



Het museumschip Ex Hr.Ms. Mercur verkeert in een periode van "zwaar weer". We zijn al sedert maart van dit jaar gesloten. Zie de laatste bladzijde van deze editie Navy News over het hoe en waarom. Wij hopen op een snelle heropening.

VAARTOCHT KM



Met dank aan CZSK/Voorlichting met name KPLDA Van Weerdenburg werd weer een aantal vrijwilligers en begunstigers van Ex Hr.Ms. Mercur in de gelegenheid gesteld om een dagdeel mee te varen met Zr.Ms. Van Speijk. Die dag, woensdag 13 mei, begon vroeg met een lange rit in een gehuurde bus vanuit Scheveningen. Het werd een mooie zeedag waarbij het schip haar kunnen liet zien met een paar demonstraties. Tijdens de lunch liet een ieder zich de "blauwe hap" weer goed smaken. Het was weer een gedenkwaardige gebeurtenis.



Op 5 februari 1831 kreeg LTZ Jan van Speijk opdracht om met zijn zeilende kanonneerboot No 2 de scheepvaart van en naar Antwerpen te controleren. Ten anker liggend dreef hij met krabbend anker door een harde wind naar lager wal. Daar werd het schip belaagd door woedende Antwerpse arbeiders. Hierop besloot Van Speijk het buskruit aan boord te ontsteken waardoor het schip ontplofte. Als erkenning van deze moedige daad besloot koning Willem I dat er altijd een schip in de KM zijn naam zal dragen. Het huidige M-fregat Van Speijk is het zevende schip dat zijn naam draagt.

OM TE NOTEREN...

- | | |
|----------------|--|
| 18 t/m 20 juni | Volvo Ocean Race Scheveningen
http://www.volvoceanracefestivaldenhaag.com |
| 27 juni | Nederlandse Veteranendag
Den Haag |
| 3 juli | KM Veteranendag Den Helder |
| 4 - 5 juli | KM Vlootdagen Den Helder |
| 15 aug | Herdenking capitulatie Japan |
| 19 t/m 23 aug | Sail Amsterdam |



HISTORIE VAN DE MERCUR 6

Na de wat meer exotische reizen van de Mercur in de voorgaande jaren vangt vanaf 1976 een meer routinematig programma aan. In april van dat jaar wordt vanuit Rothesay een lanceerprogramma in de Clyde-gebieden uitgevoerd. Na een torpedo-inschietperiode op de Rede van Den Helder gaat de reis in juni naar de oefengebieden bij Falmouth, Zuid-Engeland.

Later dat jaar volgt een tweede lanceerprogramma in de Clyde voor de onderzeeboten Tonijn en Zeehond. Nu vanuit de haven Port Ellen, waar overigens een beroemde single malt whisky van die naam wordt geproduceerd. Het vaarprogramma werd dat jaar afgesloten met lanceerbeproevingen voor de onderzeeboot Tijgerhaai in de fjorden van Noorwegen. Het weekend werd daarbij doorgebracht in Stavanger.

In Den Helder vond tegelijkertijd een ingrijpende gebeurtenis plaats. In 1976 werd besloten de Onderzeedienst te verhuizen van het Nieuwe Diep naar de Nieuwe Haven. Steiger 19 werd de Onderzeedienststeiger en gebouw Flevo zou de kazerne gaan herbergen. Omdat de Mercur deel uit maakte van die dienst kreeg zij daar ook haar vaste ligplaats. Het vaarprogramma in 1977 geeft een vergelijkbaar beeld als het voorgaande jaar. Zo werd weer assistentie verleend bij lanceerbeproevingen van de Dolfijn bij Den Helder en van de Tonijn en de Tijgerhaai in Noorwegen. Later dat jaar assisteerde de Mercur de Dolfijn, de Zwaardvis en de Canadese boot Onondaga met lanceringen bij de Hebriden. Dat jaar werd na een inspectie door de Commandant van de Onderzeedienst afgesloten met het vervoeren van torpedo's naar Plymouth.



Hr.Ms. Mercur in Stavanger



ROB RADEMAKER ALIAS "CRABB"

Slechts enkelen valt de eer te beurt om een Koninklijke Onderscheiding te ontvangen én hun naam verbonden te zien aan een klaslokaal. Rob Rademaker is één van hen. De Defensie Duikgroep toont daarmee de grote waardering voor zijn veelzijdigheid als duiker en leermeester en zijn bijdrage aan de samenwerking tussen de Marine en de Genie. Na een lange carrière als duiker bij zowel de Marine als de Landmacht zocht Rob uiteindelijk de marinesfeer weer op door vrijwilliger te worden aan boord van het museumsschip Ex Hr.Ms. Mercurius.

Rob kwam in 1956 in dienst bij de Marine om machinist te worden. Hij kreeg de eerste militaire vorming bij het Marine Opleidings Kamp Hilversum (MOKH) in Hollandsche Rading en de opleiding tot machinist 3e klas bij de Technische Opleidingen KM (TOKM) in Amsterdam. Zijn ambitie lag echter niet bij het vak van stoker; Rob wilde duiker worden. Hij kwam al snel in aanmerking om de opleiding tot duiker 2de klas te volgen aan boord van Hr.Ms. Castor in Den Oever. Zijn eerste kennismaking met duiken was een afdaling in het Pi-pak. Heel in het kort: een pak van geïmproviseerd canvas. Het boven- en de broek werden waterdicht gemaakt door twee dunne rubber schorten in elkaar te rollen. De luchtvoorziening liep via een (kunst)long die met lucht of mengsel van zuurstof en stikstof werd bevoorradt via een reduceerventiel en je moest dus ademen uit de kunstlong en de uitgeademde lucht moest weer terug naar de long via een bus die gevuld was met protosorb om het kooldioxide uit de uitgeademde lucht te filteren. Die eerste duik ging fout voor Rob omdat er te weinig protosorb in de bus zat. Hij werd bewusteloos naar boven gehaald, maar klachten werden niet geaccepteerd. Hij kon kiezen: doorgaan of weggaan. Rob ging door en leerde duiken in dat Pi-pak en in het standaardpak (zo'n ruim pak verzwaard met ballast en een karakteristieke koperen duikerhelm).



Na zijn duikeropleiding kwam hij in de opleiding voor kikvorsman. Dat bleek Rob heel goed te doen wat hem de bijnaam "Crabb" bezorgde naar een bekende Britse Kikvorsman Commander L.K.P. "Buster" Crabb. Deze is bekend geworden door zijn onopgeloste verdwijning in 1956 tijdens een "SpecOps" duik in Portsmouth Harbour. Het ging vermoedelijk om een duik onder een Sovjet Sverdlov kruiser die Khrushchev en Bulganin had gebracht.

In 1960 zou Rob de korporaalsopleiding in gaan op de TOKM. Hiervoor bleek deze stoker evenwel door te weinig machinekamerkennis en alleen duikervaring, uiteindelijk af te zien. Teleurgesteld wilde hij uit dienst gaan om burgerduiker te worden, maar toen kwam er een verplichting langer te dienen in verband met Nieuw Guinea. Daarop werd hij geplaatst in Vlissingen waar vanuit veel bommen en mijnen werden geruimd. Na 1963 mocht hij de dienst alsnog verlaten, maar besloot over te stappen naar de Landmacht, de Genie. Na een wat moeizame periode om door de sergeantopleiding te komen,

kwam het betere werk. Zo werd hij betrokken bij de bouw van de Metrotunnel in Rotterdam, ging de sein- en duikmeesteropleiding in en werd springmeester. Het echte werk kwam daarna met de opruiming van veel explosieven in het binnenland en de opruimactie in Fort Rijnauwen waar zo'n 200 ton aan explosieven uit de gracht werd gehaald. Ook is er veel voor de overheid gedoken wat tegenwoordig de brandweer hoofdzakelijk doet. In die tijd ging Rob ook meedraaien in de sportduikerij waar hij bij de Nederlandse Onderwatersport Bond 3-sters instructeur werd. Met al die ervaring, in binnen- en buitenland opgedaan, kreeg Rob de vrije hand om een opleiding "onderwater verkenners" op te zetten. Dat was toen een specialisme gericht op "koude oorlog duikwerk" aan de oostgrens van de NAVO. Hierdoor ontstond een groep van zeer goede duikers die zich mochten tooien met het "rode mutsje". Deze ervaren duikers stroomden vaak door naar duikeropleidingen waarbij geleerd werd te werken met zware werktuigen onder water. Zo werd ook het "Wet Bell" duiken geleerd in een oude mijnschacht in Limburg. Door de bezuinigingen in de krijgsmacht zijn deze activiteiten van de Genie nu samengebracht met het duikbedrijf van de Marine en is een Defensie Duikbedrijf gevormd. Rob is daar nu nog steeds een gewaardeerd adviseur. Hij heeft zelfs in Soedan duikers opgeleid om werkzaamheden bij een stuwdam te kunnen verrichten. Adjudant Duiker b.d. Rob Rademaker kan terugzien op een bijzonder interessant leven.



Ook Rob Rademaker was aanwezig bij de herdenking van de ondergang van de rammonitor Zr.Ms. Adder op 10 april 2015. Bij die gelegenheid werd een plaquette onthuld ter hoogte van de vuurtoren van Scheveningen. Alle 65 opvarenden kwamen om het leven toen het slecht manoeuvreerbare schip 133 jaar geleden verging ter hoogte van die plek zonder dat enige reddingsactie werd ondernomen. Eén van de gevolgen van die ramp werd de oprichting van de Vereniging van Marine Officieren met het oogmerk om gezamenlijk iets te ondernemen tegen de ernstige toestand waarin de Marine verkeerde!



HOE HET WAS EN HOE HET WERD



Tot in WOII werden veelal de vooroorlogse dienstvak-onderscheidingstekens gedragen. Na de oorlog werden vernieuwde tekens ingevoerd van het type zoals het drietal aan de linkerkant van bovenstaande figuur; uitgevoerd in rood garen voor matrozen, geel garen voor korporaals en gouddraad voor sergeant en hoger. Met de ontwikkeling van nieuwe technologie ontstond ook de behoefte aan nieuwe dienstvakken en dus aan nieuwe mouwtekens. Zo werd tot de invoering van de nieuwe personeelsstructuur in 1978, een reeks van dienstvakken toegevoegd aan de reeds traditioneel bestaande. In 1948 werd het dienstvak "vuurleidingmonteur" (VLMNT) ingesteld. Het mouwonderscheidingssteken toonde een naar rechts gericht kanon met twee naar boven gerichte bliksem-schichten (zie de linker drie tekens in de figuur). Dat was de tijd van de nog groten-deels mechanische vuurleidingen. Met de ontwikkeling van de vuurleidingen voor de naoorlogse kruisers en de A- en B-jagers door Hollandse Signaalapparaten (HSA) kwamen er onder meer radargestuurde electro-mechanische vuurleidingen waarvan een mooi voorbeeld een camoïdegroep is tentoongesteld aan boord van het museumschip Mercuur. Parallel aan deze ontwikkeling wijzigden ook de bekwaamheidseisen voor de vuurleidingmonteur en ontstond in 1961 de nieuwe benaming "wapenelectronicamonteur" (WEMNT). De uitmontering bleef gelijk, zoals de drie linksboven in de figuur. Bij de invoering van de nieuwe personeelsstructuur in 1978 werden alle dienstvakken opgeheven en het personeel ingedeeld in een aantal dienstgroepen (en enkele subdienstgroepen). De WEMNT ging over naar de dienstgroep "Wapentechnische Dienst (WD)". Het nieuwe mouwteken werd een naar boven gerichte pijl met twee gekruiste bliksemschichten. In 2014 is het mouwteken opnieuw gewijzigd bij de samenvoeging van de Technische Dienst en de Wapentechnische Dienst tot één Technische Dienst. Zie het nieuwe teken helemaal rechts in bovenstaande figuur.

CEES DE JAGER IN GESPREK MET...

In deze rubriek laat ik u beter kennis maken met de vrijwilligers van de Mercuur. Eerder had ik een gesprek met Karel Joustra †, Freeke Hilligehekken, Leona van der Zwan en Bert Vingerhoed.

Deze keer met **NICO DEN HEIJER**

In deze editie komt ook Rob Rademaker aan het woord..



'Nico, je bent al sinds jaren vrijwilliger op de Mercuur en als Scheveningse jongen naar de Koninklijke Marine gegaan. Waarom ging je niet naar de visserij, je komt uit een vissersgeslacht? Cees, heel simpel, ik ben niet naar de visserij gegaan omdat ik als één van de weinige Scheveningers geen vis lust. Daarom ben ik op 19 augustus 1968 in dienst getreden bij de KM en 33 jaar en 4 maanden later op 1 januari 2002 met leeftijdsontslag gegaan.

Zoals velen begonnen als puppes 3 en geëindigd als opperwapenelectronicamonteur, zijnde adjudant-onderofficier WD. De helft van mijn diensttijd heb ik varende plaatsingen gehad. Eerst heb ik gevaren op de zogenaamde A- en B jager Zeeland en Drenthe, die toen nog "nieuwe jagers" heetten. Later kwam ik op het S-fregat van Kinsbergen en de L-fregatten Jacob van Heemskerck en Witte de With. De andere helft van mijn diensttijd bestond uit plaatsingen aan de wal, waaronder natuurlijk Fort Erfprins waar ik de nodige opleidingen heb gevolgd.



Andere plaatsingen aan de wal waren de Rijkswerf waar ik belast was met de begeleiding van schepen in onderhoud en als afsluiting Thales (Hollandse Signaal Apparaten) te Hengelo. Deze laatste plaatsing was vooral interessant omdat je in plaats van eindgebruiker van apparatuur nu betrokken was bij het ontwikkelen van nieuwe apparatuur. Zo kreeg ik onder meer te maken met de SMART-L radar die nu op de LCF-fregatten (Zeven Provinciën-klasse) is geplaatst, maar ook op schepen van nog 6 andere landen waaronder Duitsland en het VK. Het is mogelijk de beste radar ter wereld. <http://en.wikipedia.org/wiki/SMART-L> Zo pratend over mijn marinetijd schiet mij het volgende spontaan te binnen.

De mooiste reis was een 9 maanden term uit en thuis in 1972 met Hr.Ms. Drenthe naar de West. We brachten toen een bezoek aan alle Boven- en Benedenwindse Eilanden; ook nog Suriname bezocht en diverse andere Caraïbische eilanden. Een schitterende reis voor deze toen nog vrije jongen.

Weet je, als vrijwilliger op de Mercuur spreekt mij vooral het "Marine sfeertje" aan dat ik natuurlijk jarenlang gewend ben geweest. Je wordt op z'n tijd in de maling genomen zonder dat iemand het echt meent, want als je ze nodig hebt zijn ze er voor je.

Het is het enige "stukje Koninklijke Marine" in de buurt van Den Haag wat nog over is.

ZEEMANSHOOP



Op 14 mei werd herdacht dat 75 jaar geleden de reddingsboot Zeemanshoop van de NZHRM door 4 studenten en 42 passagiers in Scheveningen werd gekaapt om daarmee naar Engeland te ontsnappen. De herdenking vond plaats in de kantine van de visafslag in Scheveningen. Eerder was er sprake van om die herdenking aan boord van het museumschip Mercuur te laten plaatsvinden. Jammer dat dat niet mogelijk bleek.

http://nl.wikipedia.org/wiki/Zeamanshoop_%28schip,_1925%29



SLUITING MERCUUR DOOR ASBESTDEELTJES



De meeste donateurs en een ieder die het museumschip Mercuur een warm hart toedraagt, zal inmiddels op de website hebben gezien dat het schip is gesloten. Wij verkeren nu al maanden in een situatie van elkaar opvolgende onderzoeken aan boord en overleg met Defensie. De situatie is als volgt:

De Stichting Behoud Maritieme Monumenten (SBMM) heeft het schip destijds in bruikleen gekregen van de KM. De krijgsmacht is inmiddels grondig gereorganiseerd. Daarmee is nu de Defensie Materieel Organisatie (DMO) de formele eigenaar van het schip als rechtsopvolger van de voormalige materiële organisatie van de KM. DMO heeft twee doelstellingen met betrekking tot de Mercuur: 1. het eigenaarschap spoedigst beëindigen en 2. het asbestprobleem oplossen volgens de bestaande regelgeving en dat alles met de minste kosten.

De SBMM streeft ernaar om het schip te behouden. Het is een uniek schip qua achtergrond (Marshall-hulp, opbouw van de KM na WOII) en qua ontwerp. Met veel inspanning heeft een enthousiaste ploeg vrijwilligers in de loop van de achterliggende 23 jaar het schip opgeruimd, aangepast, aangekleed, onderhouden, er een museumwaardige eenheid van gemaakt. Het schip is niet alleen met succes geëxploiteerd, het is ook in stijl gebeurd zoals dat aan boord van een schip van de Koninklijke Marine behoort. We konden ons steeds verheugen in een brede belangstelling van bezoekers, zowel dagjesmensen als gebruikers van faciliteiten voor vergaderingen en vieringen. De exploitatiebaarheid van de Mercuur is tot nu toe ruimschoots aangetoond. We hebben zelfs de tijdelijke terugval van de economie in de afgelopen jaren en de daarmee

gepaard gaande terugval in verhuur van de Mercuur overleefd. Er heerste dus een gepast optimisme voor de toekomst. Tijdens de eerste maanden van dit jaar hebben we vele aanvragen voor functies aan boord moeten afwijzen door de sluiting. De Kring van Oud-Marine Officieren die de Mercuur als basis heeft en de reünie van oudopvarenden van de Mercuur zien met lede ogen de huidige impasse aan. Door de heersende onzekerheid liggen vrijwilligerswervingscampagnes en marketingactiviteiten stil. Bovendien teren we langzaam aan in op onze financiële reserves.

Hoe gaan we verder? Dat we verder willen staat voor de SBMM als een paal boven water. We moeten evenwel met Defensie (DMO) een (financiële) modus zien te vinden op basis waarvan de Mercuur afdoende wordt gesaneerd, zodat het schip daarna in eigendom kan worden overgedragen aan de SBMM. Afdoende sanering impliceert dat de SBMM in de toekomst qua asbest niet in moeilijkheden komt te verkeren. De SBMM ziet daar wellicht mogelijkheden toe, maar is afhankelijk van taxaties die nog niet zijn uitgevoerd. De komende weken hopen we eindelijk een overeenkomst te bereiken en vooral een doorstart voor het museumschip Mercuur en al haar vrijwilligers, met hulp van onze donateurs.

ZR.MS. KAREL DOORMAN



Ook iets over een ander schip dat bijna weg was en toch mocht blijven. Veel Noren vroegen zich af waarom dat grote schip schijnbaar doelloos op en neer voer in de Herdlefjord. Dat bleek de Karel Doorman te zijn die bezig was met metingen op de geruisbaan in de fjord. Daarna vertrok de Karel Doorman naar Montreal ter ondersteuning van het staatsbezoek in Canada.

Zie deze link voor een aardige impressie:
<http://marineschepen.nl/nieuws/Karel-Doorman-valt-op-in-Canada-010615.html>

COLOFON

Navy News

Is een uitgave van de
Stichting Behoud
Maritieme Monumenten

Telefoon (schip) 070-3540315
Bezoekadres:
Doctor Lelykade (t.o. nr 10a)
2de Binnenhaven
Scheveningen

Correspondentieadres:
Postbus 84071
2508 AB Den Haag
Bank: NL68INGB0000011212

Website: www.museumschip-mercuur.nl
E-mail: museumschip.mercuur@planet.nl

