

INDEX

Blz. 2	Van de voorzitter
Blz. 3	Van de directeur
Blz. 4	Nieuwe aanwinst voor het Marinemuseum
Blz. 6	Commandeur Abraham Crijnsen
Blz. 11	Overlijden Fulco Bouwmeester
Blz. 12	Dat gebeurt alleen in een film
Blz. 17	Broome, Australië - Duikoperatie
Blz. 18	Zero Hour & Carnot Bay
Blz. 26	Helders Next Top matroos
Blz. 27	Te koop aangeboden: Zweeds ex-marine schip
Blz. 29	Selamat Makan, de Indische rijsttafel
Blz. 33	Vriendendag in den Helder
Blz. 40	Schenking schilderij Hr. Ms. Soemba aan het museum.
Blz. 41	Mededelingen van de redactie
Blz. 42	Algemene informatie

WAARDE VRIENDEN EN DONATEURS,

In uw handen heeft u alweer Nieuwsbrief nummer drie van 2019. Oplettende lezers hebben vast al gemerkt dat de opmaak van nummer twee weer iets anders was dan nummer één. En ook in deze nieuwsbrief treft u weer een kleine vernieuwing aan: een (betaalde) advertentie. Het bestuur heeft besloten om ruimte te maken voor aankondigingen mocht daaraan behoefte bestaan. De redactie werkt kortom zeer hard de nieuwsbrief nog beter af te stemmen op hetgeen u vraagt. Door deze inzet is er zelfs voldoende kopij om een vierde nummer dit jaar uit te brengen. De redactie heeft het voornemen dat elk jaar te doen waarvoor hulde!

Vorige keer meldde ik u over de RABO Clubkas Campagne: met 68 stemmen heeft die € 392,36 opgeleverd. Binnenkort overhandigen penningmeester Hennie van Wilgenburg en ik een cheque aan de Directeur Marinemuseum van € 3.000, = voor de aankoop van het dagboek van Joan François Obbes. Ondanks deze financiële aderlating staat de Stichting er nog goed voor. Het aantal donateurs is nog immer stabiel en dit jaar ziet ernaar uit dat we met meer vrienden afsluiten dan waarmee we zijn gestart.

Op 7 september namen 32 donateurs deel aan onze jaarlijkse vriendendag in Fort Kijkduin en het Atlantik Wall museum te Huisduinen. Niet eerder hadden we zo'n goede opkomst. Kennelijk inspireerde dat onze gids in Kijkduin die een waarlijk vlammeende rondleiding verzorgde door het Fort en vele wetenswaardigheden uit de geschiedenis van dit militaire erfgoed wist op te dissen. Zoals gebruikelijk besloten we deze dag met een drankje en kijken terug op een bijzondere ervaring met dank aan onze coördinator evenementen Frits Rohling.

De aankondiging van de tweede Bosscherlezing (op 9 oktober) heeft u inmiddels ontvangen; ook die belooft interessant te worden. Daarom voor nu veel leesplezier en graag tot ziens in en om ons Marinemuseum,

Fijko van der Laan

VAN DE DIRECTEUR

MIJN WAARDE VRIENDEN VAN HET MUSEUM,

Nog steeds is het gelukkig glashelder dat ons Museum voorziet in een grote behoefte en dat het de rol van toeristische trekpleister in de regio met verve vervuld. De bezoekersaantallen en de gegenereerde inkomsten volgen de grafieken van vorig jaar. Inmiddels hebben dit jaar zo'n 71000 personen het Museum bezocht en kennis gemaakt met de wereld die Marine heet.

Daarnaast genereren de verjaardag van de Tonijn, zeer recent de introductie van Hr.Ms. Friesland (de jager) in het computerspel World of Warships en andere evenementen een prachtige vorm van maritieme gezelligheid op ons terrein. Daarnaast is onze oppervlaktevloot weer afgemeerd waar ze horen en zijn de schepen inmiddels weer open voor publiek na een veel te lange afwezigheid. Ook voorbereidingen voor nieuwe exposities zijn in volle gang.

Dit alles is alleen mogelijk door de inzet van ons hele team, ik dank u allen, u kunt oprecht trots zijn op wat u neerzet. BZ!

Op de achtergrond zijn wij ook bezig met de planontwikkeling voor Museum 2.0, passend in de voorgenomen gebiedsontwikkeling van Willemsoord-Noord; u heeft de plaatjes wellicht voorbij zien komen.

Sinds medio mei loopt het traject om te komen tot een onderbouwd Programma van Eisen en de daarbij behorende kosten voor een vernieuwd Museum. Bij dit traject worden wij geholpen door projectadviseurs van de firma 4Building. We verwachten op 1 oktober het rapport met daarin de uitwerking van verschillende opties tot vernieuwing inclusief het financiële plaatje te kunnen aanbieden aan Paul van Vlijmen, die het op zijn beurt zal aanbieden aan onze Raad van Toezicht. Daarna begint het ingewikkelde proces van keuzes maken en financiering zoeken. De weg is zeker nog lang, de uitkomst is op zijn Vlaams: 'nog niet evident', maar wij gaan stap voor stap voorwaarts, nog immer met hoop en moed beziel!

Met vriendelijke groet,

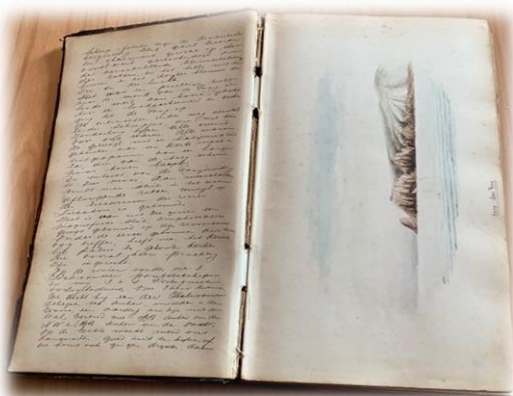
C.H. Boelema Robertus
Vestigingsdirecteur

NIEUWE AANWINST VOOR HET MARINEMUSEUM

DOOR: H.T. (HENNIE) VAN WILGENBURG
PENNINGMEESTER STICHTING VRIENDEN VAN HET MARINEMUSEUM

Op 17 september 2019 heeft de voorzitter van de stichting Vrienden van het Marinemuseum een cheque ter waarde van € 3000,00 overhandigd aan de vestigingsdirecteur van het Marinemuseum, de heer C.H. (Kees) Boelema Robertus.

Van de Rabo Clubkas Campagne mocht de stichting ook een bedrag van € 392,36 van de Rabobank Kop van Noord-Holland ontvangen.



Dagboek van Joan Francois Obbes

Met inbegrip van dit bedrag heeft de stichting gemeend deze waardevolle en unieke aankoop te stimuleren en te ondersteunen omdat het om een dagboek gaat dat geschreven is door Joan François Obbes (1869-1963) en als een verrijking van de maritieme kunstcollectie voor het museum wordt beschouwd.

Joan Obbes kwam in 1886 op zestienjarige leeftijd op het Koninklijk Instituut voor de Marine. Zijn adelporsten bestaan zal niet heel anders zijn verlopen dan dat van zijn veertig lotgenoten, maar voor zover bekend was Joan de enige die dagboeken bijhield. Obbes

beschrijft in detail het leven aan boord van het schroefstoomschip der eerste klasse Koningin Emma der Nederlanden naar de Zuid-Atlantische Oceaan in 1890-'91, zijn uitreis naar Nederlands-Indië en zijn belevenissen als jong officier ten tijde van de Atjeh-oorlog in de periode 1891-1894.

Uiteraard bedankt het bestuur ook de Rabo rekeninghouders van de Clubkas Campagne die ook dit jaar voor hebben gezorgd hun stem uit te brengen op de stichting.

COMMANDEUR ABRAHAM CRIJNSSSEN

† 1 februari 1669, Paramaribo

Bron: www.zalig-zeeland.com/zeeuwse-almanac/30-december-abraham-crijnssen

In de Kroniek der Zeemacht staat een kort artikel over de sterfdag van commandeur Abraham Crijnssen. Zijn geboortedatum is nergens te achterhalen; hij zou geboren zijn in Vlissingen of Zierikzee.

Tot op heden is de naar hem vernoemde mijnenveger Hr. Ms. Abraham Crijnssen (1936, Jan van Amstelklasse, gebouwd door scheepswerf Gusto uit Schiedam) een museumschip van het Marinemuseum te Den Helder en vanaf 3 september 2019 weer voor het publiek toegankelijk.

Reeds in 1632 voerde hij het bevel over twee oorlogsschepen van de gebroeders Adriaan en Cornelis Lampsins die eigenaar waren van twaalf schepen die permanent op zee waren en zich bezighielden met de kaapvaart en strijd voerden tegen Duinkerker kapers en hen veel schade berokkende.



Fort Zeelandia 1860
(Rijksmuseum)



Commandeur A. Crijnssen

Crijnssen voerde het bevel over twee oorlogsschepen, de Samson en de Vlissingen, beide behorend tot de vloot van de gebroeders Lampsins, en onderscheidde zich in 1639 tijdens de Slag bij Duins door zijn overmoedig optreden.

Admiraal Tromp en zijn viceadmiraal Witte de With behaalden daarbij een beslissende overwinning op een Spaanse oorlogsvloot onder bevel van admiraal Antonio Oquendo, die een poging ondernam om geld en soldaten naar Vlaanderen te brengen.

In 1665 werd Abraham Crijnssen benoemd tot commandeur bij de Admiraliteit van Zeeland. Hij diende als eerste kapitein onder Adriaan Banckert. In het najaar werd hij kapitein van het jacht Prins te Paard. Tijdens de Vierdaagse (11 juni tot 14 juni 1666) en de Tweedeaagse Zeeslag (4 en 5 augustus 1666) vocht hij mee als bevelhebber van het fregat Zeelandia.

In december 1666 kreeg Abraham Crijnssen het bevel over een eskader bestaande uit de fregatten Zeelandia, West-Capelle en Zeeridder. Daarnaast vier kleinere vaartuigen waaronder zijn oude schip Prins te Paard. Hij werd door de Staten van Zeeland naar Wets-Indië en de oostkust van Noord-Amerika gestuurd voor een expeditie tegen de Engelsen. Op 30 december 1666 vertrok het eskader vanaf de rede van Veere met aan boord 700 man en ruim 200 soldaten. Hij zeilde langs de gevaarlijke Barbarijse kust om vandaar de Atlantische Oceaan over te steken. Op 25 februari 1667

voer hij de Surinamerivier op om het Engelse fort Willoughby te veroveren.

Na een felle beschieting van het fort gaven de Engelsen zich over. Een deel vluchtte het binnenland in en werden achtervolgd en opgejaagd door de soldaten van Crijnssen. Al snel werden de vluchtelingen gevangengenomen en op 6 maart 1667 gaven de Engelsen de hele kolonie op. Fort Willoughby werd omgedoopt tot Fort Zeelandia en de Zeeuwse vlag wapperde fier naast de Ranje, Blanje Bleu op het dak van het fort. Abraham Crijnssen liet op het fort een bezettingsmacht achter en organiseerde – hoewel dat buiten zijn opdracht viel – een bestuur voor de nieuwe kolonie.

Het fluitschip Aerdenburg zeilde naar Zeeland terug, beladen met suiker. De West-Capelle bleef in de monding van de Surinamerivier liggen om niets vermoedende Engelse slavenschepen op te wachten en veroverde het Engelse fregat York. De West-Capelle zeilde in oktober 1667 terug naar Zeeland met aan boord duizend pond olifanten slagstanden, de buit uit de York.

Intussen was Abraham Crijnssen op 17 april 1667 met de resterende vijf schepen uit zijn eskader, aangevuld met twee nieuwkomers, naar drie bestaande Nederlandse koloniën op de noordkust van Zuid-Amerika vertrokken. Deze moesten worden heroverd op de Engelsen die de kolonies in 1665 zouden hebben bezet. Bij aankomst in Berbice, gelegen aan de rivier de Rio met als hoofdstad Nieuw-Amsterdam en sinds 1966 de zelfstandige staat Guyana, bleek dat deze kolonie een aanval van de Engelsen zelf had afgeslagen. Essequibo en Pomeroon bleken al voor de komst van Abraham Crijnssen op de Engelsen te zijn heroverd door commandeur Berger van Fort Nassau.

Crijnssen benoemde vaandrig Baerland van Fort Kijk Overal tot commandeur van Essequibo (1667 – 1670) en vaandrig Snel tot commandeur van de Pomeroon. Hierna zeilde zijn eskader, dat inmiddels tot drie schepen was geslonken, naar Tobago.

Bij aankomst bleken de forten vernietigd te zijn door de Fransen. Crijnssen liet een van de forten weer opbouwen.

Op 4 mei 1667 vertrok Crijnssen weer van Tobago waar hij een garnizoen achterliet. Hij voer naar Sint Eustatius dat hij heroverde. Vervolgens zeilde hij naar Martinique. Hier hoorde hij van de Fransen dat in het gebied een sterke Engelse vloot actief was. Abraham Crijnssen bleek ook een geboren diplomaat en in overleg met de Fransen werd besloten met een zojuist gearriveerde Franse vloot de Engelsen samen aan te vallen, onder gedeeld commando. Crijnssen kreeg vijf Franse schepen onder zijn bevel. De slag vond plaats op 20 mei bij het eiland Nevis maar werd na enkele uren afgebroken wegens gebrekkige communicatieve samenwerking met de Fransen.

Na dit debacle zeilde Crijnssen door naar Virginia aan de oostkust van Noord-Amerika. Door list en verrassing werd daar, in de monding van de Jamesrivier binnen een paar uur een Engels oorlogsschip veroverd, samen met een groot aantal Engelse koopvaarders. Deze lagen, volgeladen met tabak, klaar om de reis huiswaarts te ondernemen. Crijnssen verdeelde de buit over elf Engelse schepen die hij voorzag van groepen zeelieden van zijn eigen bemanningen. De overgebleven koopvaarders liet hij voor alle zekerheid in brand steken. Hij zeilde, na het kalefateren (breeuwen) van zijn vloot, met zijn buit naar Zeeland, waar hij op 25 augustus 1667 in Vlissingen afmeerde.

Op 22 september diende hij zijn verslag in bij de Admiraliteit. Deze was zo onder de indruk dat de kapteins van Crijnssen werden bevorderd. Zelf ontving hij een gouden ketting met medaillon.

In februari 1668 werd Abraham Crijnssen opnieuw uitgestuurd naar Suriname. Ditmaal met een kleinere vloot, twee fregatten en een fluitschip. De Engelsen hadden in oktober 1667 Fort Zeelandia heroverd, hoewel Suriname eerder dat jaar bij de Vrede van Breda voorlopig aan de Republiek was toegewezen.

Crijnssen voer op 20 april 1668 de Surinamerivier op. Het werd een snelle expeditie. Op 28 april was heel Suriname weer in bezit genomen. Het zou tot 1975 onder Nederlands bestuur blijven.

Het is de laatste reis die Abraham Crijnssen zou maken. Zijn geliefde Zeeland ziet hij niet meer terug; hij overlijdt op 1 februari 1669 in Paramaribo aan een slepende ziekte.



De mijnenveger / -legger Abraham Crijnssen heeft tijdens de Tweede Wereldoorlog de naam van haar heroïsche naamgever hoog gehouden gezien de spectaculaire ontsnapping uit



Nederlands-Indië in maart 1942.

Van 27 januari 1983 tot 31 oktober 1997 heeft het **standaardfregat** Hr. Ms. Abraham Crijnssen (F 816) de kleuren van de Nederlandse vlag ook in het Caraïbische gebied verdedigd. Op 31 oktober 1997 is het schip overgedragen aan de marine van de Verenigde Arabische Emiraten onder de naam Abu Dhabi (F 01)



De eerste opening van ex-Hr. Ms. Abraham Crijnssen als museumschip van het Marinemuseum te Den Helder was op 11 juli 1997 en werd verricht door prins Willem-Alexander.

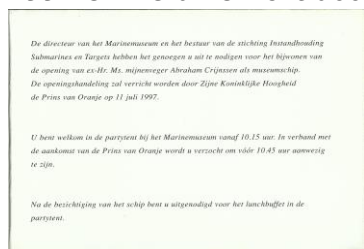


Foto: Adriaan Leeuw

Foto: Adriaan Leeuw

OVERLIJDEN FULCO BOUWMEESTER OP 101 JARIGE LEEFTIJD

AANVULLING NIEUWSBRIEF 2019/2

Wij schreven in het artikel over de Abraham Crijnssen, waarin de toen 100-jarige stoker-olieman Fulco Bouwmeester in maart 1942 mee ontsnapte naar Australië.

Helaas is Fulco Bouwmeester onlangs op 101-jarige leeftijd overleden.

Fulco voer in het toenmalige Nederlandse Indië op de Hr.Ms. Crijnssen (Jan van Amstelklasse)

De Crijnssen heeft daar tot 1949 gevaren en werd later overgevoerd naar Nederland. De mijnveger ligt nu weer op zijn oude stek in het bassin achter het Marinemuseum op Willemsoord en is samen met

het andere museum schip Hr.Ms. Schorpioen vanaf 1 september weer opgesteld voor het publiek.

Redactie: Op de website van het Nederlands instituut voor Militaire historie is een film te zien over de ontsnapping van de Crijnssen.



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

DAT GEBEURT ALLEEN IN EEN FILM

TEKST: JAN KLOOTWIJK

In 2016 had ik het geluk om met mijn partner en twee vrienden als Vriend van het Marinemuseum te worden ingeloot voor een vaartocht met Zr.Ms. Johan de Witt. In totaal waren er meer dan tweehonderd gasten aan boord. Het was een druilerige dag, die ik door een bijzondere ontmoeting niet gauw zal vergeten.

De gasten werden aan boord in groepjes verdeeld en onder de deskundige leiding van een lid van de bemanning, hebben wij het schip van onder tot boven kunnen bekijken en dan komt een

walslurp al snel onder de indruk van de grootte van dit schip. Om weer wat bij te komen van het trappenlopen (is er dan geen lift?) belandden wij met ons vieren ergens in het schip aan een tafeltje, waarna er nog één plaats niet was bezet. Een man in burger kwam op ons af en vroeg of de lege stoel nog vrij was, hetgeen wij beaamden, want wij constateerden ook dat de stoel vrij was. Toen hij was aangeschoven vroeg hij aan mij: "Hebt u bij de marine gediend?"

Gediend? Ik dacht die term zal een burger niet vaak gebruiken.

Ik zei: "Nee, u?"

"Ja, ik wel" zei hij "en mijn vader ook."

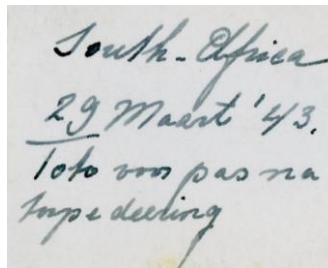
Ik schatte de man - die, zoals later bleek, Willem Boelhouwer heette - op een jaar of vijf en zestig, ik ben daar echter niet erg goed in, maar toch dacht ik, dat zijn vader, evenals de mijne, de oorlog als marineman meegemaakt kon hebben. Dus vroeg ik: "Heeft uw vader de oorlog overleefd?"

"Ja, gelukkig wel."

"De mijne ook", zei ik, "maar hij is wel één keer getorpedeerd".

"Mijn vader ook" zei de man, "met de Colombia. Hij was toen telegrafistmaat, Willem Boelhouwer".

"Dat is sterk, mijn vader was ook aan boord van de Colombia! Hij was toen sergeant torpedomaker, Maarten Klootwijk".



Maarten Klootwijk, gemaakt een maand na de torpedering.

Hij kende de bijzonderheden van de ondergang van de Colombia en wij waren het er over eens dat onze vaders en veel andere opvarenden hun leven te danken hadden aan de Portugese matroos 2^{de} klas Manuel Avelino. Hij behoorde tot de oorspronkelijke koopvaardijbemanning van het schip. Toen het schip door de marine op 20 mei 1941 werd overgenomen en in Dundee werd omgebouwd tot onderzeebootmoederschip werd hem medegedeeld, dat hij niet op het schip hoefde te blijven, omdat Portugal niet in oorlog was met Duitsland. Hij bleef echter aan boord en werd net als de overige leden van de koopvaardijbemanning bij de marine ingelijfd.



Hr.Ms. onderzeebootmoederschip Colombia in East London,
aug. 1942 – febr. 1943

In februari 1943 lag het schip in East London, Zuid Afrika, toen het opdracht kreeg om naar Simonstown te stomen voor een dokbeurt. Op 27 februari 1943 om 07:00 uur vertrok het schip uit East London samen met het korvet HMS Genista, dat onderzeeboten op afstand moest houden. Dat lukte niet helemaal, of eigenlijk helemaal niet, want om 11:42 uur werd de Colombia getorpedeerd door de Duitse onderzeeboot U 516. Het was meteen duidelijk, dat het schip niet meer was te redden en de order werd gegeven om het schip te verlaten. Omdat er ruim 300 mensen aan boord waren was het bij de boten natuurlijk een grote chaos.

Matroos Avelino was bij verlaatrol ingedeeld in bakboord reddingsboot No. 2. Het strijken verliep echter niet goed en

de boot bleef halverwege hangen. Avelino wist met grote behendigheid omhoog te klimmen, verzamelde een aantal mensen, waarna de reddingsboot alsnog behouden te water kwam. Zijn sloepcommandant riep daarna dat hij in de sloep moest komen, maar Avelino riep: "gaat u maar alvast, ik kom er nog wel af". Vervolgens slaagde men er in om onder zijn leiding in zeer korte tijd nog drie reddingsboten te strijken en behouden te water te krijgen, want binnen 15 minuten verdween de Colombia onder de golven. Avelino kon niet meer in een reddingsboot komen en werd uit het water gevist.

Of mijn vader en Willem Boelhouwer in een reddingsboot konden stappen of uit het water werden opgepikt, dat weet ik helaas niet. De meeste overlevenden nam de Genista over uit de reddingsboten en de rest werd aan boord genomen van een snelle "crash boat" van de RAF.

Acht opvarenden hebben de ondergang helaas niet overleefd, maar dat 312 opvarenden de ramp wel overleefden mag gerust een wonder genoemd worden, omdat het schip binnen 15 minuten was gezonken.

Avelino** had in dit wonder een groot aandeel. 's Avonds stonden de geredden, waaronder mijn vader en Willem Boelhouwer weer op de kade in East London, waar ze ongeveer 13 uur eerder waren vertrokken.

Deze redding voltrok zich in 1943 en ik vroeg aan onze tafelgenoot: "Maar hoe kwam uw vader in Engeland?"

Hij zei: "Mijn vader was op de **Johan Maurits** geplaatst, die in de meidagen van 1940 met haar 15 cm kanons verhinderde dat de Duitsers de Afsluitdijk over konden trekken. Toen de commandant de opdracht kreeg om naar Engeland uit te wijken vertrok de Johan Maurits op 14 mei uit Den Helder in een klein konvooi samen met de Nautilus, Jan van Brakel, Douwe Aukes, Medusa en G 15. Bij

Callantsoog werden ze aangevallen door Duitse vliegtuigen, waarbij alleen de Johan Maurits twee treffers kreeg en zonk. Mijn vader werd uit het water gehaald en voer met een van de andere schepen naar Engeland". "Dat is sterk" zei ik, "want mijn vader voer in datzelfde konvooi op de Medusa en kwam daarmee ook behouden in Engeland aan".

Heel bijzonder om tijdens een Vriendendag iemand te ontmoeten, wiens vader in de oorlog een paar zeer ingrijpende ervaringen heeft meegemaakt, die ook golden voor mijn vader. De kans op zo'n ontmoeting in een gezelschap van meer dan 200 personen is volgens mij zo klein, dat zoiets alleen in een film kan gebeuren. Maar hier op de Johan de Witt gebeurde dat mirakel wel. In het echt!!

****** Het koelbloedige optreden van Manuel Avelino bleef niet onopgemerkt, want op voordracht van de Minister van Marine dd. 3 mei 1943 werd *"aan den Matroos der 2^e klasse Manuel Avelino"* op 6 mei 1943 door HM koningin Wilhelmina het Kruis van Verdienste toegekend wegens *"Het betoonen van grooten moed, koelbloedigheid en bekwaamheid, enz, enz."* Ook Manuel Avelino heeft de oorlog overleefd.



Passagiersschip Colombia van de KNSM in Funchal, Madeira, 1934



Kruis van Verdienste
op 6-5-1943 door HM koningin Wilhelmina toegekend aan Manuel Avelino



Manuel Avelino

BROOME-ZOEKTOCHT - DUIKEXPEDITIE

BRON: VETERANENINSTITUUT.

Eind augustus tot half september wordt de duikexpeditie van het Western Australian Museum begeleid door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed bij hun zoektocht naar de nog vermiste wrakken van het drama van Broome. Op 3 maart 1942 werden bij een Japanse verrassingsaanval vijftien vliegboten van de MLD, USN en RAAF, een civiele vliegboot van Quantasen drie vliegtuigen, een DC-3 van het KNILM en een Lodestar van de ML-KNIL vernietigd.

Hierbij zijn zeker tachtig mensen om het leven gekomen. Het WA Museum hoopt de negen nog missende vliegtuigen die dieper in de baai liggen op te kunnen sporen

NOOT REDACTIE:

Na de Bosscherlezing door Theo Doorman over de vlucht met zijn moeder van Java naar Broome in Australië, bleek er bij nader onderzoek meer informatie beschikbaar te zijn. Zo zal er in de baai opnieuw gedoken worden (zie artikel hierboven) naar de restanten van de vliegtuigen, maar ook naar "diamanten", zoals beschreven in het artikel hieronder. Deze duikoperatie zal plaatsvinden in augustus/september onder auspiciën van het Western Australian Museum.

Het copyright van de tekst en de foto's (tenzij anders vermeld) ligt dan ook bij het Western Australian Museum (Perth) met veel dank dat wij dit voor de Vrienden mochten gebruiken.

By March 1942, the Japanese military domination of South East Asia by its land, sea and air forces, had reached the Dutch East Indies (now Indonesia). With the invasion of Java only a matter of days away, the allied command decided that the only remaining option for the Dutch nationals to escape from Java was an evacuation by air. The logical and realistic safe haven at this stage was Broome, a sleepy pearl fishing town near the top of Western Australia, a distance of 900 kilometres (nine hours) by air from Java.

Unfortunately events transpired that turned this idyllic location into a tragic nightmare. On the morning of March 3rd 1942, Broome was packed with allied aircraft. Flying boats were moored overnight in Roebuck Bay, whilst bombers and transports were arriving and departing from the town airstrip. At 9.30, nine Japanese Zero A6M fighters peeled off to the attack. Some thought they were aircraft of the Australian Air Force doing a flyby. They made three to four strafing attacks with very accurate canon and machine gun fire. In no time the fuel laden flying boats were exploding in fireballs and sinking. The people inside the aircraft fortunate enough to escape the hail of gunfire, died in the burning waters as the leaking fuel and oil caught fire.

Those unfortunate enough to survive the burning fuel, were only to be taken by sharks. The remaining handful of survivors were picked up in small boats after being carried out to sea by the strong tide. The survivors told of the horrific sights they had seen, and the ghastly injuries people had suffered. The Japanese attack on Broome took Australia and the world by surprise. Nobody thought that an air attack would be mounted on the Australian mainland, or that it could be so fast and so devastating.

In just twenty minutes, twenty-three allied transports, bombers and flying boats were either burning furiously on the airstrip, or sinking in Roebuck Bay. The awful irony of this tragic attack is the fact that the Japanese Commander Shibata had no idea who, or what was in the aircraft. All he knew was that here was a large concentration of allied aircraft in an area with no defenses, and therefore legitimate military targets.

Although the town of Broome was strafed during the attack, it was not the prime target. In a letter to Merv Prime (Author of *Broome's One Day War*) in the late 1970's, Shibata, the Japanese Commander apologised by saying "...Please accept my apologies if some stray bullets fell into the town". The Japanese pilots concentrated their fire on the moored flying boats and the aircraft on the town airstrip, the Imperial Japanese Navy killed scores if not hundreds of innocent civilians whose only crime was simply to be caught in the wrong place at the wrong time. Over the course of the previous two weeks 8,000 Dutch and other Allied civilians were airlifted out of Java to escape the Japanese invasion. They were transported by a collection of aircraft from different nations, RAAF, USN, RAF, KLM, USAAF and the MLD using Catalina, Dornier and 'C' Class Empire flying boats, plus B17, B24, DC3 bombers and transports.



Foto burnt out mober on the Broome airstrip.

Image copyright WA Museum

The flights took about seven hours to reach the 'safe haven' of Western Australia. On any one day, up to 57 aircraft were arriving and leaving Broome. On the morning of the 3rd March, 15 flying boats crammed with civilians were moored in Roebuck Bay, an assortment of transports and bombers were also on the town airstrip. All the passengers stayed on the flying boats overnight due to the lack of accommodation in Broome, plus the infamous 8 metre tides hampered ship-to-shore ferrying. Most aircraft were being refueled for the journey to Perth and other mainland destinations, whilst others were arriving after the long flight from Java.

Aircraft Destroyed

The twenty-five aircraft destroyed as a direct result of the attack included:

- 5 x Dornier Do24 (Marine Luchtvaardienst) flying boats
- 2 x Consolidated LB30 Liberator (USAAF) bomb/transport
- 2 x Boeing B17 'Flying Fortresses' (USAAF) bomber
- 1 x Lockheed Lodestar (NEI) (bomber/transport
- 2 x Douglas DC-3 Dakotas (NEI) transport
- 2 x Mitsubishi A6M Zeros (Imperial Japanese Navy) fighter
- 8 x Consolidated PBY Catalinas (USN/MLD/RAF) flying boat
- 2 x Short S.23 'C' Class Empire' (BOAC/QEA/RAAF) flying boats
- 1 x Lockheed Hudson (NEI) bomber/transport

The Carnot Bay Episode

Following the attack the Zero's headed up the coast en-route to their base on Timor. They were not expecting any more action and were therefore surprised to intercept a Dutch DC-3 airliner approaching the WA coastline near Carnot Bay.



Soldiers boarding a bomber plane
copyright WA Museum



Exposed wreckage of a flying boat in Roebuck Bay. The massive spring tides in Broome expose these hulks every year. The deep water wrecks are the subject of The Zero Hour documentary

Image courtesy Merv Prime



Army personnel sitting on a Japanese drop-tank from one of the attacking Zero fighters. These fuel tanks gave rise to the mistaken belief that Broome was bombed

Image courtesy Merv Prime

Broome Aftermath

Following their successful raid on Broome, the remaining eight Japanese Zero's, well pleased with the morning's pickings headed up the WA coast to their base on Timor. They were not expecting any more action and were therefore surprised to intercept a Royal Dutch East Indies Airlines DC-3.

The aircraft, piloted by the celebrated Ivan Smirnoff, had left Java with eleven persons on board bound for Broome. Just before he left Java, Smirnoff was handed a small package wrapped in brown paper, he never opened it and had no idea what it contained. The Japanese wasted no time & quickly shot the DC-3 down. With his aircraft on fire, Smirnoff managed a brilliant crash-landing on the beach at Carnot Bay just north of Broome. The Zero's continued strafing the crashed aircraft and wounded some of the passengers.

During the five days on the beach, four people died of their wounds including a mother and her 18-month old baby. To add to this, the day after the crash they were bombed by a large Japanese flying boat returning from a reconnaissance of Broome.

Initially, the flying boat dropped biscuits, but upon intercepting the downed aircrafts distress signals, and assuming that Australian fighters would soon be on the scene, they promptly dropped bombs as well. Following their harrowing ordeal, Smirnoff was questioned by the authorities about the package. More worried about protecting his passengers than the package, he was surprised to learn that it contained a vast fortune in diamonds. They had been retrieved from Amsterdam to avoid being taken by the invading Germans and were to be held by the Commonwealth Bank in Australia for safekeeping. The diamonds had a value of \$300,000, which translates to about \$20,000,000 today.

In the ensuing weeks after the crash, a local fisherman noticed the aircraft and searched the wreck site, in doing so he found a small package, he said that he only found a few of the stones! Following long drawn out court cases, only a small portion of the diamonds were ever recovered. Stories abound as to where they may have ended up, from Aborigines to fishermen and locals in Broome. It would seem that a vast fortune in diamonds is still unaccounted for. Wreckage from Smirnoff's DC-3 still lies entombed in the mud at Carnot Bay.

The B24 Liberator Crash

An American Consolidated LB24 Liberator was shot down just after take-off during the raid, killing 33 personnel aboard. This aircraft is thought to have crashed into the sea about 10 kms off Cable Beach. There were no eye witnesses to the actual crash and judging by the direction the wind was blowing on the day (Japanese aerial photo) it is thought that Roebuck Bay may be the site. It has been found that these servicemen were all wounded aircrew on their way to Perth and other hospitals in Australia, therefore were unable to survive the crash considering the aircraft went in at a shallow angle. Only one man (Donoho) survived the crash, reaching shore 24 hours

later. There are reports of a second survivor who died on the beach, but there is no proof of this statement. It appears to have originated from a Chicago Herald newspaper article.

The Lost Zeros

The only allied 'kill' that morning was a Zero fighter, shot down by a Dutch airman, Flt Lt 'Gus' Winckel, who grabbed a machine gun from his aircraft as the attack began. Resting the heavy calibre aircraft machine gun on his arm, he hit a Zero piloted by Warrant Officer Osamu Kudo. The Zero caught fire, trailed smoke and vanished into the history books. Kudo never returned to his base in Timor and nobody actually saw his machine crash, but stories abound as to where he may have gone down. The wreckage and his remains could be in the sand dunes or ocean anywhere between Broome and the top of Western Australia. This same Zero was responsible for shooting down the LB24 liberator. A second Zero crashed into the sea off a small island near Roti Island on its way back to base on Timor. Following a two hour swim to shore, the pilot was rescued and returned to his squadron. This machine ran out of fuel no doubt due to the extra half hour over Broome, plus it was suffering from battle damage. No search has ever been mounted for the wreckage of the LB24, the remains of Kudo's Zero, or the Zero of Roti Island.



Warrant Officer Osamu Kudo
Image copyright WA Museum



Flt Lt Gus Winckel
Image copyright WA Museum

The Film Story

Western Australian based film company Prospero Films (*Dive School & Paying for the Piper*) are currently producing a series of three films *The Shipwreck Detectives* dealing with underwater wreck sites in WA waters. *The Zero Hour* is one of these stories. Prospero Films organised for the handful of surviving aircrew to be in Broome during the filming. Their interviews form the background of the story.

(Link: <http://www.prospero.com.au/productions/factual/16>)
Link to the production of *Bay of Fire*

The WA Maritime Museum were tasked with the finding of the wrecks, excavating the artefacts and conserving the site for future generations.

WORDT EEN MATROOS IN HET MUSEUM

DOOR: REDACTIE

Tijdens de openingstijden van het museum (vakantieperiode) leren kleine bezoekers hoe het is om een goede matroos te zijn! Daar hoort natuurlijk ook een goede fysieke training bij. Met 'Helders Next Top Matroos' krijgen kinderen een stoere training, en wel onder professionele begeleiding van twee uiterst fitte NCOI studenten.

Enthousiaste jonge bezoekers moesten groeten, marcheren, voorligsteun en evenwichtsbalk.



TE KOOP AANGEBODEN EX ZWEEDS MARINESCHIP

Martin van Dijk is sinds 2008 in het bezit van een prachtig ex Zweeds 1944 houten marine schip / ex mijnenveger / patrouille schip. De boot is bij productie SVK-4 gedoopt en staat nu bekend onder de naam Mrs. Sippo.

Nummer vier van de vijf die ooit gemaakt zijn en hierbij tevens behorend tot de eerste vijf schepen waar de Zweedse organisatie überhaupt mee begonnen is.

Het schip is 17 meter lang en bijna 4 breed. Gemaakt van vet grenen / orion Pine. De hele onderkant is beslagen met koperen platen om indertijd de boot anti-magnetisch te maken. Nu is het handig tegen aangroei.

Ik sta voor een grote opknapbeurt voor de boot en wil geen concessies doen aan de originaliteit.

De boot is eigenlijk in goede staat maar er moeten een aantal balken en planken vervangen worden en de boot moet geverfd worden.

De deknaden heb ik al verwijderd, nieuwe kit staat al klaar. Motor, Skandia Vabis 6 cylinder diesel, heeft altijd rookloos gevaren. Moet nu waarschijnlijk lagers van as worden vervangen door water in carter door iets teveel water binnengekomen.

De boot ligt nu in Uithoorn (bij Aalsmeer en vlak onder Amsterdam).

Voor een handige klusser allemaal goed te doen.

De boot is ook nog in originele staat. Ik heb er zelfs de 1:1 bouwtekeningen van!

Graag hoop ik op een liefhebber en handige persoon die de boot weer vaarklaar maakt en die ik misschien kan terugzien op de vlootdagen 2020!

Zitten er misschien bij de Stichting Vrienden Marmus, mensen die ook enthousiast worden van deze unieke boot?

Ik heb een richtprijs van 17,5 duizend, e.e.a. ex kosten scheepsregisters / notaris voor overdracht, maar voor een snelle koper wil ik daar zeker wat af doen.

Alle inruil is tevens bespreekbaar.

Voor nadere informatie en meer foto's:
Whatsapp. 0650500455

Martin van Dijk
<http://svk-4.123website.nl/>



SELAMAT MAKAN – DE INDISCHE RIJSTTAFEL

Een traditie en Immaterieel Erfgoed

DOOR: FRITS ROHLING

Met welke gedachten en vooruitzichten de aspirant marine man / -vrouw zich aanmeldt voor een functie bij de Koninklijke Marine blijft een gok, maar in de meeste gevallen zal de wekelijkse Indische rijsttafel niet de ultieme reden zijn.

Dat Nederland van oudsher een zeevarende natie is, is algemeen bekend en heeft een rijk verleden. De publicatie van de *Ordonantie op de Admiraliteit* in 1488 wordt gezien als het ontstaan van de Nederlandse zeemacht. Van voor die tijd is er weinig tot niets bekend dan alleen een summier aantal wapenfeiten. Marine en koopvaardij waren in elkaar verweven en menig zeevarende werd voor zowel de zeemacht als koopvaardij ingezet. Als voorbeeld hiervan denk ik aan de grote handelsondernemingen van de VOC en de WIC, die het recht hadden om gebieden, waarover zij het eigendomsrecht en handelsbelangen hadden, zelf gewapenderhand te verdedigen. Een groot deel van de territoriale bezittingen kwam na de val van Napoleon in handen van de Nederlandse Staat

en nam de Koninklijke Marine de maritieme verdediging van het koloniale rijk op zich.



Veel Nederlanders trokken naar het toenmalige Nederlands Indië en via de lokale bevolking kwamen zij in aanraking met de Indische keuken; de plaatselijke ingrediënten en gerechten.



Aan het begin van de negentiende eeuw werd het begrip "rijsttafel" geïntroduceerd door een kok van het Indische Hotel des Indes te Batavia. Tientallen jaren later werd voor de lunch een warme maaltijd geserveerd die bestond uit rijst met enkele bijgerechten ook wel "rijsttafel" genoemd.

De inburgering van de "rijsttafel" bij de Koninklijke Marine is sinds de aankomst van Nederlandse koopvaardijsschepen in juni 1596 in de baai van Bantam onder bevel van De Houtman, uitermate snel gegaan. Vooral het gebruik - na een reis vol ellende en ongewisse avonturen - van verse Indonesische groenten, grondstoffen en specerijen, die volop te verkrijgen waren, was een verademing voor de bemanning. Ook het feit dat de authentieke receptuur uit eerste

hand door de Indonesische bevolking werd overgeleverd, heeft ertoe geleid dat er tot op heden bij de Koninklijke Marine een wereldbepaalde Indische "rijsttafel" wordt geserveerd.



Marine-rijsttafel:

Bestaat net zoals elke authentieke Indonesische rijsttafel uit: Een sajoer (combinatie van vlees en groenten), sambal oelek, met een andere sambal en een sambal goreng (ui, kool of boontjes), een kipgerecht (bijv. Ayam pangang), een vleesgerecht (bijv. Babi ketjap) of een visgerecht, ikan teri (gedroogde ansjovis), sambal telur (ei) Gebakken kroepoek (garnalen) en gebakken pisang (banaan), seroendeng (geroosterde kokos) en katjang (pinda) goreng, katjangsaus (met seréh = citroengras), rauwe komkommer (ketimoen) aan schijfjes, atjar (zure) uitjes of atjar biet (of een andere atjar) en als nagerecht verse vruchten.

Uiteraard mag de witte rijst (nasi putih) of gebakken rijst (nasi goreng) niet ontbreken.



FORT KIKDUIN EN EXPOSITIE ATLANTIKWALL

VRIENDENDAG 7 SEPTEMBER 2019

DOOR: FRITS ROHLING

Foto's van Adriaan Leeuw en Frits Rohling

Tijdens de reis naar Den Helder leken de weergoden ons niet al te best gezind en leken de ruitenwissers van de auto aan een zware test te worden blootgesteld door de hevige regenval die ons overviel bij het verlaten van de noordelijke uitgang van de Wijkertunnel. Dit fenomeen verbaast ons telkens weer; aan de zuidelijke kant van de tunnel is het droog en aan de noordelijke kant komt het water met bakken tegelijk naar beneden, altijd weer verrassend. Dat wij daarbij voor elke passage 'schaduwtoel' betalen, ontgaat ons volledig.

Naarmate de reis vordert zien wij het zwerk langzaam plaats maken voor de eerste zonnestralen en arriveren met een zonnig humeur bij de ingang van Fort Kijkduin aan het Admiraal Verhuellplein 1 te Huisduinen.



*(Carel Hendrik Ver Huell)
(Door Louis Andre Gabriel Bouchet)*



*(Admiraal Ver Huell tijdens het
beleg te Den Helder)*

(Admiraal Ver Huell nam als adelborst dienst bij de Koninklijke Marine. Hij was van huis uit een Orangist. Hij werd een groot bewonderaar van Napoleon en was de eerste niet Fransman die het Legioen van Eer ontving. Tussen 13 december 1813 en 4 mei 1814 verdedigde hij Den Helder (Fort Kijkduin) tegen de Engelsen en de Nederlanders en heeft zo Den Helder voor verwoesting gespaard. Koning Willem II benoemde hem in 1843 tot ridder 3e klasse MWO.)

Via de verdedigingsmuur, de Tamboer, en het voorplein lopen wij via de imposante rolbrug over de droge gracht via de draaitrap naar een van de beuken van het fort waar wij worden opgewacht en verwelkomd door de voorzitter. De animo voor deze Vriendendag blijkt weer groot te zijn; deze keer zijn er 32 belangstellenden die meer over de geschiedenis van het Fort te weten willen komen en zij zullen daarin niet teleurgesteld worden.

Maar eerst genieten van een kopje koffie/thee met een gebakje erbij in beuk 3 en nader kennismaken met al dan niet bekende mededonateurs. Rond de klok van elf uur neemt de voorzitter het woord. Hij heet eenieder van harte welkom, geeft een korte uitleg over de bouw van het fort, met inzet van Spaanse gevangenen, en memoreert in het kort de totstandkoming van het huidige museum.



Inmiddels staat de gids al te popelen om aan de rondleiding te beginnen. Het duurt dan ook even om 32 mensen te mobiliseren maar uiteindelijk bevindt de voltallige groep zich in beuk 4 en wordt men verrast door de enthousiaste en passievolle uitleg van onze gids die zich bijna volledig verliest in zijn verhaal maar de aanwezigen hierin volledig betreft

Dat de kop van Noord-Holland voor Napoleon een strategische omgeving was blijkt wel uit de aanleg van diverse forten ter bescherming van de maritieme activiteiten. Deze forten waren zodanig gesitueerd dat men niet door eigen vuur geraakt kon



worden.

Diverse stadia van de bouw van Fort Kijkduin worden in drie maquettes weergegeven en vooral de bouw van een vuurtoren in 1822 bovenop het verdedigingswerk werd met enige hilariteit door

de gids gememoreerd. Niettemin was de vuurtoren voorzien van de 'modernste' apparatuur om de afstand tot en de koers van (vijandelijke) schepen op zee te bepalen. De verzamelde gegevens werden genoteerd en aan de geschutsbemanning doorgegeven. Later is de vuurtoren gesloopt en daarvoor in de plaats kwam de vuurtoren Kijkduin ook wel de Lange Jaap genoemd.

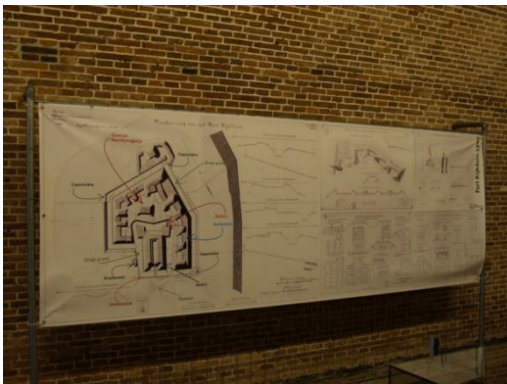
Het dak van het fort werd bombestendig gemaakt door een nieuwe overkapping, onder andere gevuld met zand, die heden ten dage nog te zien is. Goed te zien is dat de mensen toen des tijds een kop kleiner waren dan tegenwoordig en er bij ramen en schietgaten verhogingen waren gebouwd om de soldaten de gelegenheid te bieden via ramen en schietgaten het fort te verdedigen. Zo ook de ondergrondse doorgang vanuit de beuk voor de opslag van het kruit naar de droge gracht richting tweede kruitkamer. Dit is duidelijk te zien aan de twee opstaande randen aan de zijkant van de tunnel, nadat de vloer is uitgegraven ten behoeve van de bezoekers van het museum. De bogen bij de ingang en de uitgang zijn verraderlijk laag. Ook bij de schietgaten van de schietgalerij is een verhoging aangebracht; veel schietgaten op een rij. De grote hoeveelheid geweren in de schietgaten zorgde voor een mitrailleurachtig effect waardoor passage schier onmogelijk werd gemaakt. Achter in de gang is de soldatengevangenis te zien waar de gevangene op water en brood in een desolate omgeving zat opgesloten. Voor het schietgat dat in de muur van deze cel was ingebouwd zat een traliwerk.



Zo kreeg de gevangene wel voldoende frisse lucht maar kon er geen extra voedsel illegaal van buitenaf worden verstrekt. Via de droge gracht komt de rondleiding uit bij de tweede kruitskamer en het kanonnenpleintje.

Vanaf de kustbatterij kon men zich verdedigen met kanonnen die werden geladen met zakken kruit (kardoes) en een ronde kogel die men zelfs verhitte tot die roodgloeiend was om daarmee de houten schepen op zee in brand te schieten, hopende dat het aanwezige kruit aan boord tot ontploffing zou komen. Uiteraard kon de gloeiendhete kogel niet direct in aanraking komen met de kardoezen dus werden er een aantal droge en natte katoenen lappen tussen de kruitzakken en de kogel geplaatst. Vervolgens werd de lont in het zundgat aangestoken. Mocht men onverhoeds moeten vluchten voor de vijand dan werd het zundgat dichtgeslagen met een nagel waarvan de kop werd afgebroken. Zo werd het kanon onklaar gemaakt.

Het fort is tijdens de Tweede Wereldoorlog in gebruik geweest door de Duitse bezetter en toen zijn er in de diverse beuken muren weggebroken om materieel op te slaan. Tot op heden is dit duidelijk zichtbaar net zoals de dilatatievoegen die in de kruitskamer te zien zijn en ervoor moesten zorgen dat de druk die bij een ontploffing vrijkomt geleidelijk kon worden verwerkt door de muren.



Nadat het kanonnenpleintje is overgestoken wordt de groep uitgenodigd om via de 70 meter lange ondergrondse gang naar het verdedigingssysteem bij de tweede droge gracht te lopen. Degene

die dat liever niet doet kan ook bovengronds zijn of haar weg vervolgen. De animo blijkt overweldigend en via een bijzonder smalle wenteltrap in het reduit komen wij uit in een donkere, summier verlichte gang; een boogconstructie die van boven naar beneden taps toeloopt. Aan het einde van de gang wederom een wenteltrap die ons naar de uitgang bij de caponnière leidt.



De tijd is voorbijgevoegen en hier komt de rondleiding tot een einde. Het is inmiddels tijd geworden om tijdens een gezamenlijke lunch de innerlijke mens te versterken. Wanneer iedereen is aangeschoven verrast de voorzitter Marije van Urk door haar te feliciteren met haar verjaardag en zingt iedereen haar een lang zal ze leven toe. Het eerste deel van deze excursie heeft ons langs een tijdlijn gevoerd waarin de (industriële) ontwikkelingen in de wapenwedloop en daarop afgestemde strategieën en verdedigingswerken duidelijk en tastbaar worden weergegeven.



Het

volgende bezoek is aan de



expositie over de Atlantikwall die ten tijde van de Tweede Wereldoorlog vanaf Noorwegen tot aan Spanje



over een lengte van 6000 kilometer is aangelegd ter verdediging tegen een invasie vanaf zee. Vanaf Fort Kijkduin is het een kwartiertje lopen naar het voormalige Casino, het voormalige Administratiegebouw van de Duitse marine en indrukwekkend overblijfsel van de Atlantikwall. Na de oorlog is het gebouw in gebruik genomen door de Koninklijke Marine en eind 20ste eeuw afgestoten.

Onder andere de Officiersclub en bureau OS&O waren in het gebouw gevestigd.



Het verhaal over de Atlantikwall wordt vanuit zowel het Nederlands als het Duitse gezichtspunt weergegeven, aangevuld met de verhalen van inwoners van Den Helder en werknemers van de Rijkswerf dat destijds doelwit was van Duitse luchtaanvallen en bombardementen.



Deze enerverende Vriendendag wordt rond de klok van 15.00 uur afgesloten met een afscheidsdrankje.





SCHENKING SCHILDERIJ HR. MS. SOEMBA

DOOR: REDACTIE

Tijdens de laatste vriendendag in het Fort Kijkduin, kwam ik in gesprek met oud-MARVA mevr. F. Baaij-Sterkenburg.

Zij vertelde mij dat zij een schilderij van de Hr. Ms. Soemba aan het Marinemuseum had geschonken.

Dit schilderij, wat nu hangt naast het model en de plaquette van Hr. Ms. Soemba, was vele jaren geleden geschilderd en is in opdracht van de heer Wilton (Scheepswerf Wilton) een kalender van gemaakt van bekende schepen gebouwd op zijn werf.

Zijn vrouw stelde toen voor om het schilderij - zij was een goede kennis uit de Marinetijd van mevr. Sterkenburg - te schenken aan zijn vrouw met veel dankbaarheid *)

Zij heeft er vele jaren naar kunnen kijken met veel herinneringen. Mevr. Sterkenburg bezocht elk jaar op 5 augustus het schip waar het zich ook bevond.

Gelukkig heeft zij ook nog mee mogen maken om het model en de plaquette te samen te zien in het Marinemuseum.

Daarna heeft het vele jaren bij haar zoon mogen hangen. Bij zijn overlijden, wilde ik het daarom in dankbaarheid aan het Marinemuseum schenken om zo weer een stukje Marine historie te kunnen bewaren voor de volgende generaties.

Mevr. Baaij-Sterkenburg schonk het schilderij aan Marinemuseum Conservator Leon Homburg.

*) Noot redactie: KTZ Sterkenburg overleed te gevolgen van verwondingen na een vltreffer op de brug van de Soemba op 5 augustus 1943

MEDEDELINGEN

DOOR REDACTIE:

De redactie krijgt vragen of er eventueel artikelen geplaatst kunnen worden door donateurs in de Nieuwsbrief.

Dit is inderdaad mogelijk, mits het onderwerp te maken heeft met artikelen die of eerder geplaatst zijn in de Nieuwsbrief, of te maken hebben met bijvoorbeeld reacties op vaardagen, excursies en lezingen. Twijfelt u of een door u gemaakt artikel geplaatst kan worden, dan kunt u uw vraag richten via mail naar:

redactie-nieuwsbrief@ziggo.nl

Wist u dat interessante artikelen eerder op de website worden geplaatst dan in de papieren versie. Dus kijk regelmatig op de website: <https://www.marinemuseum.nl/nl/meer/vrienden-marinemuseum/vrienden-nieuws/>

DOOR: SECRETARIS

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.

Hert 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, lid

Tom Geiger, lid

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.