

INDEX

Blz. 2	Van de voorzitter
Blz. 3	Van de directeur
Blz. 4	Nieuws uit het Museum.
Blz. 7	100 jarige ontsnapte op “drijvend eiland”, de Abraham Crijnssen
Blz. 13	Ex-Staatssecretaris bezoekt Marinemusuem
Blz. 15	Met militaire eer begraven: Amalia van Doorn
Blz. 16	Tijden van weleer herleven met een loggementschip KIM
Blz. 19	Vaardag Zr. Ms. Johan de Witt
Blz. 24	Reacties op de vaartocht plus enkele foto’s
Blz. 29	Challence Coin
Blz. 31	Verslag eerste Bosscher lezing van 20 maart 2019
Blz. 37	In de Schaduw van de Java Zee – Lezing Theo Doorman

Waarde vrienden en donateurs,

Op 4 mei hield de heer Theo Doorman, zoon van SBN Karel Doorman, een lezing met als titel 'In de schaduw van de Javazee'. Het contact met de heer Doorman was gelegd door Harry de Bles en het bestuur was zeer verheugd dat we deze bijeenkomst in het Marinemuseum konden organiseren (met dank aan Frits Rohling). De belangstelling was groter dan bij alle voorgaande lezingen. Ik was zeer onder de indruk van de persoonlijke belevenissen van de heer Doorman die als zes jarig jongetje de Japanse aanval op Nederlands-Indië en de directe gevolgen daarvan moest ondergaan.

In maart organiseerde de Vrienden al de eerste Bosscherlezing, gehouden door mevrouw Dr. A.M.C. van Dissel. Het onderwerp was een toelichting op VADM Van der Plaat en diens rol bij zeeroof bestrijding in de Indische Archipel in de 19^e eeuw. Dat naar aanleiding van de aankoop van de twee schilderijen (met hulp van de RABO Clubkas).

Ook in 2019 meldde het bestuur de Stichting weer aan voor deelname aan de RABO Clubkas campagne. Met dank aan Arie Booy, is in de Helderse Courant al aandacht besteed aan het bestedingsdoel: het bijzondere dagboek van Joan François Obbes (1869-1963). Eind juni is de uitslag en weten we hoeveel de RABO-leden dit jaar aan extra geld hebben bijeengebracht.

Ook in maart een vaartocht voor 26 donateurs aan boord van Zr.Ms. Johan de Witt. In deze Nieuwsbrief een impressie. Gezien het geringe aantal jaarlijks beschikbare plaatsen voor deze gewilde 'goodie' in het donateurspakket kiest het bestuur zorgvuldig welke gegadigden er worden geselecteerd. Na verloop van jaren komen op die manier zoveel mogelijk donateurs wel een keer in aanmerking.

Het bestuur doet zijn best om in het najaar nogmaals een groep donateurs een vaardag te kunnen aanbieden.

Ook in het najaar (op 9 oktober) organiseert het bestuur de tweede Bosscherlezing. Onderwerp zal zijn de West-Friese Admiraliteit.

Voor nu wens ik u veel leesplezier en graag tot ziens in en om ons Marinemuseum,

Fijko van der Laan

Voorzitter

VAN DE DIRECTEUR

Mijn waarde vrienden van het Museum,

Inmiddels is het alweer drie maanden geleden dat ik aan mocht treden aan de Hoofdgracht.

Ik kende het Museum uiteraard en heb er in bestuurlijke zin ook mee te maken gehad, maar ik had nooit verwacht dat deze mooie aanstelling mijn kant uit zou rollen.

Met enthousiasme ben ik gestart, en in het kader van ken uw schip binnen 24 uur ben ik mijn rondjes gaan lopen. Bij het Museum, bij de Vrienden, bij de Stichting Defensiemusea, in bestuurlijk Den Helder en bij de marine. Mijn eerste indrukken zullen u niet vreemd in de oren klinken. Allereerst voelt het alsof je in een warm bad stapt. Een Museum is geen schip, maar het scheeps- en Marinegevoel: met een klein team met enthousiasme gezamenlijk aan een product werken is ook hier volop aanwezig. Wat een prachtvolk loopt hier rond!

Ten tweede over ons Museum: het is een prachtig Museum, waar we echt trots op kunnen zijn, maar zowel de technische staat van de

infrastructuur als de presentatie van de collectie zijn toe aan een serieuze upgrade naar de eisen van deze tijd.

Wij hebben de ambitie om met het Museum stappen te gaan maken om deze upgrade mogelijk te maken. Dat begint met het maken van een plan. Daar zijn we nu mee bezig. Het wordt vast een hobbelige route, maar dat gaan we zien. Stap voor stap voorwaarts. Ik hou u graag op de hoogte van de ontwikkelingen.

Tot slot wil ik u – onze vrienden – danken voor uw steun en inzet voor ons Museum.

Het is een waar genoegen om te zien met hoe veel enthousiasme u ons helpt om het verhaal van onze geschiedenis, niet alleen van de Marine, maar ook van de stad Den Helder en de materieel logistieke Bedrijven te delen met een breed publiek. Het is een mooi en stoer verhaal, en dat is het.

Met zeemansgroet, Kees Boelema

NIEUWS UIT HET MUSEUM.

Door: Emjay Rechsteiner

Dit jaar wordt een 'interactive game' gemaakt voor op het Brugdeel De Ruyter. Uitgangspunt van het Marinemuseum is dat we de bezoekers willen laten ervaren hoe het echt was om te werken aan boord van het fregat. Tevens bieden we hiermee een speelse manier om te leren over de Koude Oorlog en over de functie van de 3-D radar – een unieke Nederlandse uitvinding! Het Brugdeel blijft ook voor reguliere bezoekers toegankelijk en we gaan natuurlijk voorzichtig om met dit historische object.

Hoe geweldig zou het zijn als je de Brug op komt en je ziet achter de ramen een woeste zee? En plotseling moet het schip in actie komen – en jij als bezoeker ook? Precies dat gaan we doen, in de vorm van een spel. Geschikt vanaf 12 jaar, ouders en leraren mogen toekijken maar als ze willen natuurlijk ook meespelen.

Hoe werkt het? Het spel duurt ongeveer 7 minuten en kan gespeeld worden door 5 spelers tegelijk. Die spelers nemen plaats op de 5 stoelen die er nu staan, en nemen allemaal een rol aan.

Bij voorbeeld: Roerganger, Seiner, Wapencontroller, Radar operator, EOY controller. Deels zijn dat rollen uit de Commandocentrale want het gaat er om dat we de functie van het hele schip laten zien. Daarbij worden we geadviseerd door de ervaringsdeskundigen en specialisten van de Koninklijke Marine.

Spelers krijgen instructies van een virtuele Commandant. Ze drukken op een iPad voor zich als instrumentenpaneel, zodat we de originele knopjes niet hoeven te gebruiken.

Dan ontrolt zich een echt scenario zoals dat bij de NAVO in de kast lag – en zoals het in de jaren '80 had kunnen gebeuren. Er breekt een conflict uit tussen de NAVO en het Warschaupact. De Ruyter moet als vlaggenschip een NAVO konvooi beschermen met versterkingen en hulpgoederen op weg naar Europa. Er wordt gemeld dat er Sovjet bommenwerpers zijn opgestegen om het konvooi aan te vallen. Dankzij zijn 3D radarbol kan De Ruyter die bommenwerpers al op 400 km afstand ontdekken.

Wat te doen? Heel snel krijgen de spelers een serie commando's: roerganger - vorm formatie; seiner – sein het konvooi; radar operator - bepaal of een vliegtuig *friend or foe* is, wapen operator - vuur standard missiles, sea sparrows, kanon, gatekeeper; EOY - begin met *jammen*, vuur *chaff* af. Spelers moeten snel beslissingen nemen en alleen door samen te werken kun je de aanval afwenden. Om het spannend te houden moeten spelers ook fouten kunnen

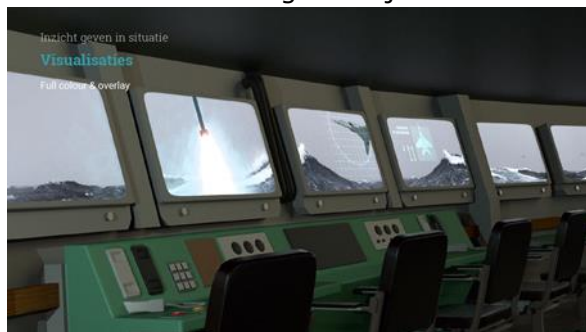
maken: dan dringt er een Sovjet raket door je verdediging en zie je een tanker naast de Ruyter getroffen worden.

Dit alles gepaard met projecties en geluidseffecten waarmee het ook voor toeschouwers een opwindende ervaring is. Op het moment dat een raket door een speler wordt afgeschoten zie je door de ramen een enorme lichtflits en klinkt er een bulderende bas. Aan het einde van het spel wordt de vrede hersteld en maken we nog eens duidelijk dat het alleen een scenario is: zo had het kunnen gebeuren en dan was dit de functie geweest van het fregat De Ruyter.

De game kan gespeeld worden in drie talen. Als er minder dan vijf spelers zijn dan neemt een computer de rol in van de ontbrekende deelnemers.

Op dit moment wordt de game verder ontworpen, in nauwe samenwerking met alle afdelingen in het museum en met de Koninklijke Marine.

Na de Herfstvakantie gaat het Brugdeel dicht voor publiek zodat we kunnen installeren en testen. Het streven is om met de Kerstvakantie open te gaan: dan hebben we er een attractie bij je op een speelse manier laat ervaren wat de functie was van het fregat in de Koude Oorlog en hoe ongelooflijk bijzonder de 3D radarbol is die we hier op het Marinemuseum hebben staan. Een attractie die als het goed is jaren mee kan.



100-JARIGE ONTSNAPTE OP 'DRIJVEND EILAND' ABRAHAM CRIJNSSSEN

Het is een legendarisch verhaal: Hr. Ms. Abraham Crijnsen ontsnapt in maart 1942 vermomd als tropisch eiland vanuit Nederlands-Indië naar Australië. Aan boord zat ook stoker-olieman Fulco Bouwmeester. "Of ik de overtocht spannend vond? Volgens mij viel dat wel mee. Je was jong en daar piekerde je niet zo over." Sergeant-machinist b.d. Bouwmeester tikte inmiddels de 100 jaar aan. Alle Hens ging bij hem langs in het verzorgingshuis in Den Helder. Soms zocht hij naar woorden, maar vaak ook schoot het vuur nog uit zijn ogen, bij de herinneringen aan de oorlogstijd.

Bron: Alle Hens

Tekst: LTZ 20C (SD) drs. Joost Margés

Foto's: Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie



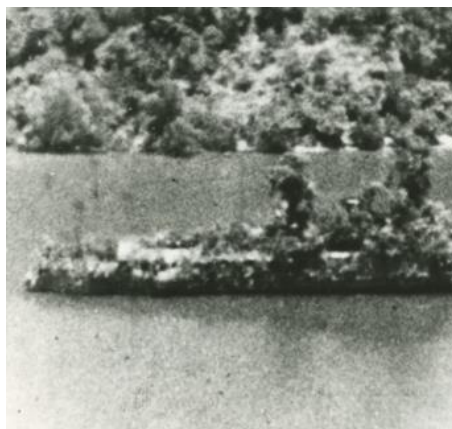
Op zijn 19e meldde Bouwmeester zich in Soerabaya op Java voor het vervullen van de dienstplicht. Hij kon kiezen uit de landmacht of de marine. Hij koos voor het varen en belandde aan boord van het opleidingsvaartuig Soerabaya. Hierna volgde een plaatsing als

stoker-olieman op de mijnenlegger Krakatau, in de rang van milicien-matroos.

Begin 1942 zette de Japanse expeditionaire vloot koers richting Nederlands-Indië. Bouwmeester was op dat moment 23 jaar. "Onze grote schepen gingen naar zee. De kleinere vaartuigen, waaronder de Krakatau, moesten de haven van Soerabaya beschermen. Nadat eerst een Japans verkenningsvliegtuig een rondje boven ons vloog, zijn we tot 2 keer toe vanuit de lucht aangevallen. Eerst op zee en vervolgens toen we weer tegen de wal lagen." Door de overmacht van Japan en de verloren slag in de Javazee, op 27 februari 1942, was de situatie al snel hopeloos. "Na 12 dagen oorlog was het finished op zee", aldus Bouwmeester.

Admiraal Conrad Helfrich, de Commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië, vertrok daarop per vliegboot naar Colombo op Ceylon, het huidige Sri Lanka. Hier richtte hij een nieuw hoofdkwartier in. Per telefoon kreeg de commandant van de Abraham Crijnssen, luitenant ter zee Anthonie van Miert, het bevel om het schip te vernietigen of om een veilige haven te bereiken. De 3 andere mijnenvegers van de Jan van Amstelklasse werden alvast tot zinken gebracht, om te voorkomen dat ze in handen van de vijand kwamen. "Maar Van Miert wilde ontsnappen!", vervolgt Bouwmeester. "Ik ben toen kort voor vertrek overgestapt van de Krakatau op de Abraham Crijnssen.

Ik hoefde voor niemand in Indië te blijven; mijn ouders leefden niet meer. Op de Abraham Crijnssen zijn we toen meteen begonnen met het camoufleren van het schip." Het werd geschilderd in camouflagekleuren en met behulp van netten, takken en ander groen vermomd als tropisch eiland.



De Abraham Crijnssen vertrok op 6 maart 1942, bij invallende duisternis, vanuit Soerabaya richting Australië. De bemanning bestond uit ongeveer 45 man. De bewapening, voor het geval de mijnenlegger aangevallen zouden worden, bestond uit een 7,6 centimeter-kanon en 4 stuks 12,7 millimeter luchtafweergeschut. De eerste tussenstop was het oostelijker gelegen Gili Getting. Hier werden de voorraden aangevuld en de camouflage bijgewerkt. 's Nachts kwamen de 1.600 pk's tot leven en voer de Abraham Crijnssen met maximaal 15 knopen verder. "Overdag lagen we dan weer gecamoufleerd tegen een van de vele eilandjes aan. Keer op keer ververst degenen die geen wacht hadden de takken en struiken die ons aan het zicht onttrokken.



Onderweg werd de 'begroeiing' op de Abraham Crijssen keer op keer ververst en soms ook per sloep aangevoerd. Ook zochten we contact met de plaatselijke bevolking, om te vragen of ze al Japanners gezien hadden. Dat was gelukkig niet zo. Overdag stond alles aan boord trouwens uit, behalve de kombuis."



"Overdag lagen we gecamoufleerd tegen een van de vele eilandjes aan."

"Of ik de overtocht spannend vond? In mijn herinnering viel dat wel mee. Je was jong en daar piekerde je niet zo over. Eigenlijk was vooral het vertrek spannend, daarna werd het snel minder. Ik herinner me vooral dat ik beneden in de machinekamer mijn werk

deed. Later werd je dan bijgepraat door de mensen boven. Die hadden de wacht aan dek en stonden op de uitkijk.”

Zonder noemenswaardige rimpelingen sloop de Abraham Crijnsen door de Indische wateren. Via Sapoeedi bereikte het schip op 9 maart in alle vroegte de noordwestkust van Soembawa. De avond van diezelfde dag werd de Straat Alas doorgevaren. Hiermee was het schip op de Indische Oceaan en kon het aan één beweging doorstomen naar Australië, waar het op 12 maart aankwam. “Na 9 dagen: land in zicht. Hiep-hiep-hoera! Australië! We kwamen aan in de haven van Geraldton. Natuurlijk was ik opgelucht.”

In Geraldton zou het schip (deels onder Australische vlag) tot 1945 dienstdoen als patrouillevaartuig. Bouwmeester zelf reisde via Perth, Fremantle en Melbourne door naar Sydney. “Hier kregen we 5 maanden rust. Ik zat met 4 man in een hotel; dat werd voor ons betaald en we kregen nog ook nog Australische ponden als salaris.

Na die periode ging hij weer varen, in eerste instantie naar Colombo. “Vanaf daar voer ik schepen heen en weer naar Calcutta in India, veelal voor reparaties. Eenmaal brachten we een gehavend schip naar Port Elizabeth in Zuid-Afrika, omdat het niet in India hersteld kon worden.”

Toen kwam de dag dat Japan capituleerde en de oorlog voorbij was. Bouwmeester ging van Colombo terug naar Soerabaya. Hier kwam hij al snel terecht aan boord van de torpedobootjager Hr. Ms. Piet Heijn. “Daarmee zijn we nog 3 keer naar Australië geweest. Ook hebben we veel geallieerde ex-krijgsgevangenen van allerlei eilanden opgehaald en naar Soerabaya gebracht.”

Uiteindelijk kwam Bouwmeester in 1947 met de torpedobootjager Hr. Ms. Van Galen naar Nederland. Hij bleef in dienst van de Koninklijke Marine en vervulde nog functies bij bijvoorbeeld de Mijndienst en op de kruisers Hr. Ms. De Ruyter en De Zeven Provinciën. Tussendoor bracht hij ook anderhalf jaar door in

Nederlands Nieuw-Guinea (1951-1953). Hij volgde in zijn diensttijd nog de korporaalsopleiding en sergeantenopleiding. Op 50-jarige leeftijd verliet hij ten slotte in 1968 de dienst, als sergeant-machinist.

Niet dat Bouwmeester daarmee klaar was. "Ik heb nog voor de boer gewerkt, in een garage van kennissen, bij een Vigo-kruidenierszaak en ten slotte bij de visafslag. Op mijn 75e moest ik verplicht met pensioen; jammer, want ik wilde nog wel door."

Dat was 25 jaar geleden. Inmiddels de eeuw gepasseerd, moet Bouwmeester graven naar zijn herinneringen, maar ook zoeken naar zijn woorden. De jaren gaan tellen. 'We willen allemaal oud worden, maar oud zijn valt niet altijd mee.' Bouwmeester moet voorzichtig glimlachen om dit gezegde. Hij geeft toe dat het leven hem eigenlijk niet meer zo interesseert. "Ik kan niet meer zoveel."

Hoe anders was dat in 1942 toen de jonge olieman-stoker samen met zijn collega's een hachelijke ontsnapping optuigden en met hun schip-als-eiland, onderweg naar de vrijheid, in één keer de marine-geschiedenis binnenvoeren.

Hr. Ms. Abraham Crijnsen (C) was een 56 meter lange Nederlandse mijnenveger van de Jan van Amstelklasse, gebouwd door de scheepswerf Gusto, te Schiedam. Na de Tweede Wereldoorlog werd de Abraham Crijnsen tot 1949 ingezet als patrouilleschip in Nederlands-Indië. Van 1949 tot de onafhankelijkheid van Indonesië voer het schip weer actief als mijnenveger. Na de onafhankelijkheid keerde het terug naar Nederland, waar de Zeekadetten het in 1961 in bruikleen kregen. In 1997 kwam de Abraham Crijnsen als museumschip bij het Marinemuseum in Den Helder terecht.



Sergeant-machinist b.d. Fulco Bouwmeester. (Foto: René Verleg)

EX-STAATSSECRETARIS BEZOEKT MARINEMUSEUM.

Door: Redactie

Drs. Hoekzema kreeg in het kader van een Nichten- en Nevendag een uitgebreide rondleiding in het museum.

Hij was onder andere staatssecretaris van Defensie - Personeel. En hij volgde toen heel onverwachts C. Schwieterd op. Verder was hij van 1995 tot 2001 burgemeester van Den Helder.

Daarna werd hij lid in de Eerste kamer der Staten-Generaal. Het werd zowel voor de rondleider, als voor het gezelschap een interessante rondleiding. Een stortvloed van namen van vrienden en kennissen passeerden de revue, waaruit bleek dat hij Den Helder en Willemsoord niet vergeten is en zeer zeker niet het Marine Museum.

Onder zijn vrienden schaarde hij ook Hans Hillen, voor ons museum beter bekend als de Voorzitter Raad van Toezicht Koninklijke Stichting Defensiemusea (KSD) waarvan het Marine museum deel van maakt.

De KSD wordt bestuurd door algemeen directeur, dhr. Paul van Vlijmen



Hoekzema (rechts) en zijn neven en nichten.

MET MILITAIRE EER BEGRAVEN.

Bron: Rob Schouw

De eerste vrouw die in Nederland met militaire eer is begraven is de Zeeuwse Amelia van Doorn.

Zij verongelukte op het noodvliegveld te Arnemuiden, kort nadat zij vanuit Engeland via een tussenstop te 's-Gravenhage in Zeeland was gearriveerd.

Zij kwam thuis voor een verlofperiode, maar werd op 16 september 1945 met fataal gevolg geraakt door een propeller. De begrafenis vond plaats te Ellewoutsdijk.



PROVINCIE NIEUWS

TRAGISCH -ONGEVAL.

Op het landingsterrein te Arnhemvlieden heeft Zondagavond omstreeks 6.30 uur een tragisch ongeval plaats gehad dat de 20-jarige mej. A. van Doorn uit Ellewoutsdijk het leven heeft gekost. Mej. van Doorn, die eerst korten tijd bij de Marva was, kwam Zondag per vliegtuig uit Engeland op een vliegveld te Den Haag. Vandaar reisde zij met een koeriersvliegtuig naar Arnhemvlieden om met enkele dagen verlof naar huis te gaan.

Nadat zij het vliegtuig had verlaten en naar den uitgang was gegaan, keerde zij terug naar het toestel, blijkbaar omdat zij iets vergeten had. Na met den piloot te hebben gesproken, ging zij echter vóórlangs het vliegtuig weg en werd door den propeller getroffen en op slag gedood.



TIJDEN VAN WELEER HERLEVEN MET EEN LOGEMENTSSCHIP VOOR HET KIM

Door: Arie Booy

Foto: HMC

Het Koninklijk Instituut voor de Marine beschikt weer over een logementsschip om adelborsten in te laten wonen en slapen. Sinds kort ligt er een logementsschip aan de kade in de Industriehaven.

Er wonen zo'n vijftig adelborsten die met de fiets of per auto naar de lesgebouwen van hun opleiding gaan.

Commandant Ktz Jaco de Bruijn legt uit wat er gaande is:
„We hebben momenteel 350 adelborsten en cadetten intern. Het legeringsgebouw Neptunus is toe aan vervanging.



De oude Neptunes voor het KIM

Ook in het hoofdgebouw hebben we nog wat legering, maar het is allemaal niet genoeg om een ieder een slaap- en studeerplek te bieden. Daarom hebben we deze riviercruiseboot gehuurd."

Tot in de jaren zeventig lag logementsschip Neptunus voor het KIM in het Nieuwediep. Daar sliepen adelporsten die niet in het hoofdgebouw ondergebracht waren. In de jaren zeventig opende legeringsgebouw Neptunus dat in het voormalige parkje tussen het Paleis en het torengedouw van het Marinemuseum was gebouwd. De afgelopen jaren werd de leiding van het KIM regelmatig op de vingers getikt door controlerende ambtenaren van de brandweer die aanmerkingen hadden op de veiligheid in het nu sterk verouderde gebouw.

Kapitein ter zee De Bruijn: „Ik heb er zelf ook nog in gewoond in de jaren tachtig. Toen was het een modern gebouw, maar ja we zijn nu wel 35 jaar verder."

Volgens de commandant functioneert het nieuwe slaapschip prima, maar kan de ligging een stuk beter: „Het is de bedoeling dat het schip in het Bassin van Willemsoord afgemeerd wordt. Helaas lopen de werkzaamheden aan de kades van de Oude Rijkswerf enorm uit.

Het Marinemuseum heeft daar ook veel last van, want de twee museumschepen zijn veel langer buiten gebruik dan eerst de bedoeling was."

Commandeur b.d. Kees Boelema bevestigt die lezing. De Nieuwedieper is inmiddels al weer een paar maanden directeur van het Marinemuseum en is niet blij met het uitlopen van de kadewerkzaamheden: „Er schijnen nogal wat tegenslagen te zijn geweest. De kades worden weliswaar een stuk mooier en veiliger, maar de vertraging kost ons museum echt handenvol geld. De Schorpioen is onze horecavoorziening. Die inkomstenbron staat nu al anderhalf jaar droog"

Buiten het al genoemde logementschip, zal het bassin ook de thuishaven worden van Zr. Ms. Van Kinsbergen en het zeiljacht Urania van het KIM.

De twee laatstgenoemde vaartuigen liggen nog aan steigers bij de Mijndienst, maar die komen dan vlak bij de opleidingsgebouwen van het KIM.



Urania



Zr. Ms. Van Kinsbergen

Dinsdag 5 maart 2019

Door: Frits Rohling

Na twee jaar verstoken te zijn geweest van een jaarlijkse vaardag, georganiseerd door de Marine Voorlichtingsdienst, werd het bestuur begin februari 2019 verrast met een uitnodiging om met 26 donateurs van de stichting 'Vrienden van het Marinemuseum' op korte termijn weer een vaardag mee te maken aan boord van een van de twee amfibische transportschepen (Landing Platform Dock of LPD) van de Koninklijke Marine, de Zr. Ms. Johan de Witt (L801), in dienst gesteld in 2007. Zr. Ms. Rotterdam (L800) is het zusterschip.

Johan de Witt, 24 september 1625 – 24 augustus 1672, was in de Gouden Eeuw tijdens het Eerste Stadhoudersloze Tijdperk negentien jaar lang Raadpensionaris van het Gewest Holland en daarmee de belangrijkste politicus van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Naast staatsman was hij ook een begenadigd wiskundige. In 1672 werd hij tezamen met zijn broer Cornelis vermoord door orangisten.

Voor de secretaris, Adriaan Leeuw, een behoorlijke uitdaging om in een krappe periode deze uitnodiging aan de donateurs te versturen en uiteindelijk uit de vele aanmeldingen, door loting, kenbaar te maken welke donateurs deze keer aan de vaardag mochten deelnemen.

Zeker in het begin van het jaar, waarin de meteorologische lente dan wel is begonnen, een ongewisse onderneming voor wat betreft de weersvooruitzichten. De vierde maart blijkt een regenachtige winterse dag te zijn maar de vijfde maart zijn de weergoden ons

bijzonder goed gestemd en klaart in de loop van de ochtend het weer zienderogen op, en tegen de tijd van vertrek breekt de zon door om voor de rest van de vaardag het verblijf op zee zeer te veraangename.

Met de donateurs van de stichting Vrienden van het Marinemuseum zijn nog honderden andere belangstellenden uitgenodigd, waaronder een aantal donateurs van het Stoommachinemuseum te Medemblik onder de bezielende leiding van onze voormalige vestigingsdirecteur Harry de Bles.

Om 09.00 uur verwelkomt de bemanning van Zr. Ms. Johan de Witt de genodigden die, na het tonen van de uitnodiging aan de organisatie onderaan de valreep, mogen doorlopen om zich vervolgens via het trappenhuis naar de grote hangar op het H-dek te begeven. Daar worden zij ontvangen met koffie/thee en een plak cake in afwachting van wat het programma te bieden heeft. Het vertrek is gepland om 10.00 uur, maar zo lang kunnen enkelen niet wachten en begeven zich alvast naar het helikopterdek om vanaf daar een blik te werpen over het terrein van de Nieuwe Haven. Tegen 10.00 uur wordt iedereen naar binnen geroepen om getuige te kunnen zijn van het welkomstwoord door de commandant KTZ Wilko van Zanten, die zo nu en dan onderbroken wordt door de scheepsomroep met de mededeling dat binnen afzienbare tijd een auto zal worden verwijderd van steiger 20 tenzij de eigenaar zich onmiddellijk meldt bij de onderofficier van de wacht.

Tijdens het welkomstwoord is het schip vrijgekomen van de steiger en wordt door twee sleepboten naar de havenmond gesleept. Alle aanwezigen worden verdeeld in groepjes van acht en zullen onder begeleiding van een bemanningslid het 'interieur' van Zr. Ms. Johan de Witt gaan bezichtigen.

Trappetje op en trappetje af, van de tandartsenpraktijk naar de ziekenboeg, de operatiekamer en de verpleegafdeling, altijd gereed om bij militaire en humanitaire operaties de eerste hulp te bieden.

De zeer goed geoutilleerde verblijven voor de bemanning; geen veertig mensen meer bij elkaar maar met z'n zessen in een ruim en mooi ingericht verblijf. Dan, met de neuzen in dezelfde richting, op de geur van de zelf gebakken broden af naar de bakkerij en de kombuis, waar de koks al druk bezig zijn met de bereiding van de middagmaaltijd. Een dek lager komt de groep weer in een immens grote ruimte waar de landingsvaartuigen binnen kunnen varen en divers materieel kan worden gestouwd voor zowel militaire als humanitaire (hulp)goederen.

Tijdens de rondleiding wordt ons via de scheepsomroep medegedeeld dat Zr. Ms. Johan de Witt die middag niet zal terugkeren naar de haven vanwege een oefening die in de avonduren op zee moet worden gehouden. Alle bezoekers zullen daarom later in de middag op de rede van Den Helder, in het Marsdiep, worden gedebarkerd en met een sleepboot naar de Nieuwe Haven worden vervoerd. Dat geeft een extra dimensie aan deze varende excursie.

In dit geval komt de spreuk op het wapenschild van Zr. Ms. Johan de Witt "AGO, QOUD AGO", "Ik doe, wat ik doe", voor het schip en de bemanning zeker tot zijn recht.

Dan wordt het tijd om even een frisse neus te halen op het helikopterdek en in groepsverband onze ervaringen te delen en te vergelijken met de tijd dat de steigers in de Nieuwe Haven vaak dubbel bezet waren met Kruisers, A- en B-jagers, Van Speijk fregatten, mijnenvegers van diverse klassen, fregatten van de Roofdierklasse, P-boten zoals de Balder en de Hefring, de Poolster en voor de echte senioren onder ons het vliegdekschip de Hr. Ms. Karel Doorman. De tijd dat op de (kleinere) schepen van de Koninklijke Marine nog 250 bemanningsleden per schip nodig waren om de systemen te laten werken of de inwendige mens te bevoorraden, kleding te wassen, schoenen te lappen (Sepatu), stutten en schoren door de timmerman (Kayu) of bij de kapper langs te gaan, lijkt alweer ver achter ons te liggen. Waar de

bottelier nog een schoudertje aan het uitbenen was en in het buitenland de wal op ging om proviand in te kopen en de facteur de eerste was die in een buitenlandse haven van boord ging om de postzakken op te halen en aan boord per bak te sorteren. Op Zr. Ms. Johan de Witt wordt nog in diverse ruimtes gegeten, maar (volgens onze begeleider) op de kleinere schepen zoals de Hollandklasse eet de gehele bemanning in het zelfde verblijf aan de (baks)tafel en is de hofmeester overbodig geworden; neemt de techniek hand over hand toe en het aantal bemanningsleden af.

Daarover pratend wordt de groep uitgenodigd om deel te nemen aan de middagmaaltijd in één van de vertrekken waar, in buffetvorm, een compacte rijsttafel wordt geserveerd en ieder zijn aardewerk bord, versierd met anker, mag vullen met de Indonesische gerechten die ons worden aangeboden inclusief stokje saté ayam (kip), visstick (ikan), rendang, serundèng, toemis boontjes, pindasaus (katjang), nasi en bami goreng, kroepoek (udang), sambal, gebakken uitjes en atjar tjampoer.

We nemen plaats aan een keurig gedekte tafel waar het bestek reeds klaar ligt en uiteraard wordt deze maaltijd gegeten met vork en lepel en afgerond met een pisang (banaan), helaas geen spekkoeke (spèkuk).

Het begeleidende biertje (bir) is al jarenlang niet meer van toepassing en in plaats daarvan genieten wij van een verfrissende limonade (limun). Ook aan tafel worden vergelijkingen gemaakt tussen het heden en het verleden. De roestvrije plates waarop het eten werd geschept, de traditionele rijsttafel altijd op woensdag werd gegeten en het komaliewan bij het verlaten van het restaurant bij het spoelhok (kandang bilas) werd afgegeven. Wederom kunnen we spreken van een Makan siang istimewa wanneer wij over de waterkering heen het restaurant zijn uitgestapt.

De groep moet plaats maken voor de andere wachtende groepen en in het kielzog van onze begeleider begeeft de groep zich richting van de brug in afwachting van de komende demonstraties zoals de passage van Zr. Ms. Friesland.

Maar ook een vliegtuig van de Kustwacht dat ons op ooghoogte rakelings zal passeren, hoe acteert het boardingteam, een oefening man/vrouw over boord zowel door twee kleine Frisq vaartuigen die zich ophouden ter hoogte van Zr. Ms. Johan de Witt als met het activeren van de eigen Frisc met de hijskraan over bakboord, om de overboord gegooide pop uit het water op te pikken (neemt wel veel tijd in beslag).

Tussendoor brengt de groep nog een bezoek aan de commandocentrale, het onderkomen van de verbindingdienst (buiten blijven!, wat voor een voormalig telegrafist een kleine domper is) en de wapenkamer waar enkele wapens worden getoond. Helaas zijn de demonstraties van de helikopter (NH90) en de Goalkeeper afgelast omdat zowel de helikopter als de goalkeeper defect zijn en de bewuste onderdelen nog niet aanwezig zijn om de reparatie ter hand te nemen. Onze begeleider steekt de hand in eigen boezem wanneer hij moet bekennen dat hij de specialist is die de Goalkeeper up-to-date moet houden. Niettemin hebben het schip en de bemanning hun uiterste best gedaan om te zorgen voor leuke en interessante alternatieven. Chapeau!

Rond de klok van drie uur worden de bezoekers uitgenodigd om zich via de hangar op het H-dek naar het ondergelegen dek te begeven waar de bemanning druk doende is om reddingsvesten klaar te leggen. Intussen is de Noordzeeklasse sleepboot 'Zuiderzee' (A871) op de rede van Den Helder vastgemaakt aan stuurboordzijde van Zr. Ms. Johan de Witt om de eerste groep over te nemen. De zwemvesten worden omgedaan en luisteren de bezoekers naar de uitleg over het activeren van de zwemvesten mocht men te water geraken. Dan is het tijd om het schip te verlaten en over te stappen op de sleepboot, en met een weemoedig afscheid van de bemanning

is deze vaardag met de Koninklijke Marine 2019 veel te snel afgelopen.

Al met al weer een enerverende dag met veel indrukken over het leven aan boord van een schip van de Koninklijke Marine. De hartelijke ontvangst en de open wijze waarop de groepen werden rondgeleid en zelfs op de brug met open armen werden ontvangen.

Helaas konden de donateurs van de stichting Vrienden van het Marinemuseum niet gezamenlijk in een groep worden rondgeleid of gezamenlijk van de rijsttafel genieten.

Niettemin een geweldig mooie dag qua bezienswaardigheden en het prachtige weer dat ons ten deel viel.

REACTIES OP DE VAARTOCHT 2019

Met deze mail wil ik u en de stichting vrienden van het Marinemuseum nog bedanken voor de geweldige vaartocht die ik gisteren heb mogen meemaken. Met alle lof voor de organisatoren en de betrokken bemanning van de Johan de Witt, die mij een onvergetelijke dag hebben bezorgd. Veel was nog herkenbaar maar ook was zichtbaar hoe de marine is meegegaan met haar tijd.

Vriendelijke groet
Gerard Everaars

Zeker...een geweldige dag...de volgende keer misschien een badge van het Marinemuseum op te spelden?
Bert Veldhuis

Hartelijk dank voor uw inzet om deze fantastische dag vanuit de 'Vrienden v/h Marinemuseum' te organiseren, ik heb van de eerste tot de laatste minuut genoten!
Bijgaand een paar foto's die ik vandaag gemaakt heb. U mag de

foto's vrij gebruiken, zolang u mijn naam erbij vermeldt. Ik heb de resolutie verlaagd tot 1080 pixels verticaal, maar heb natuurlijk ook de hoge resolutie beelden nog.

Ik stuur u de beelden in twee emails. Indien gewenst heb ik nog veel meer foto's (ook met mensen erop, bijvoorbeeld :-))

Taco de Bruin

het was een meer dan perfecte dag, dat zeg ik, ook mede namens mijn broer Louis. Het was fijn de aandacht en gastvrijheid van onze Marine te mogen ondergaan en beleven aan boord van een indrukwekkend schip. De broers Paul hebben genoten. Jij bedankt voor je inzet en zorg om dit weer mogelijk te maken! We zien elkaar terug naar ik hoop op de Bosscherlezing, dan zijn we waarschijnlijk wat meer onder elkaar.

Kees Paul.

Zeer genoten, in antwoord op uw vraag. Als dank je wel aan uw adres een kort artikel in repleik. Ziet u maar.

Stan Baars, Assendelft

ik heb een schitterende dag gehad. Ik ben onder de indruk van het schip en heb me geen moment verveeld omdat er zoveel te zien was. Jammer dat de heli-demo niet doorging, maar dat was het enige minpuntje wat mij betreft !

Bij deze wat snapshots, niet zo veel want ik vrees dat ik 400 foto's heb gemaakt van het schip en de zaken er omheen ;-).

Ik heb overigens ook geen idee of er Vrienden van het Marinemuseum op de bijgevoegde foto's staan

Coen van den Heuvel

Even nog een reactie op de vaardag van vorige week op de Johan de Witt.

Wat heb ik genoten van de dag. Prachtig weer en ik was ingedeeld bij een leuke groep met verstand van zaken over alle technische onderdelen. Ook nog leerzaam.

We een beetje jammer inderdaad dat we niet als groep van het Marmus zijn gegaan, maar misschien een volgende keer dan maar. Het was een prima dag met prima activiteiten en lekker eten. Vooral met de sleepboot weer terug naar de wal vond ik reuze leuk.

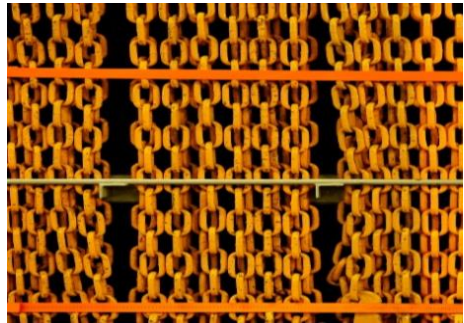
Omdat we best op tijd weer terug waren op de haven ben ik nog even naar mijn oude werkplek -de Ziekenboeg – gegaan. I was toch op de haven.

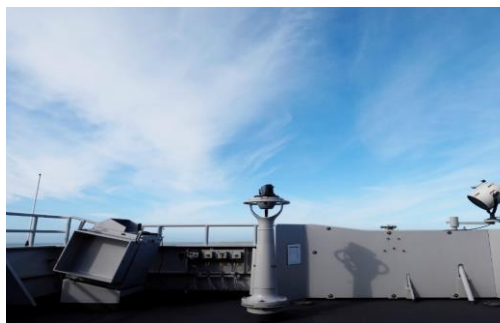
Daar werd ik als “oude collega” hartelijk verwelkomt. Leuk weer een aantal mensen gesproken.

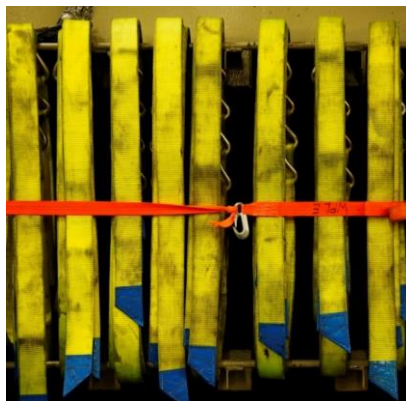
Al met al een dag met een gouden randje.

Marty Driehuis-Jak

FOTOCOLLECTIE VAN DE VAARTOCHT.









Meer foto's zijn te bewonderen op de website.

CHALLENGE COIN

Conservator Graddy Boven heeft van directeur Kees Boelema de speciale Challenge Coin in ontvangst mogen nemen vanwege hij al 25 jaar in dienst is van het Marine museum.

Kees Boelema, heeft als directeur de Coin ingevoerd. Buiten Graddy Boven, ontvingen op 25 maart enige andere medewerkers ook de Coin die al 25 jaar werkzaam zijn bij het Marine museum.

De geschiedenis van de 'challenge coins' gaat bijna honderd jaar terug en begint in Amerika. Ieder legeronderdeel tot op compagniesniveau heeft een eigen logo. De commandant van dit onderdeel liet (en laat) vaak een 'challenge coin' maken

voor zijn manschappen om daarmee het saamhorigheidsgevoel van zijn compagnie te versterken. Al gauw volgden onderdelen van de marine, de luchtmacht en de kustwacht. Langzamerhand ontstond de traditie dat iedereen altijd zijn coin bij zich had als 'Teken van Verbondenheid' met zijn onderdeel. Nog iets later werd een speciaal ritueel aan de coin verbonden: 'wanneer tijdens het stappen een militair zijn coin op de bar liet rinkelen (de challenge) de ander eveneens zijn coin moest kunnen laten zien. Kon hij dit niet dan moest hij het drankje betalen, kon hij wel zijn coin laten zien dan betaalde de uitdager'. Nog weer later werden coins ingevoerd bij de brandweer, politie en andere organisaties,

sportclubs, studentenverenigingen enz. Tegenwoordig hebben zelfs bedrijven een eigen coin die ze vooral gebruiken als een bijzonder relatiegeschenk. In Amerika zijn inmiddels miljoenen coins gemaakt en vanzelfsprekend bestaan er daarom vele verzamelaars van 'challenge coins'. Bijna onnodig te zeggen dat sommige coins daar soms duizenden dollars op kunnen brengen.



Zeeroof en Zeeroofbestrijding in de Indische Archipel, met als thema VADM (CZMNI) E.G. van der Plaat

Door: Frits Rohling

Op 23 oktober 2017 stelde de conservator van het Marinemuseum te Den Helder, de heer drs. Leon Homburg, het bestuur van de stichting Vrienden van het Marinemuseum schriftelijk op de hoogte van zijn bevindingen bij het onderzoek van twee schilderijen, voorstellende Viceadmiraal E.G. van der Plaat en zijn echtgenote Louise Arnoldine Caroline Burre, door H.A. Sangster (1856). Beide schilderijen zijn op dat moment nog in particulier bezit inclusief een bijbehorend sabel van de viceadmiraal.

De marktwaarde van de schilderijen en het sabel bedraagt tezamen een bedrag van € 8000 met daarbij de opmerking in het verwervingsrapport dat deze admiraal voor wat betreft zijn loopbaan geen uitschieter zou zijn geweest, de combinatie van de schilderijen is echter zeldzaam. Daarentegen zouden de schilderijen wel een rol kunnen spelen in het opzetten van een thema in het Marinemuseum over de "19^e -eeuwse zeeroofbestrijding".

In haar vergadering van 21 december 2017 geeft het bestuur van de stichting het mandaat aan het Marinemuseum om te onderhandelen voor de aanschaf van deze schilderijen. Tijdens de vergadering van 19 september 2018 wordt de aankoop van beide schilderijen en sabel bekend gemaakt met de mededeling dat de schilderijen en de sabel reeds zijn overgedragen aan het Marinemuseum. De administratieve overdracht moet nog worden afgerond; de schilderijen en de sabel zullen worden gerestaureerd. In de Helderse Courant is op donderdag 23 augustus 2018 een artikel over de overdracht verschenen. De aanschaf is mede mogelijk gemaakt door een donatie van de Rabobank naar aanleiding van de Rabo Clubkascampagne in 2018.

Dit is ook een goed moment om een lezing te koppelen aan deze schilderijen met als thema de "Zeeroof en zeeroofbestrijding in de 19^e eeuw, in de Indische Archipel" in het voorjaar van 2019.

Als inleider voor deze lezing wordt mevrouw dr. A.M.C. (Anita) van Dissel uitgenodigd om op 20 maart 2019 nader in te gaan op de operationele inzet in koloniale wateren met als middelpunt de rol van Viceadmiraal E.G. van der Plaat in de periode 1852 – 1855 die, als CZMNI, al maatregelen nam om de zeeroof te bestrijden.

Reeds bij het begin van de lezing laat mw. van Dissel blijken dat de carrière van Engelbert George van der Plaat niet als tweederangs gezien moet worden. De functies die hij heeft bekleed zijn niet de minste geweest en zeker die als Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië moet gezien worden als een belangrijke en verantwoordelijke functie in een land dat zeer uitgestrekt is en zo goed als onbeheersbaar door een kleine groep ambtenaren en ondernemers uit Nederland.

Hij wordt geboren te Hulst (Zeeland) op 20 januari 1792 en is op 21-jarige leeftijd adelborst 1^e klas. Op 25 januari 1817 vertrekt hij aan boord van Zr. Ms. Korvet 'Eendragt' van de rede van Texel met troepen naar Batavia vertrekt en in de Indische Archipel aan een expeditie in het auxiliair eskader deelneemt naar Palembang in 1819 en de expeditie tegen Padang in 1820 en vervolgens vanaf Batavia, met aan boord schout-bij-nacht C.J. Wolterbeek, weer terugkeert op de rede van Texel in 1821. In 1824 vertrekt hij aan boord van Zr. Ms. 'Pollux' vanuit het Nieuwediep via Kaap Hoorn naar Soerabaja, waar hij deelneemt aan de Java-oorlog in 1825. Als 1^e officier aan boord van Zr. Ms. Kuilkorvet 'Heldin' bij de hervatting van vijandelijkheden tegen België voor de Kruisschans te Antwerpen in 1831. Als 1^e officier vaart hij op Zr. Ms. Fregat 'Maas', met aan boord adelborst 1^e klas prins Hendrik, naar Paramaribo en via Curaçao en New York terug naar het Nieuwe Diep. Als commandant van Zr. Ms. Brik 'Meermin' vaart hij in 1838 van het Nieuwe Diep naar West-Indië en Batavia. In 1840 vaart hij door de straat van

Makassar naar Batavia waar hij nieuw hydrografische gegevens verzamelt. Vervolgens vaart hij in 1841 van Batavia naar Hellevoetsluis. Als commandant van Zr. Ms. Fregat 'Jason' vaart hij van 1842 – 1844 van het Nieuwe Diep naar Sint-Petersburg in verband met het zilveren huwelijksfeest van Tsaar Nicloaas I op 13 juli 1842. (Ktz. Prins Hendrik, commandant van Zr. Ms. Fregat 'Rijn' bezoekt zijn oom de tsaar). Na terugkomst in Vlissingen maakt van der Plaat van 13 juli tot 15 augustus 1843 onderdeel uit van het exercitie eskader onder Ktz prins Hendrik.

Als commandant van het wachtschip Zr. Ms. 'Schelde' te Hellevoetsluis is hij tevens commandant der zeemacht in de monden van Maas en Goedereede van 1844 – 1847. Vervolgens is hij directeur en commandant van de marine te Willemsoord (1848 - 1849) en directeur van Weduwen- en Wezenfonds der zeeofficieren (1849 – 1851).

Het feit dat hij tot wel drie keer toe naar Indonesië wordt gezonden en tot drie keer toe samen met Prins Hendrik een reis maakt, waaronder die naar Sint-Petersburg, zou al aan kunnen geven dat van der Plaat furore maakte als officier bij de Marine. Tevens wordt over hem geschreven dat hij krachtig en doelmatig de bestrijding van de zeerovers aanpakte.

De inzet van oorlogsschepen was een van de pijlers waarop de zeeroofbestrijding rustte.

De zeemacht trad op om de handel te beschermen en bestuurlijke stabiliteit te waarborgen. Om dit te bewerkstelligen kon het gouvernement beschikken over een vloot van verschillende soorten oorlogsbodems en gewapende inheemse vaartuigen. Er was geen parate kennis over de precieze toedracht en dreiging van de zeeroof in de archipel.

De positie van de Nederlandse bestuurders was wankel, mede door een financieel beperkte armslag. Het zeewezen in de archipel, de

scheiding van taken, de inzetbaarheid van materieel en de samenstelling van personeel zorgde voor eindeloze discussies.

De bureaucratie nam hand over hand toe en er tekende zich een competentiestrijd af tussen de drie instanties, het gouvernement, de Koloniale Marine en de 'Koninklijke Nederlandsche Zeemagt'. In 1838 wordt de Koloniale Marine opgeheven.

Een en ander te danken aan een vertrouwelijke missive aan de directeur-generaal van Marine te Den Haag waarin de opheffing van de Koloniale Marine werd beschreven. De doelstelling om een korps te creëren dat vertrouwd was met de plaatselijke gewoonten, taal en zeden, was toch niet gehaald. Marineofficiëren van het eskader zouden nog beter thuis zijn in de Indische wateren en meer Maleis spreken dan hun koloniale collega's.

De chef van de Koloniale Marine was een civiel ambtenaar. Zij zouden vervangen moeten worden door jonge zeeofficiëren uit de Koninklijke Marine.

Aldus geschiedde en geschikte koloniale marineofficiëren konden overstappen naar het vaste korps zeeofficiëren van de Koninklijke Marine met behoud van hun rang. In 1841 werd ook het materieel van de Koloniale Marine ingelijfd bij de Koninklijke Marine.

Het eskader van de Koninklijke Marine bestond ineens uit 24 oorlogsschepen. Naast de verdediging van de kolonie tegen aanvallen van buitenaf en het ondersteunen van het landleger bij grootscheepse expedities diende het versterkte Nederlandse Eskader voortaan ook de zeeroof in de archipel te bestrijden. Hiervoor waren kleinere boten nodig voor specifieke taken als politiediensten en militaire vervoerscapaciteit. Deze boten waren in Nederland niet te gebruiken, dus investeerde men hier liever geen cent in. Bovendien werden in Nederland alleen maar volledig uitgeruste oorlogsschepen gebouwd, die in de Oost weer niet

rendabel waren. Na 1850 verbleef meer dan de helft van het marinepersoneel in de Oost.

In 1852 concludeerde de commissie Prins Hendrik dat deze impasse gebaseerd was op het opheffen van de Koloniale Marine. Het voorstel van Viceadmiraal E.G. van de Plaat, commandant Zeemacht Nederlands-Indië om een Indische Militaire Marine op te richten naar het evenbeeld van de Koloniale Marine, werd als voorbarig terzijde geschoven.

Met de introductie van de ijzeren schroefstoomschepen nam de modernisering van de vloot in Indië een hoge vlucht. De schepen waren kwetsbaar en duur in onderhoud. Er waren niet voldoende kolendepots om brandstof te bunkeren waardoor de actieradius beperkt was. Zelden werden zij aan vijandelijk vuur blootgesteld, daarvoor waren ze te kostbaar. Zij werden vooral ingezet als moederschip voor een flottielje van kleinere schoeners en kruisboten. Raderstoomschepen voeren hoog de rivieren op en vertoonden zich op plaatsten waar nog nooit Nederlandse oorlogsschepen waren gezien, daarbij ontzag inboezemend op de inheemse bevolking. Om de zeeroverij te beteugelen werden de stoomschepen gestationeerd op strategische punten van de Buitenbezittingen, waarbij de stationscommandant diensten verleende in opdracht van het burgerlijk bestuur en kruistochten ondernam tegen zeerovers en opstandige inheemse volken. Op gezette tijden wisselden de schepen elkaar af en keerden voor herstel terug naar Java.

In 1852 stelde schout-bij-nacht E.G. van der Plaat een vast plan van bekruising van de archipel vast als preventieve maatregel in de strijd tegen zeerovers. De belangrijkste stationsplaatsen waren gelegen in de wateren van de Molukken en Menado, in Celebes te Makassar, aan de oostkust van Sumatra te Palembang, aan de westkust te Padan, op Bangka te Muntok, in Riouw en onderhorigheden, in West-Borneo te Pontianak en in Zuid- en Oost-Borneo te Bandjermasin. Of deze aanpak daadwerkelijk de

zeeroverij heeft doen verminderen blijft gissen, bij het ontwaren van een rookpluim aan de horizon waren de zeerovers snel verdwenen. De marineleiding in Den Haag ergerde zich aan het feit dat de bemanningen hun militaire esprit de corps snel verloren omdat er te weinig werd geoefend. De bemanningen waren vooral uit op de premie en amuseerden zich bijzonder goed aan de wal, waarbij drank, vrouwen en tropische ziekten velen deed belanden in de ziekenboeg.

De opheffing van de Koloniale Marine hield de gemoederen dan ook behoorlijk bezig en had iedere politicus of marineofficier zijn oordeel klaar over de verdeling van de maritieme strijdkrachten in het vaderland en de koloniën. Een eerste stap tot reorganisatie was de naamsverandering van de Gouvernements Schoeners en Kruisboten in Gouvernements Marine in 1861. Drie jaar later werden de commandant Zeemacht en chef van de Gouvernements Marine in een nieuw departement ondergebracht van de Marine in Nederlands-Indië. Naar het voorstel van commandant Zeemacht E.G. van der Plaat uit 1853 werd bij Koninklijk Besluit van 16 november 1866 de oorlogsmarine vervolgens onderscheiden in een (wederom) Auxiliair Eskader en een Indische Militaire Marine, die eveneens werd ondergebracht bij het departement van Marine. Het personeel van beide marines behoorde tot de Koninklijke Marine.

Toename van Westerse economische activiteiten in de Buitengewesten, tezamen met de consolidatie van het Nederlandse gezag in de Indische archipel, maakten na 1880 een einde aan de stelselmatige zeeroof.

Aan het einde van deze indringende en zeker interessante lezing wordt de inleidster, mw. van Dissel, door diverse belangstellenden bestookt met vragen, die door haar met hetzelfde elan worden beantwoord, tot volle tevredenheid van de aanwezigen.

Mw. van Dissel wordt namens het bestuur van harte bedankt voor haar heldere uiteenzetting over de carrière van een marineofficier

die zich in de 19^e eeuw, vlak voor zijn pensionering, voor de taak zag gesteld om in de Oost leiding te geven aan diverse marines met verschillende culturele achtergronden en de opdracht had meegekregen om in een haast onbeheersbare omgeving orde te scheppen.

Als dank wordt haar een kleine blijk van waardering overhandigd.

IN DE SCHADUW VAN DE JAVAZEE

Verslag van de lezing van Theo Doorman – zaterdag 4 mei

Door: Frits Rohling

Een korte mededeling van onze voormalig vestigingsdirecteur Harry de Bles was genoeg reden tot het organiseren, op korte termijn, van een lezing door de jongste zoon van Schout-bij-Nacht Karel Doorman.

In 2018 was van zijn hand het boek "In de Schaduw van de Javazee" verschenen en Harry de Bles was gevraagd om de redactie voor zijn rekening te nemen.

Theo en Harry ontmoetten elkaar op 31 maart 2019 in de Kloosterkerk te 's Gravenhage bij de herdenking van de slag in de Javazee en Theo Doorman had bij een eerdere ontmoeting al eens laten blijken dat hij exclusief voor de Vrienden van het Marinemuseum een lezing over de inhoud van zijn boek zou willen geven, het liefst op de Hr. Ms. Abraham Crijnsen. Helaas bleek dat niet mogelijk, gezien de reparatiewerkzaamheden aan de kades van het bassin te Willemsoord. Dus viel de keuze op de filmzaal in het Marinemuseum. De 4^e mei zou wat hem betreft de aangewezen dag zijn om de lezing, in de omgeving van Willemsoord (hij zag daar het levenslicht in het Marinehospitaal), te laten plaatsvinden. De filmzaal van het Marinemuseum werd dan ook direct voor de 4^e mei

gereserveerd en de uitnodigingen aan de donateurs verstuurd, zodat zij toch nog geruime tijd vooraf deze datum in hun agenda konden noteren. De belangstelling bleek weer fenomenaal en er moesten zelfs extra stoelen worden bijgezet.



Op zaterdag 4 mei opent de voorzitter Fijko van der Laan de lezing met een welkomstwoord aan de aanwezigen, in het bijzonder aan de heer Theo Doorman, zijn echtgenote, zoon, dochter en schoonzoon. In zijn openingswoord memoreert hij dat het een waar genoegen is om de heer Doorman in deze omgeving als inleider te mogen begroeten, mede in het kader van de jaarlijkse 4 mei herdenking.

Alvorens met de lezing te beginnen laat de heer Doorman via een overzicht van Nederlands-Indië, geprojecteerd op Europa, zien hoe immens groot het gebied was dat Nederland als kolonie moest besturen. Dan start hij zijn verhaal met zijn memoires (vanuit de optiek van een 6-jarig jongetje), te beginnen met de achterliggende geschiedenis van zijn jeugd in Indonesië, waarin hij op jonge leeftijd geconfronteerd wordt met de harde werkelijkheid. Parallel aan dit persoonlijke verhaal presenteert de heer Doorman de belevenissen van schout-bij-nacht, later vice-admiraal Koenraad, die, na de bevrijding van Nederland, via luchtpostbrieven zijn naasten op stevige en heldere wijze op de hoogte hield van zijn belevenissen tijdens de Japanse verovering in Nederlands-Indië. Maar ook in Engeland, Amerika en Australië en in het roerige en

opstandige Indië na de oorlog (Bersiap-periode). Hij is kritisch over de rol van Nederlandse politici en hoge militairen ten aanzien van hun bestuurlijke activiteiten binnen de Nederlandse krijgsmacht tijdens en na de Tweede Wereldoorlog. Het persoonlijke verhaal van deze hoge marineofficier verschaft inzicht in de problemen waarmee ons land, tijdens de oorlog en capitulatie van Japan, in Nederlands-Indië wordt geconfronteerd.

Op geëngageerde wijze weet de heer Doorman zijn publiek mee te nemen in de tijd dat hij als 6-jarige samen met zijn vader en 30-jarige moeder (tweede vrouw van Karel Doorman) in de Javastraat te Soerabaja woonde.

Zomers verbleven zij in hun vakantiehuisje in Patjet, in de bergen bezuiden Soerabaja. En te Toeloeng Agoeng stappen zij op een van de vier Catalina vliegtuigen. De volgende dag landen zij in de azuurblauwe Roebuck Bay bij het dorpje Broome aan de noordwestkust van Australië.

Helaas is de rust van korte duur en worden de vliegtuigen in de baai aangevallen door Japanse Zero's. Vier dagen eerder is zijn vader gesneuveld in de strijd tegen de Japanse vloot.

De brieven die Theo Doorman heeft ontvangen van de dochter van Koenraad, mw. Liesbeth van der Stok – Koenraad, illustreren de nauwe betrokkenheid van Doorman bij de in de correspondentie beschreven gebeurtenissen.

Na de bevrijding van Nederland in mei 1945 is nog weinig bekend over de algemene en politieke situatie in Nederlands-Indië.

In het verlengde van zijn persoonlijke verhaal geeft Theo Doorman een extra dimensie aan de brieven van schout-bij-nacht Koenraad, waarmee hij de geschiedenis en het verloop van de oorlog in Nederlands-Indië een bredere samenhang geeft.

De bezielende wijze waarop Doorman zijn verhaal over het voetlicht bracht, bracht de aanwezigen in een optimale vorm van concentratie om het verhaal van A tot en met Z te volgen. Een luid applaus viel de heer Doorman dan ook ten deel, nadat de voorzitter na zijn



dankwoord een kleine attentie overhandigde. Na afloop bestond gelegenheid om aan de balie van het Marinemuseum het boek "In de Schaduw van de Javazee" aan te schaffen en te laten signeren door Theo Doorman. Van deze mogelijkheid werd gebruik gemaakt.

ALGEMENE INFORMATIE

Deze Nieuwsbrief is een uitgave van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum.

De Stichting is opgericht op 5 april 1991, is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel Noordwest-Holland te Alkmaar onder nummer 41240675 en heeft ten doel het bevorderen van de bloei van het Marinemuseum door het wekken en stimuleren van belangstelling voor hetgeen het museum te bieden heeft, alsmede door andere vormen van steunverlening in de ruimste zin van het woord.

De donatie voor een individueel lidmaatschap van de Stichting bedraagt € 15,00 per jaar, die voor een partnerlidmaatschap € 25,00 per jaar. Belangstellenden kunnen zich aanmelden bij het secretariaat.

Het adres van het secretariaat is:

Marinemuseum, Postbus 10000, 1780 CA Den Helder of via e-mail:

vriendenmarmus@gmail.com

De Stichting biedt haar donateurs de volgende faciliteiten:

- Op vertoon van de lidmaatschapskaart gratis toegang tot het Marinemuseum.
- Op vertoon van de lidmaatschapskaart 20% korting op aankopen in de Museumwinkel van boven de € 5,-
- Voorbezichtiging van nieuwe exposities in het Marinemuseum.
- Gratis toegang tot de door de Stichting georganiseerde lezingen op maritiem historisch gebied.
- Deelname aan de jaarlijkse vriendendag.
- De mogelijkheid tot deelname aan excursies bij of vaartochten met de Koninklijke Marine (afhankelijk van aanbod en beschikbare plaatsen).
- De ontvangst van de Nieuwsbrief.

Het bestuur van de Stichting bestaat uit:

Fijko van der Laan, voorzitter

Adriaan Leeuw, secretaris

Hennie van Wilgenburg, penningmeester

Frits Rohling, Activiteiten Coördinator

Tom Geiger, Redacteur Nieuwsbrief

Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur Ir. Cees Boelema Robertus, vestigingsdirecteur Marinemuseum.

De Nieuwsbrief staat onder redactie van Tom Geiger en Frits Rohling

Lay-out en foto's omslag Adriaan Leeuw.