerkt, maar nog niet alle belangrijke feiten zijn bekend waardoor vragen onbeantwoord blijven. De periode tussen mei 1940, wanneer de Fokker D.VII met registratie D-28 aantoonbaar nog in Nederland is, en december 1945, wanneer in Vilsbiburg in Beieren de

D.VII wordt ontdekt, is een groot zwart gat.

Op dit moment bestaat er, door de vele nog onbeantwoorde vragen, feitelijk geen juridische grond voor restitutie. Het toestel wordt daarom in september, voorlopig voor vijf jaar, getoond in het Nationaal Militair Museum. Daarnaast wordt het onderzoek in beide landen voortgezet.

NATIONAAL MILITAIR MUSEUM ONTVANGT RUIM 1 MILJOEN VAN DE VRIENDENLOTERIJ

Eind februari jl. werd het Nationaal Militair Museum (NMM) verrast met een cheque van ruim 1 miljoen euro én een nieuw partnerschap met de VriendenLoterij. Het partnerschap betekent dat het NMM vanaf 2025 een structurele bijdrage van 250.000 euro per jaar van de VriendenLoterij ontvangt.

De VriendenLoterij overhandigde de cheques van 800.728 euro en 250.000 euro aan Michaela van Grinsven, hoofd Marketing & Communicatie, en Marita Schreur, interim bestuurder van de Koninklijke Defensiemusea. Van Grinsven: "het Nationaal Militair Museum is nu relevanter dan ooit. Met deze bijdrage kunnen we de

verhalen aan nog meer bezoekers op een bijzondere wijze blijven vertellen”.

Het museum ontvangt over 2024 een bijdrage van 800.728 euro van deelnemers die hebben aangegeven dat de opbrengst van hun lot naar het museum mag gaan. Met het partnerschap van 250.000 euro gaat het dit jaar om een loterijbijdrage van meer dan 1 miljoen. Het museum kan de bijdrage gebruiken voor onder andere tentoonstellingen, aankopen, restauratie en alle andere zaken die van belang zijn voor een toekomstbestendig museum.

Het NMM in Soesterberg is één van de drie Koninklijke Defensiemusea in Nederland. Gezamenlijk willen we bij een groot publiek het besef vergroten dat vrijheid geen vanzelfsprekendheid is. We willen daarmee recht doen aan het aandeel van de Krijgsmacht in onze nationale geschiedenis en aan haar rol in de bescherming van onze vrijheid en vrede. Meer informatie op NMM.nl of volg ons via Facebook en Instagram.



FRANKWIN VAN BEERS BENOEMD ALS NIEUWE ALGEMEEN DIRECTEUR-BESTUURDER VAN SKD

De Raad van Toezicht van de Koninklijke Defensiemusea (SKD) heeft Frankwin van Beers per 1 maart 2025 benoemd als Algemeen directeur-bestuurder. Hij volgt interim-bestuurder Marita Schreup op.

De SKD beheert in opdracht van het Ministerie van Defensie de nationale collectie militair erfgoed en exploiteert het Nationaal Militair Museum in Soesterberg, het Marinemuseum in Den Helder en het Mariniersmuseum in Rotterdam. Met de komst van Frankwin krijgt de stichting weer een vaste

bestuurder, die zich volledig richt op de strategische leiding, bestuurlijke taken en het versterken van netwerken. Hiermee is ook de eerdere combinatie van de functies van directeur-bestuurder van de stichting en vestigingsdirecteur van het Nationaal Militair Museum beëindigd.

Frankwin kijkt ernaar uit om samen met collega's en vrijwilligers verder te bouwen aan de missie van de SKD: het behouden en beheren van een unieke collectie militair erfgoed en het exploiteren van drie voor een breed publiek toegankelijke musea. Met jaarlijks rond de 450.000 bezoekers spelen de musea een cruciale rol in de educatie en beleving van de militaire geschiedenis van Nederland. Een van de eerste grote projecten onder zijn leiding is de vernieuwingslag van het Marinemuseum in Den Helder, die de komende periode wordt doorgevoerd.

Frankwin startte zijn carrière als onderofficier bij de Koninklijke Landmacht en heeft sindsdien brede ervaring opgedaan in leidinggevende en bestuurlijke functies bij bekende publieksinstellingen. Hij was onder meer directeur van WILDLANDS Adventure Zoo Emmen/ATLAS Theater en directeur bij Building Leisure / senior adviseur bij Draaijer, waar hij zich bezighield met conceptontwikkeling, gebiedsontwikkeling en interim-management binnen de leisure- en cultuursector.

Met de komst van Frankwin vormen we een sterk team dat klaarstaat om met veel energie de musea en de militaire rijkscollectie verder te ontwikkelen voor de toekomst.

De Koninklijke Defensiemusea in Nederland is de overkoepelende organisatie van het Nationaal Militair Museum in Soesterberg, het Marinemuseum in Den Helder en het Mariniersmuseum in Rotterdam. Gezamenlijk willen we bij een groot publiek het besef vergroten dat vrijheid geen vanzelfsprekendheid is. We willen daarmee recht doen aan het aandeel van de Krijgsmacht in onze nationale

geschiedenis en aan haar rol in de bescherming van onze vrijheid en vrede. Meer informatie op defensiemusea.nl.

(Bron: NOS Nieuws)



OORLOGSMUSEA WILLEN ARCHIEVEN SNEL OPENBAAR, VREZEN VERTRAGING DOOR PRIVACY

Veertien Nederlandse oorlogsmusea vragen minister Bruins van Cultuur in een gezamenlijke brief om archieven over de Tweede Wereldoorlog zo snel mogelijk openbaar te maken. De musea doen de oproep omdat ze vrezen dat dit nog lang gaat duren vanwege privacykwesties.

De directe aanleiding voor de brief is de gang van zaken rond het Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging (CABR). Dit archief over Nederlanders die zijn onderzocht op collaboratie zou aanvankelijk op 2 januari volledig online komen, maar na een waarschuwing van de Autoriteit Persoonsgegevens besloot Bruins om de beperkte openbaarheid te verlengen.

Ook veel andere archieven en collecties zijn vanwege privacybeperkingen niet of slechts gedeeltelijk toegankelijk. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het oorlogsarchief van het Nederlandse Rode Kruis, de Joodse Raad-cartotheek en de archieven van de Nederlandse kampen: Westerbork, Amersfoort, Vught en het Oranjehotel in Scheveningen.

Privacy-discussies mogen niet leiden tot uitstel van de openbaarheid, vinden de musea. "Wij pleiten voor het borgen van de openbaarheid en maximale toegankelijkheid van oorlogsarchieven."

De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) waarschuwde bij het CABR dat in het archief mensen voorkomen die nog leven. Openbaarheid kon volgens de AP daarom leiden tot privacyschendingen.

Ellen van der Waerden, directeur van WO2Net en ondertekenaar van de brief, spreekt van "een best rigide stellingname van de Autoriteit Persoonsgegevens". Het recht op privacy is volgens haar "een belangrijk grondrecht maar niet een absoluut grondrecht". Ook andere belangen moeten worden meegewogen, stelt ze.

Zo is openbaarheid volgens de musea waardevol voor kinderen van verzetsmensen of kinderen van mensen die tijdens de oorlog werden vervolgd. Dit vanwege informatie uit de archieven over "onderbelichte of onbekende gebeurtenissen".

Voor deze tweede generatie is er volgens de musea haast geboden omdat zij vaak al op leeftijd zijn. "Wij voelen ons belangenbehartigers van deze groep."

Ook is toegankelijkheid belangrijk voor het overbrengen van de geschiedenis aan jongeren, stellen de musea. De archieven bevatten namelijk veel persoonlijke verhalen, van bijvoorbeeld mensen uit het verzet of collaborateurs.

"Juist het kunnen weergeven van dat persoonlijke is een uiterst belangrijke voorwaarde om een connectie en gevoel te krijgen (en te houden) met een nog altijd zeer relevant verleden."

(Bron: NOS, 26 februari 2025)

TENTOONSTELLING OVER WERELDSTER JOSEPHINE BAKER IN HET VERZETSMUSEUM

In 2025 is het vijftig jaar geleden dat Josephine Baker (1906-1975) overleed, één van de beroemdste artiesten van de twintigste eeuw. Ze was danseres, zangeres en een

van de eerste zwarte filmsterren. Ze ontvluchtte de racistische Verenigde Staten en werd in Parijs een wereldster. Baker was haar tijd vooruit als activiste voor gelijke rechten. Ook was ze actief in het verzet tegen nazi-Duitsland en had ze een band met Nederland. Vanaf 18 april toont Verzetsmuseum Amsterdam dat in de tentoonstelling Josephine Baker: een leven vol verzet.

Josephine Baker, geboren in 1906 in Saint Louis, Missouri, groeide op in armoede en in een samenleving die gekenmerkt werd door racisme en segregatie. Als jong meisje ontwikkelde ze een passie voor dans en theater, wat haar uiteindelijk naar Parijs bracht. Daar brak ze door als wereldster, vooral bekend om haar revolutionaire optredens, zoals de beroemde Danse Sauvage met het iconische bananenrokje. Haar succes in Frankrijk betekende een doorbraak in een tijd waarin zwarte artiesten zelden erkenning kregen.

Naast haar artistieke carrière was Baker een gedreven activiste. Tijdens de Tweede Wereldoorlog sloot ze zich aan bij het Franse verzet. Ze gebruikte haar beroemdheid om geheime informatie te smokkelen en werkte als spion voor de geallieerden. Haar moed en inzet in de strijd tegen nazi-Duitsland werden later erkend met verschillende onderscheidingen. In 2021 werd zij met veel eerbetoon als eerste zwarte vrouw bijgezet in het Parijse Panthéon.

Na de oorlog bleef Baker zich inzetten voor burgerrechten en gelijkheid. Ze adopteerde twaalf kinderen uit verschillende landen, haar zogenaamde "regenbooggezin", om haar idealen van wereldvrede en gelijkheid in praktijk te brengen. Ze streed tegen racisme, zowel in de Verenigde Staten als in Europa. In 1963 liep ze met Martin Luther King mee in de March on Washington, waarbij ze ook sprak.

De tentoonstelling in het Verzetsmuseum biedt een overzicht van Josephine Bakers veelzijdige leven en erfenis. Het belicht haar

jeugd in Amerika, haar artistieke triomfen in Parijs, haar bijdrage aan het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog, en haar langdurige invloed als voorvechtster van gelijke rechten. Ook haar regenbooggezin en haar bijzondere band met Nederland komen aan bod.

In de tentoonstelling wordt tot slot speciale aandacht besteed aan de grote invloed die Josephine Baker heeft gehad op latere generaties. Haar iconische verschijning en zelfbewuste uitstraling zijn tot op de dag van vandaag een belangrijke bron van inspiratie voor mode en popcultuur. Wereldsterren als Beyoncé, Madonna en Diana Ross hebben zich direct door haar laten inspireren. Jean Paul Gaultier, Prada en Dior hebben haar gedurfde stijl weerspiegeld in hun ontwerpen. De tentoonstelling toont ook werk van de Nederlandse danser/choreograaf Sedrig Verwoert en kunstenaar/modeontwerper Lissa Brandon, die hun creaties hebben laten beïnvloeden door Bakers unieke visie en erfenis.



VERZETSMUSEUM KRIJGT NIEUWE DIRECTEUR

Per 1 juli 2025 krijgt Verzetsmuseum Amsterdam een nieuwe directeur: Karlien Metz, die vanaf 2015 in het museum werkzaam is als conservator en hoofd tentoonstellingen en collecties. Zij volgt Liesbeth van der Horst op die al vanaf 1990 bij het Verzetsmuseum is betrokken en vanaf 2003 als algemeen directeur.

Voorzitter van de Raad van Toezicht Jozias van Aartsen: “Wij nemen met grote dank afscheid van directeur Liesbeth van der Horst. Haar onvermoeibare en niet aflatende inzet voor het museum, haar diepe kennis en haar gedrevenheid om de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog toegankelijk te maken voor een breed publiek heeft het museum gebracht tot waar het nu staat. Wij zijn haar daar zeer dankbaar voor. We zijn ontzettend blij en trots met

de benoeming uit eigen gelederen van Karlien Metz tot directeur van Verzetsmuseum Amsterdam. Karlien heeft zich onderscheiden met spraakmakende tentoonstellingen die complexe historische thema's toegankelijk maken. Met haar heldere visie op de rol van het museum in de huidige tijd kan het museum de toekomst in.”



SEASEC CHALLENGE WEEKS LEVERT WAARDEVOLLE LESSEN OP

De bescherming van onderzeese datakabels en pijpleidingen is een hot item. 12 samenwerkingsverbanden van marines, bedrijven en kennisinstellingen zochten daarom met succes de afgelopen 10 dagen naar werkbare oplossingen. SeaSEC Challenge Weeks in Scheveningen kenmerkte zich door het intensief experimenteren met het inzetten van civiele technologieën in militaire context.

De testen in Campus@Sea verliepen succesvol en leverden waardevolle lessen op. Onder meer over samenwerking, dataverwerking en operationele robuustheid. SeaSEC toonde het belang van “learning by doing”. Technologiepartners en militairen werkten zij aan zij. Het draaide om oplossingen die direct bijdragen aan operationele inzetbaarheid en toekomstbestendige capaciteiten.

Staatssecretaris Gijs Tuinman bekeek alle gemaakte vorderingen met een tevreden blik. “Bij SeaSEC zagen we precies dat samenwerking tussen Defensie, bedrijven en kennisinstellingen snel leidt tot innovatie en tastbare oplossingen”, merkte hij op. “SeaSEC werkt als een vliegwieltje waarin militaire en civiele partijen snel problemen aanpakken en testen, bijvoorbeeld in de Noordzee”, vervolgde hij. De politicus kreeg bijval van Commandant der Strijdkrachten generaal Onno Eichelsheim. “Defensie kan het niet alleen; civiel waar mogelijk, militair waar nodig. Zo vergroten we onze militaire slagkracht en afschrikking. Dat is essentieel voor Nederland en onze bondgenoten.”

Tijdens de Challenge Weeks van het Seabed Security Experimentation Centre (SeaSEC) leverden bedrijven bestaande technologische oplossingen om sabotage en spionage tegen te gaan. Deze instrumenten en technieken worden getest onder realistische omstandigheden. Zo werd duidelijk hoe en wanneer deze systemen kunnen helpen bij de veiligheid onder water.

De systemen, zoals onderwaterdrones, autonome vaartuigen, sonar- en LiDAR-radartechnologie, zijn geleverd door bedrijven. SeaSEC en de Koninklijke Marine simuleerden in een oefengebied realistische dreigingen. Dat gebeurde met oefenmijnen, dummy-explosieven of metalen objecten bij nep-pijpleidingen. Zo werden de systemen op de proef gesteld.

SeaSEC is een initiatief van Denemarken, Duitsland, Finland, Nederland, Noorwegen en Zweden. Het centrum valt onder de Northern Naval Capability Cooperation (NNCC). Binnen dit samenwerkingsverband ontwikkelen deelnemers maritieme capaciteiten voor bescherming van onderzeese infrastructuur. De bescherming van de zeebodem is een actueel thema. Dat maken geopolitieke spanningen, sabotage-incidenten in de Oostzee en toenemende activiteit op de Noordzee heel duidelijk. Door krijgsmachten, kennisinstellingen en bedrijven aan elkaar te koppelen maakt SeaSEC snelle vooruitgang mogelijk om allerlei schade te voorkomen.

(Bron: Ministerie van Defensie)

NAVO-LAND- LUCHT- EN ZEEMACHTEN

ZIJ AAN ZIJ TIJDENS LUCHTVERDEDIGING

De luchtverdedigings- en commandofregatten Zr.Ms. De Ruyter en Zr.Ms. Tromp namen de afgelopen weken deel aan Formidable Shield. Dat gebeurde onder leiding van de Amerikanen. Vooral De Ruyter leverde een forse bijdrage aan deze grote tweejaarlijkse maritieme oefening. Het schip vuurde meerdere geleide wapens af en detecteerde een ballistische raket.

Het doel van Formidable Shield is het versterken van de interoperabiliteit tussen internationale partners. De focus ligt op geïntegreerde lucht- en raketverdediging. Daarbij delen de deelnemers tactische informatie. Ook plannen ze gezamenlijk een missie en coördineren de aanpak via NAVO-commandostructuren.

Zo werden de vaardigheden van alle partijen onder de loep genomen. De deelnemers moesten verschillende dreigingen het hoofd bieden. Dat deden ze in een reeks live-vuurgevechten tegen subsonische, supersonische en ballistische doelen. Het vlootverband moest daarbij ook nog eens rekening houden met grondtroepen en het luchtwapen. Via een nauwkeurige uitwisseling van gegevens vulden de partijen in de lucht, op de grond en op zee elkaar perfect aan.

Een hoofdrol bij de luchtverdediging was weggelegd voor Zr.Ms. De Ruyter. Het schip vuurde geleide wapens af en testte de radar. Deze Smart-L MM/N luchtverdedigingsradar maakt het namelijk mogelijk, zelfs tot in de ruimte te kijken en doelen te detecteren en te volgen.

Omdat de sensor onder meer ballistische raketten detecteert is de bemanning in staat om hiervoor te waarschuwen. De informatie wordt ook direct doorgespeeld naar Amerikaanse eenheden om de doelen uit te schakelen.

Naast beide Nederlandse commando- en luchtverdedigingsfregatten namen eenheden uit 9 andere NAVO-landen deel. Ze leverden in totaal 14 fregatten, 2 bevoorradingsschepen, 25 jachtvliegtuigen en helikopters en ongeveer 3.000 militairen.

Behalve Nederland deden België, Canada, Denemarken, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten mee.

De oefening bestreek een uitgestrekt gebied van Andøya in Noord-Noorwegen tot aan de westkust van Schotland.

Formidable Shield loopt vandaag af. Wat commandant Zr.Ms. De Ruyter Welmer Veenstra betreft vormde Formidable Shield een waardevolle uitdaging. "Daarbij hebben we met onze bondgenoten als één team geopereerd. Zr.Ms. De Ruyter liet zien dat samenwerking en gezamenlijke inzet ons sterker maken tegen elke dreiging, op zee en in de lucht", zei de kapitein- luitenant-ter-zee.

De Ruyter neemt de rol van vlaggenschip binnen de SNMG1 over. Het huidige vlaggenschip Tromp vaart naar Nederland.

(Bron: Ministerie van Defensie)

LANDELIJKE CONTACT-DAG AVOM 2025:

WOENSDAG 15 OKTOBER

SAVE THE DATE

Op woensdag 15 oktober 2025 vindt de landelijke reünie van de AVOM plaats. Blokkeer alvast deze datum in uw agenda.

Voor dit jaar is gekozen om het evenement te houden in het voormalige Marine Opleidingskamp Hilversum (MOKH), tevens het Marine Opkomst- en Selectiecentrum (MOSC).

Nadere bijzonderheden volgen later via VastWerken en de mail.



EREGALERIJ 2E KWARTAAL 2025

NAAM	WOONPLAATS	AFDELING	DIENSTVAK/RANG
Lingen, J. van	Amsterdam	Amsterdam	Matr
Schierboom, B.J.W.H.	Almere	Amsterdam	Bott
Bake, J.L.	Emmeloord	Amsterdam	Tlgr
Wijland, G.J. van	Amersfoort	Algemeen	Matr
Bosch, W.A.A.	Doorn	Algemeen	Onbekend
Jong, M.R. de	Den Helder	Den Helder	Zvpl
Haitsma, P.J.	Lemmer	Friesland	Marn
Lei, R.D. van der	Emmen	Groningen	Rrmnt
Steenbekkers, H.J.L.	Boxtel	Noord-Brabant Oost	Matr
Leeuwen, L.F.J. van	Weert	Limburg-N	Tlgr
Heide, R. v.d.	Lochem	Salland	Matr
Fortrei, J.C.	Breskens	Zeeland	Matr
Gent, T. van	Middelburg	Zeeland	SD
Berg, A.J. van den	Rotterdam	Zuid Holland	Hofm
Hoeven, H.G.M. van der	Den Haag	Zuid Holland	Tpmkr
Touw, F.W. van der	Rotterdam	Zuid Holland	Matr
Versteeg, C.	Zwijndrecht	Zuid Holland	Mach
Wissink, M.H.	Reeuwijk	Zuid Holland	Gsknst

HOOFDBESTUUR IN MEMORIAM

NAAM	RANG/STAND	AFDELING	WOONPLAATS	GEBOREN	OVERLEDEN
A.Vriend	SM hofmeester	Den Helder	Den Helder	11-11-1938	10-02-2025
B.A. Roest	Kpl Elmt	Zeeland	Terneuzen	03-09-1946	07-03-2025
C.J.Stam		Alkmaar	Opdam	06-03-1942	25-01-2025
F.R. Kalkhoven		Amsterdam	Amsterdam	08-08-1942	27-03-2025

NIEUWE LEDEN

NAAM	RANG/STAND	AFDELING	WOONPLAATS
Rovers, M.C.	Donateur	Zuid-Holland	Den Haag
Waslander, S.	Donateur	Zuid-Holland	Den Haag
Nijhuis,J	lid	Den Helder	Den Helder

AVOM - DOELSTELLINGEN

- Het bevorderen van kameraadschap tussen de leden van de vereniging onderling en met het actief dienend personeel van de Marine;
- Het behartigen van de belangen van hen, die als militair bij de Koninklijke Marine hebben gediend of nog actief dienend zijn;
- Het onderhouden van goede contacten en betrekkingen met de Koninklijke Marine;
 - Het mede hoog houden van de eer en de tradities van de Koninklijke Marine;
- Het in herinnering houden en eren van hen die gesneuveld of overleden zijn in dienst van het vaderland en in het bijzonder hen die in dienst van de Koninklijke Marine zijn gevallen;
 - In gevallen van materiële of immateriële noden of andere belangen van leden of nabestaanden zal de AVOM een adviserende of doorverwijzende functie hebben, in eerste aanleg naar de reeds bestaande organisaties of instellingen van de Koninklijke Marine.

WAT DOET DE AVOM?

De AVOM organiseert voor haar leden diverse activiteiten en bijeenkomsten, eens per jaar houden we ook een landelijke reünie. Daarnaast is de AVOM te vinden op diverse evenementen zoals de Marinedagen en de Nationale Veteranendag.

De vereniging is aangesloten bij de Stichting Veteranen Platform.

De AVOM is aangesloten bij de Vereniging Veteranenplatform

AVOM EVENEMENTENKALENDER

DATUM	TIJD	AFDELING	EVENEMENT/ACTIVITEIT	LOCATIE
28-Jun-25			Nationale Veteranendag(zonder defilé)	Malieveld Den Haag
9-Jul-25	14:00 uur	Zuid-Holland	Oplopmiddag	Van Ghendt Kazerne Rotterdam
10-Jul-25			Marine Veteranendag	Marinegebied Den Helder
12-Aug-25	16:30 uur	Noord-Oost Nederland	Reünie met BBQ	Partycentrum 'De Deel' Camping Si-es-an Balkbrug
20-Aug-25			Sail 2025 ter gelegenheid van 750 jaar Amsterdam	Amsterdam
21-Aug-25			Sail 2025 ter gelegenheid van 750 jaar Amsterdam	Amsterdam
22-Aug-25			Sail 2025 ter gelegenheid van 750 jaar Amsterdam	Amsterdam
23-Aug-25			Sail 2025 ter gelegenheid van 750 jaar Amsterdam	Amsterdam
24-Aug-25			Sail 2025 ter gelegenheid van 750 jaar Amsterdam	Amsterdam
5-Sep-25			Wereldhavendagen	Rotterdam
6-Sep-25			Wereldhavendagen	Rotterdam
6-Sep-25			Herdenking 6200 gesneuvelde Nederlandse militairen in voormalige koloniën	Nationaal Indië-monument Roermond
7-Sep-25			Wereldhavendagen	Rotterdam
3-Oct-25	10:30 uur		Reünie ex-schrijvers Logistieke Dienst Administratie	Marine etablissement Amsterdam
4-Oct-25			Veteranendag regio Eindhoven	Evoluon-Eindhoven
15-Oct-25		Hoofdbestuur	Landelijke contactdag	MOKH Hilversum



WILT U LID WORDEN VAN DE AVOM?

Ga naar www.avom.nl en meld u aan. De Contributie is slechts € 30 per jaar, inclusief het magazine VastWerken.

CONTACTGEGEVENS AVOM AFDELINGEN

AFDELING ALKMAAR

NL50 RABO 0396 4749 18
Siem Smit, voorzitter,
Lid Raad van Afgevaardigden
M: +31 (0)6-33149952
E: p.huijboom@live.nl
Wim Groot, secretaris
T: +31 (0) 725714117
E: tiny.groot@wxs.nl

AFDELING AMSTERDAM

NL28 INGB 0003 0633 58
Harry Bijleveld, voorzitter,
Lid Raad van Afgevaardigden
T: +31 (0) 294253417
E: hbijleveld@hetnet.nl
Wim de Weerdt, secretaris,
T: +31 (0)6-49641490
E: moeka@quicknet.nl

AFDELING DEN HELDER

NL59 INGB 0006 0659 20
Emile Roegies, voorzitter
Lid Raad van Afgevaardigden
T: +31 (0)6-25005131
E: ecm.roegies@kpnmail.nl

Secretaris (vacature)

AFDELING FRIESLAND

Henk Hendriksen, contactpersoon
Lid Raad van Afgevaardigden
T: +31 (0)6-51356533
E: hjw.hendriksen@gmail.com

AFDELING NIJMEGEN

Roel Kasper, penningmeester

Voorzitter (vacature)
Secretaris (vacature)

AFDELING GRONINGEN-DRENTHE

Roelf Nienhuis, contactpersoon,
Lid Raad van Afgevaardigden
M: +31 (0)6-50665512
E: roelf.007@home.nl

AFDELING LIMBURG-NOORD

NL66 RABO 0190 5120 08
Hans Peters, voorzitter
Lid Raad van Afgevaardigden
T: +31(0) 774742349
E: hans.maja@outlook.com
Herman Geerlings, secretaris
T: +31 (0) 774742774
E: hermgeerlings@home.nl

AFDELING NOORD-BABANT

Voorzitter (vacature)

F.G. (Frank) Duivestein, contactpersoon
T: 06-37616012
E: fgduivestein51@gmail.com
J.B.H.M. (Hans) Zengerink
Lid Raad van Afgevaardigden:
T: 06-27365592
E: leeuw307@ziggo.nl

AFD. NOORD-BRABANT-OOST

Frits Heidendaal, contactpersoon
Lid Raad van Afgevaardigden
M: +31 (0)6-49229197
E: fritsheidendaal1938@gmail.com

AFDELING ZEELAND

NL35 RABO 0389 3647 97
Jan Foekking, voorzitter
T: +31 (0) 118466676
Rob Schouw, secretaris
Lid Raad van Afgevaardigden
M: + 31 (0)6-48180446
E: schouw@vlissingennet.nl

AFDELING OOST-OVERIJSSSEL

NL03 INGB 0006 4933 40
Allart Oldejans, voorzitter
Lid Raad van Afgevaardigden
M: +31 (0)6-46342732
E: aoldejans@xs4all.nl
Gerrit van Gils, secretaris
M: +31 (0)6-51750545
E: gerritjanvangils@gmail.com

AFDELING SALLAND

NL62 INGB 0000 2798 16
Jan Hopster, voorzitter
Lid Raad van Afgevaardigden
M: +31 (0)6-14197010
E: hopster1@xs4all.nl
Rob van den Bosch, secretaris
M: +31 (0)6-28889357
E: r.bosch01@kpnmail.nl

AFDELING ZUID-HOLLAND

Koos van der Spek, interim-voorzitter
M: 06-25295307
E: jsvds57@gmail.com
Adriaan van Stolk, secretaris
Lid Raad van Afgevaardigden
M: 06-53299877
E: aw.van.stolk@gmail.com
Ton Bijster, bestuurslid
M: 06-50958588
E: tonbijster@gmail.com

MAAK VAN UW SECRETARIS GEEN SPOORZOEKER

Geef tijdig een verandering door van uw uw huis- e-mailadres of telefoonnummer.
secretaris@avom.nl

AVOM SHOP

NR.	ARTIKEL	PRIJS
9302	Blazer Badge	€ 6,00
9303	Schouder epaulet (per set)	€ 8,50
9304	Stropdas	€ 12,50
9306	Reversspeld (pin)	€ 3,00
9309	Knopen (set van 6 groot en 6 klein)	€ 16,00
9315	Naambadge	€ 25,00
9317	Baret (vloot)	€ 23,50
9318	Anker (voor baret vloot)	€ 7,50
	Baret inclusief anker in één bestelling	€ 25,00
9323	Trui (vloot)	€ 55,00
9324	Parka (vloot)	€ 85,00
9325	Overhemd korte mouw	€ 21,00
9326	Overhemd lange mouw	€ 22,00

LEVERTIJD

Binnen 20 werkdagen, afhankelijk van beschikbaarheid.

Bij eventuele opmerkingen over levertijd en/of artikel, melden bij beheerder AVOM-SHOP Wim Brons, M: 06-22467441, E: w.brons@avom.nl

De AVOM-artikelen 9301 t/m 9328 zijn te bestellen door overmaking van het bedrag op rekening: NL31 ABNA 058 863 11 16 ten name van AVOM, met vermelding van maatvoering en verzendadres Voor buitenlandse betalingen ook BIC-nummer vermelden: BIC ABNANL2A

Alle artikelen zijn inclusief verzendkosten.

Maatvoering is volgens standaard confectiematen.

Retourzending door foute opgave van maatvoering zijn voor eigen rekening.



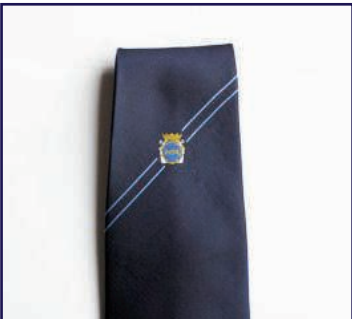
Blazer Badge



Epauletten



Baret



Stropdas



Pin



Naambadge



Pilot shirt



Parka



Trui