



het  
**Marine**  
boek



W BOOKS





Jirsi Reinders

het   
**Marine**  
boek

 W BOOKS

 NIMH



# INHOUD

---



INLEIDING

6



MATERIEEL

28



VLOOTOPERATIES EN INZET

88



LEVEN AAN BOORD

140



INFRASTRUCTUUR EN WALORGANISATIE

192



EEN LEVEN BIJ DE MARINE

244



MARINE EN MAATSCHAPPIJ

296

DANKWOORD

342

FOTOVERANTWOORDING

345



## INLEIDING

---

De Koninklijke Marine kan terugkijken op een indrukwekkende geschiedenis. Al in de zeventiende eeuw zetten zeehelden als Michiel de Ruyter en Maarten Tromp de Nederlandse Republiek als zeemacht op de kaart. Maar ook daarna blijft de vloot een rol van betekenis spelen, soms met dramatische gevolgen. Denk bijvoorbeeld aan de Slag in de Javazee in 1942, waarbij de marine ongeveer duizend slachtoffers heeft te betreuren, onder wie eskadercommandant Karel Doorman. Over de roemruchte geschiedenis van de Nederlandse zeestrijdkrachten zijn inmiddels honderden publicaties verschenen. Er zijn tot nu toe echter weinig boeken gepubliceerd waarin het marineverleden wordt verteld aan de hand van foto's. Terwijl juist op deze manier de geschiedenis van een complexe organisatie die in verre landen, op zee en op afgesloten terreinen opereert, op een meer levendige manier kan worden verteld. Het brengt het leven van de marineman en -vrouw dichtbij. Als beheerder van een van de grootste beeldcollecties van de Koninklijke Marine brengt het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) hier verandering in. Het resultaat is een fotoboek waarin aan de hand van driehonderd unieke en veelal onbekende afbeeldingen de veelzijdige geschiedenis van de marine vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw voorbij komt. Begeleidende teksten loodsen de lezer door meer dan 160 jaar aan zee geschiedenis.

Er is gekozen voor een thematische opzet. De zes hoofdstukken zoomen achtereenvolgens in op het materieel, de (vloot)inzet in crisis- en oorlogstijd, het leven aan boord, de walvoorzieningen, het werken bij de marine en de relatie tussen de Koninklijke Marine en de samenleving. In het eerste hoofdstuk over het materieel van de zeestrijdkrachten zien we dat de houten zeilschepen door



technologische ontwikkelingen vanaf de negentiende eeuw langzaam maar zeker transformeren tot de moderne stalen oorlogsbodems zoals we ze nu kennen. De innovaties zijn bijvoorbeeld de introductie van de stoommachine, de sloopschroef en nieuwe bouwtechnieken. Behalve opnamen van veelgebruikte marineschepen bevat dit boekdeel ook foto's van meer unieke vaartuigen zoals de eerste onderzeeboot *O 1* en het vliegkampschip Hr.Ms. *Karel Doorman*. Voorts komen het vliegend en rijdend materieel van de Marineluchtvaartdienst (MLD) en het Korps Mariniers aan bod.

De inzet van de Koninklijke Marine in tijden van spanning en oorlog staat centraal in het tweede hoofdstuk. Het bevat deels beeldmateriaal dat in het heetst van de strijd is geschoten. Het gaat hierbij onder meer om de gevangenneming van Indonesische infiltranten in Nieuw-Guinea in 1962, een Nederlandse periscoopfoto van een Sovjet-Russische onderzeeboot uit de tweede helft van de jaren zeventig en mijneneruimingsactiviteiten in Cambodja in de jaren negentig.

In het derde hoofdstuk ligt de focus volledig op het leven aan boord. Onder meer de dagelijkse werkzaamheden, de ontspanningsmogelijkheden op een schip, alsook de tradities en gebruiken komen aan bod. Sla het boek daarom open bij hoofdstuk drie wanneer je bijvoorbeeld meer wilt weten over de haaienvangst, wat er gebeurt als een marineschip de Poolcirkel passeert, of hoe je uit een zinkende onderzeeboot kunt ontsnappen.

Het vierde hoofdstuk geeft een beeldimpresie van de infrastructuur op de wal. De marine torst structureel een erfenis in vastgoed met zich mee, die vrijwel continu aanpassing aan nieuwe tijden behoeft. Van Sabang, Ritthem en Driehuis tot en met de Nieuwe Haven: veel haveninrichtingen, dokken, werven, kazernes, marinevliegkampen, radiostations, werkplaatsen, medische inrichtingen en andere complexen van marine passeren de revue.



Het leven van de marineman en -vrouw op zee én op de wal komt aan de orde in het vijfde hoofdstuk. Van de keuring en selectie tot de opleiding en de operationele carrière: het komt allemaal aan bod. Dat geldt ook voor levensgebeurtenissen als het huwelijk en de begrafenis. Tevens bevat dit hoofdstuk talloze marinegebruiken en -tradities die in de burgersamenleving niet voorkomen, zoals de uitdienststelling van een schip of een commando-overdracht.

In het zesde en laatste hoofdstuk staat de relatie tussen de marine en de maatschappij centraal. De marine maakt integraal deel uit van de Nederlandse samenleving. Nederlandse burgers kunnen op allerlei manieren met de zeestrijdkrachten in aanraking komen. Op zee kan dat zijn via het Loodswezen, bij een ongeval of tijdens een inspectie. Maar ook bij crisissituaties als watersnood en (milieu)-rampen kan men te maken krijgen met de marine. Ook meer abstracte maar niet minder belangrijke maatschappelijke vraagstukken zoals vrouwenemancipatie vinden hun weerslag bij de marine, die een lange en soms moeizame geschiedenis heeft van het omgaan met kritiek van buitenaf. Ten slotte komen diverse affaires, bezuinigingen, ceremonies, demonstraties en evenementen in beeld die raken aan de marine.

Alle hoofdstukken zijn chronologisch opgebouwd en trachten de geschiedenis van de zeestrijdkrachten van de afgelopen ruim 160 jaar representatief weer te geven. Voor het boek kwam – net als bij het door het NIMH verzorgde *Het Legerboek* (2011) en *Het Luchtmachtboek* (2014) – in principe alleen origineel beeldmateriaal uit de eigen instituutscollectie in aanmerking. Slechts in uitzonderlijke gevallen waarbij een niet te missen onderwerp moest worden getoond is teruggегреpen op foto's van buiten het NIMH. Zowel (glas)negatieven, afdrucken, dia's als digitale fotobestanden zijn voor de samenstelling van dit boek geselecteerd. Een groot deel van het beeldmateriaal is voor deze publicatie opnieuw gedigitaliseerd, met name ter verbete-





## LINESCHIP WORDT WACHTSCHIP

Het wachtschip Zr.Ms. *Kortenaer* ligt aan de kade bij Willemsoord, een herinnering aan het glorieuze zeiltijdperk. De oude reus – hier gefotografeerd omstreeks 1870 – heeft deze plek al sinds 1850 niet verlaten en zal nooit meer het ruime sop kiezen. Gebouwd in Amsterdam in 1825-1833 als lineschip met 74 stukken, is de *Kortenaer* een

van Nederlands grootste oorlogsbodems van die tijd. Het houten gevaarte, dat tot 1844 *Jupiter* heet, beweegt zich voort onder zeil, wat een bemanning van vier- à vijfhonderd koppen vergt. Door de komst van de stoommachine is het lineschip echter binnen twee decennia achterhaald, en wordt het na bijna dertig bewegingsloze jaren als wachtschip

in 1879 definitief afgevoerd. Het mechanische tijdperk is aangebroken. De foto is een zeldzame getuigenis van vervlogen tijden.



## ONRUST: RADEREN ÉN STOOM



1826

Het raderstoomschip vierde klasse Zr.Ms. *Onrust* wordt in 1860 bij de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij op het Etablissement Fijenoord gebouwd. Meteen daarop wordt het vaartuig gedemonteerd en in onderdelen naar Surabaya verscheept, waar het weer in elkaar wordt gezet. Het versturen van dergelijke bouwpakketten naar Oost-Indië gebeurt al sinds de zeventiende eeuw. De foto is vermoedelijk in 1863 te Surabaya gemaakt, kort nadat het schip weer is geassembleerd. Van 1826 tot 1876 laat de marine 43 raderstoomschepen bouwen. Het zijn de eerste oorlogsbodems die niet volledig van zeil afhankelijk zijn en die ook bij windstilte kunnen opereren. Hoewel de schepradertechniek een belangrijke stap voorwaarts betekent, is zij nog niet perfect. Bij sterke golfslag op open zee steken de raderen soms niet even diep waardoor het moeilijk is koers te houden, een probleem waarvoor de sloopschroef later uitkomst biedt. De *Onrust* doet dienst tot 1892, vijf jaar voordat het laatste raderstoomschip de vloot verlaat.





## DUIMEN OMHOOG VOOR DE WREKER

De Grumman TBM-3S2 Avenger (A-10) maakt zich klaar voor vertrek vanaf het vliegdek van Hr.Ms. *Karel Doorman*. De vlieger heeft net de cockpitcheck gedaan en steekt zijn duim omhoog naar een lid van de vliegdekploeg. De katapultploeg onder de torpedobommenwerper bevestigt ondertussen de hydraulische katapult (voor) en strop (achter). De Koninklijke Marine verkrijgt dankzij Amerikaanse militaire wederopbouwsteun in de loop van de jaren vijftig in totaal 78 Avengers in drie verschillende versies. Vooral de 24 exemplaren van het type TBM-3W2 (*Hunter*) en de 34 exemplaren van TBM-3S2 (*Killer*) zijn van groot belang voor de onderzeebootbestrijdingstaak van de marine. De *Hunters* ofwel verkenners zoeken met radar en op zicht naar vijandelijke onderzeeboten, waarna de *Killers* (torpedobommenwerpers) tot de aanval overgaan. Hun arsenaal bestaat onder andere uit (diepte)bommen, raketten en torpedo's.



## DIEPTEBOM VOOR EEN ONDERZEEBOOT



1954

In 1948 plaatst de Koninklijke Marine bij Nederlandse werven een order voor twaalf onderzeebootjagers van 2215/2500 ton, onder meer ter vervanging van de inmiddels verouderde, van de Britten overgenomen torpedobootjagers. De eerste vier vormen de Holland-klasse of A-jagers. De acht B-jagers van de Friesland-klasse zijn iets groter en sneller. Hier zien we B-jager Hr.Ms. *Drenthe* na het gooien van een dieptebom. De schepen komen tussen 1954-1958 in dienst. Ruim twintig jaar dienen zij in het Atlantisch gebied en de Europese wateren, waar ze vooral deelnemen aan talloze (inter)nationale oefeningen. Beurtelings fungeren ze als stationsschip in de Nederlandse Antillen. Zes B-jagers zijn in 1962 bovendien actief nabij Nieuw-Guinea tijdens een crisis over dit overzeese gebiedsdeel met Indonesië. Omstreeks 1980 worden één A- en zeven B-jagers aan Peru verkocht, waar ze nog tien jaar dienstdoen. De overige vier gaan naar de sloop.





2011

## HOLLAND OP DE HUDSON

---

Zr.Ms. *Holland* vaart aan stuurboordzijde langs de skyline van Manhattan in 2018. Gezien de afgenomen conventionele dreiging op zee is er begin deze eeuw minder behoefte aan grote fregatten. Er is een kleiner en minder zwaarbewapend vaartuig nodig, dat is toegerust op humanitaire taken en rechtshandhaving. In 2011/2012 maken daarom vier M-fregatten plaats voor evenveel *Ocean-going Patrol Vessels*, afgekort OPV's, van de Holland-klasse. Met hun 3750 ton hebben deze patrouilleschepen weliswaar de grootte van een klein fregat, maar door het ontbreken van luchtverdedigingssystemen is inzet in oorlogsgebieden niet aan de orde. De nadruk ligt op taken als counterdrugoperaties, zeeroofbestrijding en humanitaire hulpverlening. Daarvoor beschikken zij over een geavanceerde sensorcapaciteit, een boordhelikopter en twee snelle aanvalsbotten, waarvan één zich in een inwendig dok bevindt. Verder kunnen zij containers met hulpgoederen meenemen en honderd evacués aan boord nemen.



## DE ALLERGROOTSTE

In 2015 komt het *Joint Support Ship* (JSS) Zr.Ms. *Karel Doorman* in dienst. Met zijn 28.000 ton is dit JSS het grootste schip dat de Koninklijke Marine ooit in dienst heeft gehad. Oorspronkelijk bedoeld als vervanging van het bevoorradingschip Hr.Ms. *Zuiderkruis*, wordt het ontwerp al snel uitgebreid met de taken strategisch zeetransport (met een actieradius 9800 zeemijl ofwel 18.000 kilometer) en logistieke ondersteuning van landoperaties vanaf zee, het zogeheten *seabasing*. *Joint* slaat op de inzetbaarheid voor alle krijgsmachtdelen. Naast twee vierkante kilometer parkeerruimte voor rollend materieel biedt de hangaar ruimte voor zes NH90-helikopters; het helidek kan twee Chinooks tegelijk ontvangen. Er is opslagruimte voor 7700 kubieke meter scheepsdiesel en 1000 kubieke meter helikopterbrandstof. Het platform – hier in 2018 vastgelegd – kan 171 opstappers accommoderen, heeft een flink hospitaal en een *landing beach*: een uitklapbare klep waarop landingsvaartuigen kunnen worden bevoorrad.





## EEN VURIGE 'TRINTA DI MEI'

Een teruglopende economie, stijgende prijzen, inkomensongelijkheid en uitbuiting leiden op Curaçao op 29 mei 1969 tot een staking bij een onderaannemer van Shell. De volgende dag is er een protestmars in de binnenstad van Willemstad. Onderweg worden winkels geplunderd. Wanneer een kogel de vakbondsleider Wilson 'Papa' Godett treft, raken de gemoederen oververhit en steken demonstranten de binnenstad grotendeels in brand. Twee mensen komen om door politiekogels en honderden mensen raken gewond. Vanuit Nederland worden direct driehonderd mariniers ingevlogen om de Curaçaose politie en de reeds aanwezige mariniers te assisteren bij de ordehandhaving. De volgende dag zijn zij al ter plekke. De gouverneur en eilandregering treden af. Na de rellen van *Trinta di mei* – Papiaments voor 'dertig mei' – komen er hervormingen in de politieke, sociaal-economische en raciale verhoudingen, waarbij meer rekening wordt gehouden met de belangen van Afro-Antilliaanse bevolkingsgroepen.

## WHISKEY ON THE ROCKS?

---

Door het wegvallen van belangrijke werkterreinen in Nederlands-Indië en later Nederlands-Nieuw-Guinea, richt het Korps Mariniers zich op de bescherming van de NAVO-noordflank in Noorwegen. Daarvoor komt het in 1973 onder meer tot de integratie van de eigen Whiskey Infanteriecompagnie met het *45 Commando Royal Marines* in de *UK/NL Amphibious Force*. Deze amfibische gevechtseenheid, die zowel in bergachtig terrein als onder extreem koude weersomstandigheden opereert, traint in Schotland en Noorwegen. Op de foto zien we de deelname van deze – hier nog zelfstandige – Britse en Nederlandse eenheden bij de amfibische landing tijdens NAVO-oefening *Strong Express* in 1972. Met deelname van meer dan 300 schepen, 700 vliegtuigen en 64.000 man is dit een van de grootste maritieme oefeningen tijdens de Koude Oorlog.



## AANKLOPPEN-PRATEN-ZOEKEN

Nederland biedt aanvankelijk alleen politieke steun aan de Amerikaans-Britse inval in Irak in 2003. Als onderdeel van de *Coalition of the Willing*, in Nederland ook wel bekend als *Stabilisation Force Iraq* (SFIR), levert Defensie na het begin van de Irakoerlog wél een bijdrage. SFIR-1, ook bekend als 1 (NL) Detachement Irak of 1 (NL) *Battlegroup* (1 NLBG), treedt vanaf de zomer in de Zuid-Iraakse provincie Al Muthanna op als stabilisatiemacht. Dat betekent in de praktijk dat de achthonderd mariniers patrouilleren, konvoien escorteren, checkpoints opzetten, explosieven opruimen, lokaal inlichtingen inwinnen, illegale wapenhandel tegengaan en geweldsincidenten bestrijden. Hoewel SFIR-1 (en vanaf november haar opvolger SFIR-2) terughoudend in geweldstoepassing is, moet naarmate de missie langer duurt vaker krachtdadig worden opgetreden. De foto toont een inval in een Iraakse woning tijdens een *Knock-Talk-Search*-actie, waarbij mariniers huiszoekingen uitvoeren, wapens en goederen in beslag nemen en incidenteel ook mensen gevangennemen. Met het oog op de uiteindelijke machtsoverdracht zet SFIR-2 nadrukkelijker in op het opleiden van een provinciale politiemacht. In maart 2004 draagt het tweede mariniersdetachement de taken over aan een eenheid van de Koninklijke Landmacht.





## 'HANDS UP!'

In de jaren negentig brengt de Somalische Burgeroorlog het land politiek en economisch aan de rand van de afgrond. Inwoners zien met lede ogen toe hoe internationale vissersvloten hun kustwateren illegaal leegvissen. Door de gunstige geografische ligging aan een van 's werelds drukstbevaren zeeroutes gaan sommige Somaliërs over tot piraterij. Vooral grote koopvaardij schepen worden gekaapt om losgeld te eisen voor het schip en de bemanning. Als de kapingen omstreeks 2008 toenemen, krijgt de Koninklijke Marine ook te maken met deze piraten. In respectievelijk de EU- en NAVO-missies *Atalanta* en *Ocean Shield* (beide vanaf 2009) zijn vloot- en marinierseenheden betrokken bij het escorteren van civiele schepen, het bestrijden van piraterij en het verlenen van humanitaire hulp door middel van voedselprogramma's. Diverse malen worden spectaculaire acties ondernomen, waaronder verschillende intercepties van verdachte skiffs door mariniers met *Rigid Hull Inflatable Boats* (RHIB's). Hier zien we zo'n actie van RHIB's van de *Evertsen* die op 1 september 2009 in de Golf van Aden een naar de Jemenitische territoriale wateren vluchtende skiff aanhouden.







# LEVEN AAN BOORD

---





## KLASSIEKE SCHEEPSDOUCHE

Mandiënde schepelingen van het zeilkorvet Zr.Ms. *Nautilus*, omstreeks 1890. Gedurende de negentiende eeuw komt er meer aandacht voor persoonlijke hygiëne aan boord van marineschepen. De introductie van badkamers, gevolgd door douches, sijpelt vanaf officiersniveau geleidelijk door naar de manschappen benedendeks. Het 'mandiën' – afgeleid van het Maleise woord voor wassen – krijgt zo een eigen ruimte aan boord, ook wel mandikamer genoemd. Het klassieke mandiën op het dek, met een mand of ton waar water doorheen loopt, blijft in de tropen en op opleidingsschepen echter nog lange tijd gangbaar. Stereofoto's zoals deze krijgen met een speciale stereokijker een driedimensionale dieptewerking. Vanaf de jaren zeventig van de negentiende eeuw is dit fenomeen decennialang razend populair.



## PLUNJE-INSPECTIE AAN DEK



1895

Luitenant-ter-zee der eerste klasse Pieter van den Broeke (1858-1904) legt rond 1900 het leven vast aan boord van de marineschepen waarop hij dient. Hier zijn de voorbereidingen voor de plunje-inspectie op het schroefstoomschip eerste klasse Hr.Ms. *Van Speijk* te zien. De opname is vermoedelijk eind 1895 gemaakt wanneer het schroefstoomschip – hier duidelijk ondersteund door zeilvermogen – onderweg is naar Nederlands-Indië. Bij de plunje-inspectie wordt het lijfgoed van



de scheidelingen gecontroleerd. Dit moet compleet, schoon, gevouwen en, indien nodig, hersteld zijn. Deze laatste huishoudelijke taak, bekend als 'lappen en naaien', vindt doorgaans op verloren uren in de namiddag plaats.



1991

## EXPLOSIEVE VANGST

Een korporaal van de Duik- en Demontegroep (DDG) maakt een opgevlote zeemijn onschadelijk aan boord van een trawler. Naast de gezeekerde mijn liggen zijn gereedschap en instructies voor demontage klaar. Na verwijdering van de ontsteker is veilig transport van de mijn mogelijk. Nederlandse vissers treffen ook nu nog met enige regelmaat mijnen uit met name de Tweede Wereldoorlog aan in hun netten. De DDG is (deels) opgegaan in de Defensie Duikgroep.



## DE TOORN VAN NEPTUNUS



1995

Het passeren van de evenaar is al eeuwenlang verbonden met bijgeloof. Vanaf de zestiende eeuw gebruiken Portugese scheepvaarders het Neptunusritueel om hiermee de mythische zeegod gunstig te stemmen. Bij de inwijdingsrite komt Neptunus met zijn gevolg aan dek om de 'baroes' – iedereen die voor de eerste maal de equator passeert – te dopen. De baroes moeten daarvoor doorgaans enkele beproevingen doorstaan, die niet zelden een uitdagend, gek, vuilmakend of vernederend karakter hebben. Zoals meer ontgroeningsrituelen is deze praktijk als gevolg van de maatschappelijke ontwikkelingen aan verandering onderhevig. Hier zien we een tevreden Neptunus die samen met zijn assistenten de beproevingen van enkele dopelingen gadeslaat op het achterdek van M-fregat Hr.Ms. *Van Nes*.





1924

## 'DE MILJOENENHOEK' OP WILLEMSOORD

---

Deze luchtfoto uit 1924 toont Rijkswerf Willemsoord in vol bedrijf. De vierkante werfopzet, aan de oostzijde onderbroken door het Nieuwediep, is duidelijk herkenbaar. Centraal in dit geheel ligt het natte dok, waarvan het noordelijke deel in deze tijd wordt aangeduid als 'de Miljoenenhoek'. Dit omdat hier ooit kapitale pantser(dek)schepen, waarvan het ontwerp door internationale technologische ontwikkelingen inmiddels is achterhaald, liggen opgelegd. Ten zuiden van de loopbrug rondom het natte dok bevindt zich het kloppend technisch hart van de Rijkswerf, met links onder andere de twee dokken, en daartussen de scheepshelling. Op de voorgrond staan de machinebankwerkerij en de nieuw opgeleverde ketelmakerij uit 1920. Rechts zijn de gebouwen van het 'Vierkantje' te zien, te weten de originele marinemagazijnen en het Arsenaal uit de Franse Tijd.





## SURABAYA IN BETON GEGOTEN

---

In 1888 valt het besluit het Marine-etablissement te Onrust op te heffen en Surabaya aan te wijzen als de voornaamste marinebasis in Nederlands-Indië. De marinehaven van de Oost-Javaanse stad telt op dat moment maar liefst vier dokmogelijkheden, waaronder een ijzeren dok van 5000 ton. In 1911 begint de constructie van de Oosterhaven, die in navolgende jaren uitgroeit tot de belangrijkste uitvalsbasis van onder andere kruisers, torpedootjagers en onderzeeboten. Er volgen pyrotechnische werkplaatsen en magazijnen waardoor het Marine-etablissement tijdens de Eerste Wereldoorlog goed is toegerust. In de jaren twintig volgen nieuwe uitbreidingen, waaronder een nieuw gewapend betonnen droogdok waarvan de aanleg op deze foto uit 1924 te zien is. Bij de bouw van dit soort grote infrastructuurprojecten worden honderden lokale arbeidskrachten ingezet.



1924





# EEN LEVEN BIJ DE MARINE

---

## JANUS MET ROEPTOETER

De adelborsten kennen tal van verenigingen waar vooral sport (en voorheen ook toneel, zang of debat) wordt beoefend. Deze zogeheten onderverenigingen van het Korps Adelborsten op het KIM staan bekend als janussen. Ook meer informele clubjes worden in de wandelingen overigens zo genoemd. Het aanbod aan sportjanussen groeit vanaf 1871 gestaag en telt onder meer scherm-, gymnastiek-, schiet-, schaaak-, voetbal-, tennis-, kegel- en hockeyclubs. Opmerkelijk genoeg duurt het tot 1904 voordat de Adelborsten Roei- en Zeilvereniging het licht ziet. Sinds 1976 bekend met de toevoeging *Panta Rhei* (alles stroomt/alles is in beweging) is deze adelborstensportvereniging de enige janus die de tand des tijds heeft doorstaan. Hier is de 'oude vier' te zien tijdens roeiwedstrijden bij Oostende op Hemelvaartsdag 1925.



## VLAGGENPARADE TE MAKASSAR

De vlaggenparade, oftewel het ceremonieel hijsen en neerhalen van de Nederlandse vlag, op de Kweekschool voor Inlandsche Schepelingen (KIS) te Makassar. Vanwege het voortdurende tekort aan gekwalificeerd Europees personeel neemt de marine meer Indonesiërs in dienst. Vanaf 1885 kunnen zij officieel voor scheepsdiensten worden aangesteld en twintig jaar later volgt de openstelling van militaire functies zoals kanonnier en torpedist. In 1915 start de opleiding van (licht)matroos en leerling-stoker. Terwijl op de Marinekazerne Goebeng te Surabaya rond dezelfde tijd vooral Javanen worden opgeleid, vinden met name Molukkers en Manadonezen hun weg naar de KIS.

Op de Kweekschool leren zij gedurende een jaar Nederlands en scheepskunde en krijgen zij enige militaire vorming. De opleiding vindt zowel aan wal plaats als aan boord van een opleidingsschip. Eenmaal in operationele dienst manifesteren de Indonesiërs zich vaak als uitstekende zeelieden.





## SPECTACULAIR IN SCÈNE GEZET

Karakteristiek voor de marinier is dat hij opereert op de grens van land en zee. De amfibische landing is een beproefde methode om vanuit zee aan land te komen. Of het nu gaat om Chatham/Sheerness, Gibraltar of Nederlands-Indië: de geschiedenis van het Korps Mariniers kent vele geslaagde amfibische operaties en mariniers trainen hier van oudsher veel op. Daarvoor gebruikt het Korps sinds de Tweede Wereldoorlog landingsvaartuigen en rubberboten en oefent het in een eigen amfibisch oefenkamp, dat sinds 1983 de naam Joost Dourleinkazerne draagt. Alle mariniers brengen tijdens hun opleiding een bezoek aan dit Texelse militaire complex. Hier zien we een geënceneerde landing van mariniers met behulp van diverse landingsvaartuigen, rubberboten, een Lynx-helikopter en een rupsbandvoertuig.



## TECHNEUTEN LOS OP GOALKEEPER



1998

Een sergeant en een korporaal van de wapentechnische dienst bij en op de Goalkeeper op Fort Erfprins. De voortschrijdende centralisering van opleidingen in Den Helder zorgt ervoor dat in de loop van de jaren negentig ook de Technische Opleidingen der Koninklijke Marine geleidelijk van Amsterdam overgaan naar Fort Erfprins in Den Helder.



Hier vormt zich uiteindelijk, samen de Wapentechnische School, de nieuwe Koninklijke Marine Technische School (KMTS). Op deze school kunnen matrozen, onderofficieren en officieren diverse technische en wapentechnische vakopleidingen volgen.

Te denken valt aan theorie- en praktijklessen elektrotechniek en werktuigbouw tot en met artillerielessen en proefopstellingen met motoren en hydraulische systemen.



## VOORDELIGE VLEIGUURTJES

'Droogvliegen' met de Orion. In de jaren tachtig neemt de Marineluchvaartdienst twee nieuwe trainingssimulatoren in gebruik. Op Marinevliegkamp Valkenburg (MVKV) kunnen vliegtuigbemanningen vanaf 1985 trainen in de *Operational Flight Trainer* voor de Lockheed P-3C Orion. Op Marinevliegkamp De Kooy staat vanaf 1988 een simulator voor de Lynx-helikopter. De simulators kosten elk weliswaar enkele tientallen miljoenen gulden, maar omdat ze tienduizenden operationele vliegreuren compenseren, besparen ze op lange termijn een flink bedrag. De cockpits staan op bewegende onderstellen (*motion-systemen*) die zorgen voor een levensechte ervaring. Omstreeks 2000 zijn beide simulators toe aan een update. De hernieuwde *Orion Operational Flight Trainer* wordt korte tijd later echter samen met de bijbehorende, juist gemoderniseerde Orions en het MVKV wegbezuinigd.



Sinds 1844 ontvangen officieren die vijftien jaar onafgebroken in dienst zijn het onderscheidingsteken voor langdurige dienst als officier. Deze onderscheiding, kortweg aangeduid als het officierskruis, wordt elke daaropvolgende vijf dienjaren van nieuwe cijfers voorzien. Hier zien we de kort ervoor tot kapitein-ter-zee bevorderde kroonprins Willem-Alexander met op zijn linkerborst het hem zojuist uitgereikte 'jeneverkruis'. Deze bijnaam dankt het officierskruis aan het gebruik om de decorandus bij de uitreiking van de onderscheiding ook een fles jenever te overhandigen. Onder goedkeurend oog van inspecteur-generaal der Krijgsmacht, luitenant-generaal John Maas, doopt volgens goed militair gebruik de bevelhebber der Zeestrijdkrachten, viceadmiraal Cees van Duyvendijk, de nieuwe rangonderscheidingstekens van de prins met bier.







## **Colofon**

### **Uitgave**

WBOOKS, Zwolle

info@wbooks.com

www.wbooks.com

i.s.m.

Nederlands Instituut voor Militaire Historie, 's-Gravenhage

www.nimh.nl

www.facebook.com/nimh.geschiedenis

**Samenstelling en teksten** Jirsi Reinders

**Eindredactie** Erwin van Loo

**Vormgeving** Richard Bos

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie is een zelfstandig wetenschappelijk onderzoeksinstituut en archief behorende instelling binnen de Nederlandse Defensie Academie (NLDA). Deze publicatie maakt deel uit van het onderzoeksprogramma van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA.

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De meningen en opvattingen die in deze publicatie worden uitgesproken, zijn en blijven voor de verantwoordelijkheid van de desbetreffende auteur. Zij geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van de minister van Defensie.

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie heeft getracht alle rechthebbenden van het fotomateriaal te achterhalen. Mochten personen of instanties desondanks van mening zijn dat fotorechten niet zijn gehonoreerd, dan kunnen zij zich wenden tot het instituut.

©2026 WBOOKS / Nederlands Instituut voor Militaire Historie, 's-Gravenhage

ISBN 978 94 625 8722 9

NUR 689