

Index

Blz. 2	Van de voorzitter
Blz. 3	Van de directeur
Blz. 4	Hr. Ms. Schorpioen – het museumschip
Blz. 11	Het “verraad” van Hr. Ms. <i>COLOMBIA</i> - vervolg
Blz. 16	Bezoek aan de traditiekamer MLD – vliegekamp de Kooy
Blz. 18	Suppoost a/b museumboot Tonijn, Peter Penders
Blz. 20	Admiraal Egbert Bartolomeusz Kortenaer
Blz. 31	Verbindingsdienst der Koninklijke Marine
Blz. 41	Graf van Admiraal de Ruyter in de Nieuwe Kerk in Amsterdam
Blz. 45	Mededelingen van de redactie
Blz. 46	Algemene informatie

Gisteren bezocht ik mijn kleindochters. Wat onverstandig zult u misschien denken, want Opa's en Oma's behoren toch tot de risico groepen in deze Corona tijden. Maar het was via facetime op afstand. Ze waren net klaar met hun thuiswerkopdrachten van school. Aan de wand van de woonkamer bij mijn dochter hing een keurig dagschema met rekenen, taal, fruit eten, en andere invullingen. Van schoondochter kreeg ik een filmpje hoe kleinzoon gitaarles kreeg via een iPad met aanwijzingen van de muzikleraar. Verbazend hoe snel na het sluiten van de scholen het afstandsonderwijs is gestart en naast het vele thuiswerken het internet niet is bezweken. Gaaf land eigenlijk.

Ook aan de Vrienden van het Marinemuseum gaan de Corona maatregelen niet ongemerkt voorbij. Zo is de bestuursvergadering opgeschort en is het Marinemuseum gesloten. Ook het uitbrengen van de Nieuwsbrief ondervindt beperkingen. Door de 'social distance' is het niet mogelijk de eventueel te drukken exemplaren in enveloppen te doen en te voorzien van adresstickers. Jammer, want we hebben voldoende kopij! Maar ook hier biedt internet uitkomst. De redactie zal daarom met enige regelmaat wisselend interessante artikelen publiceren op onze website pagina van het Marinemuseum. Per e-mail wordt u van te voren gewezen op een nieuw artikel. Er is een beperkt aantal donateurs dat alleen per post 'in communicado' verkeert. Daarvoor hebben we op dit moment helaas geen oplossing.

Tot slot, erg jammer dat de lezing over de vrouw bij defensie/in de marine moest worden uitgesteld. De belangstelling overtreft onze stoutste verwachtingen! Wat in het vat zit verzuurt niet dus die lezing houdt u nog tegoed. Sterkte met de Corona perikelen en blijf gezond zodat ik kan afsluiten met 'tot gauw in ons Marinemuseum'

Donateurs, Ondanks de huidige Corona situatie zal toch een nieuwsbrief per post worden verstuurd.

En ook zal de redactie wisselende artikelen op de website blijven plaatsen.

Beste mensen,

Een cliché, maar helaas wel waar: we leven in rare tijden. Allereerst spreek ik de hoop uit dat deze nieuwsbrief u en de uwen in goede gezondheid treft. Dan over het Museum.

Dit jaar begon voortvarend. Om wat te noemen: substantieel meer bezoekers dan in dezelfde periode als vorig jaar, bestuurlijke voortgang op dossier Museum 2.0, gesprekken met een vormgever over dat Museum en het aanpakken van gebreken in de huidige presentatie die al lang een doorn in ons oog waren.

Het team draaide, de operatie liep goed, eigenlijk uitstekend.

Inmiddels zijn we twee maanden gesloten en heeft bestuurlijk Nederland andere zorgen. Wij allen hebben andere zorgen.

Dat gezegd hebbende zitten wij niet stil. Het bestuurlijke proces loopt door, begrotingsgesprekken – hoe om te gaan met ons verlies aan publieksinkomsten – maar ook plannen maken voor volgend jaar, immer vooruit blijven kijken.

Ook is het Museum logistiek open gebleven met een kernbemanning zodat onze toeleveranciers – die veelal doorgewerkt hebben – hun diensten konden voortzetten. Dat is goed en voor sommige van die werkzaamheden (zoals het vervangen van de warmtepomp van de Tonijn) was het zelfs lekker dat er geen publiek was. Het kan verkeren.

En nu kruipen we langzaam uit onze lockdown hollen. Wij mogen, mits wij voldoen aan de eisen (verwoord in diverse protocollen) behorende bij de *anderhalvemetersamenleving* op 1 juni de poorten weer openen.

Wij zijn druk daarmee. Zo is deze week besteed aan het inventariseren welke gevolgen het implementeren van de protocollen concreet hebben voor het museum. Deze gevolgen zijn vervat in een plan van aanpak. Daarin is een onderscheid te maken tussen fysieke- en personele gevolgen. Bij de fysieke gevolgen moeten we bijvoorbeeld denken aan bewegwijzering, het aanbrengen van stickers en 'spatschermen', het zorgen voor ontsmettings- en reinigingsmiddelen, het bepalen van de maximale bezoekersaantallen per ruimte, schoonmaakprotocollen etc.

Ook is nagedacht over welke gedeeltes van het Museum (op dit moment) niet pasbaar te maken zijn op de anderhalve meter. Op de Tonijn

bijvoorbeeld kan het – onder voorwaarden, maar de ‘game’ op het brughuis is niet ‘corona proof’.

Bij de personele gevolgen hebben we een andere puzzel te leggen. Zoals bekend is het openbaar vervoer voorsnog vooral voor hen die niet gemist kunnen worden in vitale beroepen. Ook blijft de oekaze: ‘werk thuis tenzij...’ van kracht. Ook, en dat is ingewikkeld, hebben wij na te denken over het feit dat het protocol van de Museumvereniging stelt dat werknemers en vrijwilligers in de risicocategorie (waaronder 70-plussers) ontraden wordt om naar het Museum te gaan.

Het bovenstaand overziend, ziet u dat er veel te doen is. Er gebeurt ook veel. Ruben heeft hard gewerkt aan het coronaplan voor het Museum. Ruben, Gerrit, Graddy en Ruud zijn de Coronaridders die het Museum gereed gaan maken voor de opening op 1 juni. Of dat lukt gaan we zien, veiligheid gaat voor haast.

Overigens zullen wij na 1 juni moeten bezienvat wat wij nu verzinnen ook in de praktijk goed werkt. We gaan een periode in van ‘trial and error’ waar veel van ons improvisatietalent gevraagd zal worden. Onze mensen kennende gaat dat goed komen.

Tot slot wil u allen danken voor uw inzet voor ons Museum. Wij allen gaan stap voor stap voorwaarts, hopen op betere tijden.

Hartelijke groet, blijf gezond, Kees

Hr. Ms Schorpioen – het museumschip



Het ramschip Schorpioen is de derde Schorpioen in dienst van de Koninklijke Marine.

1868-1904 Oorlogsschip en van 1908-1971 was zij een logementschip
De Schorpioen had 3 zusterschepen. Stier, Buffel (Hellevoetsluis) en Guinea.

Kiellegging vond plaats in augustus 1867

Gebouw op de werf: Soc.des Forges et Chantiers in Toulon Frankrijk

Tewaterlating:18 januari 1868 In dienststelling 17 mei 1868

De uit dienst stelling was in december 1904

In 1908 werd zij verbouwd tot logementsschip

Technische gegevens:

Tonnage

2175 ton

Afmetingen

lengte 62,35 meter, breedte 11,58 meter, diepgang 5 meter.

Voortstuwing

4 ketels, 20 vuren, werkdruk 2 atmosfeer, 2 enkelvoudige expansie

stoommachines

brandstof kolen.

Vermogen

2269 ipk

Schroeven

Oorspronkelijk twee 4-bladig schroeven met 3,66 meter diameter welke niet voldeden.

In 1868 kreeg Schorpioen twee door Dupuy de Lome ontworpen 2 bladige schroeven met diameter van 3,84 meter.

Snelheid

12,82 knopen

Roer: 1 balansroer

Kolenberging: 246 ton verbruik 7,7 ton per wacht (4 uur)

Bemannig

135-162 (230 als zeilschip) en later als logementschip max 316

Bewapening

2 getrokken voorlaadkanons van 23 centimeter

Pantser

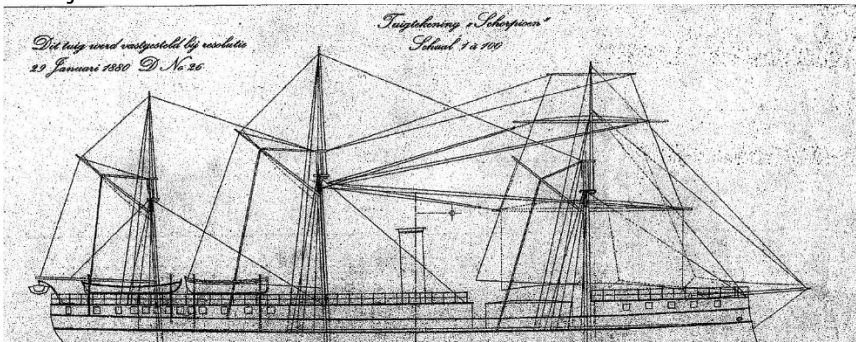
152-76mm gordel,282-203mm geschutturen, 25-19mm dek

Masten

In 1868 had zij 2 masten brikstuig 600m2 zeil , hoogte masten 36 meter, lengte ra's 17,12 en 7,5 meter

In 1870 werden de masten brikstuig verwijderd (Brikstuig is twee masten dwarsgetuigd)

en in 1881 werden 3 masten barkentijntuigage aangebracht (Barkentijn is voormast dwars en andere 2 masten langsetuig)
Tussen 1883-1886 werden tijdens het onderhoud barkentijn masten verwijderd.



1881-1883 Barkentijntuigage



1868-1870 2 masten brikstuig

Kiellegging: augustus 1867 Bouw werf: Soc.des Forges et Chantiers in Toulon Frankrijk

Tewaterlating: 18 januari 1868

In dienst stelling: 17 mei 1868

Uit dienst stelling: december 1904

Verbouwd tot logementsschip: 1908

Logementsschip:

1909-1918 torpedodienst Hellevoetsluis

1918-1919 torpedodienst Vlissingen
1919-1920 torpedodienst Den Helder
1921-1926 matrozenopleiding Gorinchem
1926-1929 onderzeedienst Den Helder
1929-1940 torpedodienst Den Helder
1940 versleept naar Amsterdam
1941-1946 Duitse Ministerie van Scheepvaart Hamburg
1947-1951 onderzeedienst Den Helder
1951-1971 MARVA Binnenhaven Den Helder
1971 Afgevoerd van de sterkte, dienst gedaan als internaat zeevaartschool
Den Helder

Museumschip:

1982 aangekocht Stichting Ramschip Schorpioen (60.000 gulden) Fam v Son
19 juli Vertrek Den Helder, 23 juli vast gezeten in de Wiegbrug Amsterdam
29 juli Aankomst Vlissingen daarna restauratie scheepswerf De Schelde (4,5 miljoen gulden)
1989 3 juni Loskade Middelburg
1989 1 juli Open als museumschip
1998 8 december marine koopt schip en maakt daarna onderdeel uit van Marinemuseum
2001 6 juli officiële opening door Viceadmiraal C van Duyvendijk
2011 november slaat los en raakt op drift in bassin Willemsoord





Logementschip MARVA 1951-1971 Binnenhaven Den Helder



1966-1968 Commandant Ltz2OC M C Massizo

De Zr. Ms. Schorpioen is een Nederlands pantserschip dat in 1868 in Toulon werd gebouwd. De Schorpioen vormde samen met het in Schotland gebouwde zusterschip Buffel de kern van de vernieuwde Koninklijke Marine, nog tot 1905 de Koninklijke Nederlandse Zeemacht. Ze vervingen de verouderde houten schepen die van zowel stoomvoortstuwing als van zeilen gebruikmaakten en gladloopskanonnen voerden. De nieuwe schepen waren uitgerust met zware kanonnen met een

getrokken loop en een kaliber van 23 cm met zware bepantsering rondom. De romp had een gordelpantser van 15 cm en de geschutturen, met twee kanonnen, had een bepantsering van bijna 30 cm.

Bij de bouw was het schip uitgerust met twee driepootsmasten en kon het zo'n 600 m² zeil voeren. Omdat het schip moeilijk te zeilen bleek, werden de masten en de tuigage een aantal jaren later verwijderd. De grote stoommachines zorgden voor een snelheid van zo'n 13 knopen. Het meest in het oog springende wapen was de ramstevan, iets anders dan die van de Buffel, maar dit overschatte wapen werd nooit gebruikt. De staat van dienst is net als die van de Buffel niet erg indrukwekkend. In 1886 werd de Schorpioen in de achterstevan geraakt door de raderstoomsleper Hercules in de haven van Den Helder en zinkte in twee uur tijd. Hierna werd het schip gelicht en gerepareerd. In 1908 werd het schip uit dienst genomen en omgebouwd tot een logementsschip. Het bood onderdak aan de torpedodienst, de matrozenopleiding en de onderzeebootdienst.



Gezonken na aanvaring radar sleepboot Hercules augustus 1886

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog viel het schip in Duitse handen en werd het naar Duitsland gesleept om daar als logementschip te dienen. Na de oorlog, in 1947, werd de Schorpioen in Hamburg gevonden en naar Den Helder teruggesleept, waarna het weer als logementschip werd

gebruikt, eerst in Amsterdam en later, van 1951 tot 1971, voor de MARVA in Den Helder. Leerlingen van de zeevaartschool in Den Helder, Internaat Prinses Margriet, hebben er ook nog gebruik van gemaakt.

Korte tijd woonden er krakers aan boord, maar in 1982 werd het ramschip aangekocht door de Stichting Ramschip Schorpioen (familie van Son) om het in Middelburg voor publiek aan de kade te leggen. Na een lange restauratie kon het op 3 juli 1989 de deuren openen. De reis van Den Helder naar Vlissingen verliep niet vlekkeloos. De Schorpioen had volgens opgave een breedte van 11,34 meter en zou op zijn reis makkelijk door de Wiegbrug met breedte van 11,68 meter in Amsterdam kunnen. De Schorpioen bleek echter breder en liep op 23 juni 1982 om 3 uur 's morgens met een enorme dreun muurvast in de Wiegbrug.



Pas na 20 uur werken, na het uitvoeren van het nodige hakwerk kon de Schorpioen achteruit uit de brug getrokken worden.

In december 1998 kocht de Koninklijke Marine het schip terug van de stichting. Hierna werd het ramschip naar het Marinemuseum in Den Helder gebracht. In mei 2000, na een restauratie van achttien maanden, werd het als museumschip opengesteld voor het publiek.

RAMMEN EN GERAMD WORDEN

Aangezien Nederland tussen 1868 en 1940 niet bij een oorlog betrokken raakte is de Schorpioen nooit voor oorlogsdoeleinden ingezet. Toch heeft ze een schip bijna tot zinken gebracht en is zelf daadwerkelijk door een ander vaartuig in de grond geboord. Het eerste incident vond plaats op 8 augustus

1870, toen het barkschip Adriana Maria bij Brouwershaven tegen de ramstevan voer en ternauwernood op een zandbank wist te raken om zinken te voorkomen.

Het tweede ongeluk gebeurde op 9 augustus 1886 toen de Schorpioen bij het verlaten van de haven van Den Helder in aanvaring kwam met de radarsleepboot Hercules. De Schorpioen kreeg een gat in de romp en zonk in twee uur tijd. Blijkbaar was het hebben van een ramboeg niet altijd noodzakelijk om een ander schip te rammen.

SUPPOOST VAN DE MUSEUMBOOT TONIJN, PETER PENDERS.

Peter Penders begon op 1 maart 2019 als suppoost op de Tonijn, de onderzeeboot bij het Marine Museum.



Als suppoost a/b Tonijn

Zijn militaire loopbaan bij de koninklijke marine begon op 6 augustus 1979. Na de EMV ging hij in opleiding tot matroos Operationele dienst. Tijdens deze opleiding werd hij door de mentor aangewezen voor de keuring Onderzeedienst.

Eind 1980 werd zijn eerste varende onderzeebootplaatsing de Hr.Ms.Tonijn. Zijn eerste keer onderwater, eerste keer snuiveren, eerste keer een diepduik.

Begrippen en gebeurtenissen die – voor insiders - geen verdere uitleg nodig hebben. Maar voor hen die dit voor het eerst meemaken, de Efteling kan hier niet tegenop.

Daarna volgden plaatsingen op Hr.Ms. Tijgerhaai, Hr.Ms. Zwaardvis en Hr.Ms. Dolfijn (Walrus klasse).

Ook volgden plaatsingen op diverse bovenwaterschepen als OB-teamleider op Hr.Ms. Tromp en Hr.Ms.de Ruyter en als ACCO op Hr.Ms. Philips van Almonde. Tot slot nog 125 uur als aspirant sensoroperator in de Lynx helikopter.



Penders in Irak

In 2002 ging zijn loopbaan een andere kant op: Hij kreeg hij een functie binnen de MIVD

De eerste 2 jaar als Maritiem Analist. Tijdens deze functie volgde een vier maanden durend deployment naar Iraq. Een hele bijzondere ervaring.

Na terugkomst in NL (April 2004) volgde een nieuwe functie binnen de MIVD. Deze functie bekleedde hij tot eind 2009.



Penders (links) met zijn team

Hij ondervindt veel plezier in het “suppoosten” op de Tonijn, zijn eerste onderzeeboot. Tegenwoordig nog alleen in de weekenden gezien zijn werkzaamheden als recruiter; sinds 1 oktober 2019 is hij begonnen bij Defensie als burgermedewerker bij de Onderzeedienst.

In de praktijk blijkt dat beide functies veel raakgebieden hebben en perfect in elkaars verlengde liggen.

Peter loopt nu bijna vier maanden bij de Onderzeedienst en krijgt van iedereen de volle medewerking, bemanningen van de boten die hem assisteren bij het werven van nieuwe collega's. Officiëren die hem ondersteunen op het KIM, de instructeurs van de Guardian Submarine trainer en vooral, ja vooral de vele scholen in het hele land die Peter en zijn team namens de Onderzeedienst bezoekt. Want daar zitten de potentiële nieuwe Marine mensen.

Want niet alleen de KM springt om personeel, maar zeer zeker ook de Onderzeedienst.

Het verraad van Hr. ms. Colombia - vervolg

Om 11h42 maakte een torpedotreffer in ruim II aan stuurboord een einde aan het kortstondige, maar indrukwekkende bestaan van Hr.Ms. *COLOMBIA*. Een hoge waterzuil werd waargenomen terwijl grote stukken hout door de lucht vlogen en op dekken en brug neerkwamen. Noch de bellenbaan van de torpedo, noch de torpedo zelf, werd gezien. Het schip maakte snel water ⁴⁾ en kreeg onmiddellijk zware slagzij over stuurboord. De commandant liet direct de beide machines stoppen en toen het schip in zinkende toestand niet meer te redden was, gaf hij aan de bemanning order het schip te verlaten. Het verlaten van het schip geschiedde in negen boten en verliep vlot en ordelijk, van paniek was geen sprake. De laatste die het schip verliet was de commandant, die, toen om 11h53 de brug gelijk met het water stond, over boord sprong en door één van de sloepen werd opgepikt. Om 11h54 stond het schip verticaal in het water, met het achterschip in de lucht, roer en schroeven ongeveer 25 m. uit het water, en om 11h55 verdween het schip onder de zeespiegel, op de gegiste plaats 33°-36'S en 27°-29'E.



De bovenstaande afbeelding is een aquarel van Fred Boom ⁵⁾ welke zich bevindt in de collectie van het Marinemuseum. Het geeft de situatie weer vlak na de torpedering van Hr.Ms.COLOMBIA. H.M.S. GENISTA vaart met vol vermogen langs om de vijandelijke onderzeeboot op te sporen.

H.M.S. GENISTA, die gedurende ongeveer 2 uur rond de plaats van het zinken van Hr.Ms. COLOMBIA bleef rondvaren om uit te luisteren naar onderzeeboten, pikte om ongeveer 14h30 al het personeel van de sloepen op, uitgezonderd 56 man die door een ter plaatse aangekomen crashboot (R 6) van de R.A.F. werden overgenomen. Van de 320 opvarenden, bestaande uit 310 man Nederlands en 10 man Brits personeel, werden 8 man vermist ⁶⁾, de overigen werden te East London aan de wal gebracht.

Het verlies van Hr.Ms. COLOMBIA betekende een ernstige slag voor de Koninklijke Marine ⁷⁾, hetgeen later vooral tot uiting kwam toen Fremantle de basis werd voor de Nederlandse onderzeeboten. Er waren aldaar ook Britse onderzeeboten gebaseerd en het spreekt vanzelf dat de Amerikanen en de Engelsen in de eerste plaats hun eigen boten verzorgden, zodat de Nederlandse in onderhoud en reparatie achteropkwamen.

Admiraal Helfrich schreef (*Memoires II*, pag. 72): "Wij wisten dat dit fraaie schip niet veel waterdichte compartimenten had en dus zeer gevoelig was voor treffers onder water. De commandant had mij reeds dadelijk daarop gewezen. Vandaar dat ik dit schip niet veel verplaatsen wilde en mij had verzet tegen het gebruik op de Afrikaanse kust. Ceylon of Bombay moest haar basis blijven, terwijl het later te Fremantle onschatbare diensten had kunnen bewijzen".

Het onderzoek dat naar aanleiding van de torpedering door de "Board of Enquiry" in Kaapstad op 31 maart 1943 werd ingesteld, bracht het volgende naar voren:

- That H.N.M.S. *COLOMBIA* was torpedoed at 1140 on the 27th February 1943 and that more than one torpedo (probably electric) was fired ⁸⁾. - We consider it improbable that the submarine reported off Korega River at 0740 on the 27th February 1943, was the submarine that carried out the attack. Had it been the same submarine, she would have had to make a large proportion of the distance (38 miles) on the surface at high speed and would almost certainly have been sighted either by the air escort or strike aircraft sent out to cover the area round the river mouth, bearing in mind that the visibility conditions were exceptional and that the conditions for sighting submarines from the air were ideal.

- The arrangements made at East London for sailing the ship were satisfactory and all proper precautions to maintain secrecy were observed. We note that the Commander in Chief, South Atlantic, was not informed of the track which H.N.M.S. *COLOMBIA* intended to follow and we consider that he should have been so informed by the Naval authorities at East London.

- Having regard to all the circumstances, we consider that the commanding officer of H.N.M.S. *COLOMBIA* would have been better advised to have made a large alteration of course to seaward to avoid the reported position of the enemy submarine.

- Having regard to the construction of the ship as shown in the diagram drawn by the commanding officer of H.N.M.S. *COLOMBIA*, we consider that damage control in the circumstances was quite impracticable and that no steps were possible to prevent the loss of the ship after the damage sustained. All proper precautions to ensure the watertightness of the ship had been taken prior to the attack.

De Britse "Board of Enquiry" kwam tot de slotsom dat de commandant van de *COLOMBIA* er beter aan had gedaan na ontvangst van de onderzeebootmelding "a large alteration of course to seaward" uit te voeren. De "Commander-in-Chief, South-Atlantic" gaf als zijn mening te kennen dat de onderzeebootmelding op een misverstand beruste ⁹⁾. Zijns

inziens had de commandant van de *COLOMBIA* een beoordelingsfout gemaakt door een route te nemen die zover uit de kust lag ¹⁰). Tot zover de officiële geschiedschrijving.

Na het sluiten van het Suez-kanaal voor het scheepvaartverkeer bleef alleen de route om Kaap de Goede Hoop open voor de geallieerden ¹¹). Begin 1942 werd het oorlogsgebied voor de U-boten uitgebreid rond Zuid-Afrika. De oorlog was toen nog ver weg voor de Zuid-Afrikanen. Het verwonderde sommige U-boot commandanten (o.a. Metzler van de U 69 en Emmermann van de U 172) dat 's avonds en 's nachts de lichten van havens nog brandden, zelfs de vuurtorens. Van verduistering was nog weinig te merken. Dat er oorlog was, zowel in Europa als in Zuid-Oost Azië, was uiteraard bekend, maar dat was ver van hun huis en haard. Verschillende nationaliteiten leefden in "harmonie" naast elkaar. Naast de oorspronkelijke bewoners (Kaffers, Bosjesmensen, Zulu's, etc) waren daar de Boeren, oorspronkelijk van Nederlandse komaf, en de Engelsen, waar de Boeren een groot hekel aan hadden (n.a.v. de Boerenoorlogen). Maar ook veel Duitsers (met Engelse paspoorten; deze waren niet geïnterneerd) leefden in Zuid-Afrika (door de bezetting en inbeslagname door de Engelsen van de Duitse kolonies Zuid-West en Oost-Afrika tijdens de Eerste Wereldoorlog). Het was dan ook niet te verwonderen dat er een (groot) aantal Duitsgezinden in Zuid-Afrika woonden. De meesten woonden langs de kusten. Een aantal hiervan was verenigd in z.g. "weerstandsbewegingen" (verzetsgroepen).

Nadat de geallieerde scheepsverliezen eind 1942 rondom Zuid-Afrika begonnen toe te nemen raakte de kustbevolking betrokken bij enerzijds het getuige zijn van brandende en zinkende schepen en de drenkelingen, maar anderzijds bij de problemen/storingen en gebrek aan vers voedsel en water e.d. aan boord van de U-boten. Deze waren 10.000 mijlen van hun basis en bevoorrading kon niet altijd plaatsvinden, daar meeste bevoorradingsschepen door de geallieerden waren vernietigd. Er zijn verhalen bekend van U-bootbemanningen die illegaal vers fruit en water van de Zuid-Afrikaanse kust betrokken. In het U-boot Archief te Cuxhaven-Altenbruch komen deze handelingen echter niet voor. Dit wil echter niet zeggen dat ze niet hebben plaatsgevonden; niet alle U-boten kwamen heelhuids terug. En of alle commandanten deze toch gevaarlijke, verboden uitstapjes naar de kust hebben opgeschreven in hun logboeken is ook niet zo vanzelfsprekend.

De bewoners zagen achter iedere struik of op elke kerktoeren spionnen en saboteurs en "fantaseerden" dat (nachtelijke) communicatie met behulp van zenders en seinlampen tussen de kust en U-boot-bemanningen plaatsvonden. Bovendien verspreidde de politiek verdeelde pers geruchten om angst en tweedracht te zaaien om voor/tegen de vijand of de geallieerden te zijn en dit, gevoegd bij de plaatselijke "weerstandsbewegingen", was een grote bron van onzekerheden en angst. In cafés, bij naaikransjes en tijdens kerkbijeenkomsten werden wilde en sensationele verhalen verspreid en langzamerhand ontstond er een heel scala van (sterke) verhalen en anekdotes.

Jochen Mancke (1926), een voormalige Wehrmachtsoldaat en sinds 1958 wonend in Kaapstad (Sommerset-West), heeft in 2007 in eigen beheer al deze verhalen en anekdotes verzameld en uitgegeven ¹²). Blz. 61 t/m 63 heeft betrekking op het vergaan van de *COLOMBIA*.

Op blz. 62 staat het volgende geschreven:

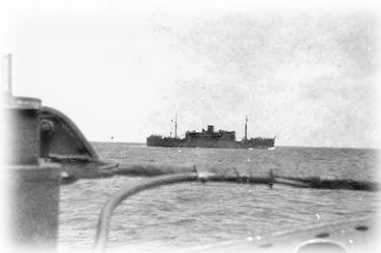
.....A Dutch Mothership had been sheltering in East London docks and decided to leave, she got opposite Hamburg when she was torpedoed. I was there and we all heard the explosion. Goodbye ship. Just shows the extent of the communication from shore. At the time Major Alister Miller was in Hamburg, gathering information for Security Forces. I knew him well. Late one afternoon, bordering on darkness, I was out fishing from my boat in the river mouth, when I saw signalling from submarine to shore. I pinpointed the position and rowed my boat ashore, not using my motor, because of alerting the inshore signallers.....

Uit bovenstaande kunnen we wel stellen dat het vertrek van Hr. Ms. *COLOMBIA* voor de vijand niet onopgemerkt is gebleven en dit uiteindelijk tot de ondergang van dit onvervangbare schip is geweest. Het lag niet aan het feit of de commandant nu wel dichtbij of ver weg van de kust had moeten varen, het schip was al tot zinken gedoemd: de vijand had zijn positie al ingenomen en wachtte geduldig af totdat de boot voorbij zou varen. Hr.Ms. *COLOMBIA* was verraden!

G. Horneman, Koog aan de Zaan, 2009.



M.S. Colombia van de K.N.S.M. voor het uitbreken van de oorlog



Hr.Ms. COLOMBIA in konvooi, januari 1942

BEZOEK TRADITIEKAMER MLD – MARITIEM VLEGVELD DE KOOY

Door: Frits Rohling

22 januari 2020 Een druilerige en mistige woensdagochtend, 42 vrijwilligers van het Marinemuseum verzamelen zich bij en in de blauwe barakken van de traditiekamer op het terrein van Den Helder Airport ofwel het maritiem vliegveld de Kooy.

Het vliegveld werd op 7 oktober 1918 opgericht als Marine Vlieggkamp de Kooy en heeft eigenlijk vanaf het begin van de luchtvaartgeschiedenis alle ontwikkelingen in de luchtvaart meegemaakt, vooral op het gebied van maritieme activiteiten.

In 1968 werd reeds aandacht besteed aan het vijftigjarig bestaan van het vliegveld met de oprichting en onthulling van een monument door viceadmiraal jhr. W.C.M. de Jonge van Ellemeet.

De bezoekers worden in de grote vergaderzaal van de traditiekamer verwelkomd met een kopje koffie of thee en mogen plaatsnemen aan de zeer lange vergadertafel die voorheen werd gebruikt als vergadertafel op vliegveld Valkenburg en waaraan in de hoogtijdagen van het vliegveld diverse hoogwaardigheidsbekleders en leden van het koninklijk huis hebben plaatsgenomen.



Wilfred Muilwijk heet de vrijwilligers van het Marinemuseum van harte welkom en na een paar huishoudelijke mededelingen vertelt hij over het ontstaan en het bestaan van de traditiekamer sinds 1969. Het initiatief werd 50 jaar geleden genomen door Luitenant ter Zee René Blom met het verzamelde expositiemateriaal dat hem door diverse enthousiaste privépersonen en instellingen, die de luchtvaarthistorie in ere willen houden, ter hand werd gesteld.

Zowel in de “Kramer” hal als in de “Vreede” hal wordt de geschiedenis van de MLD en de technische ontwikkelingen door de jaren heen op een overzichtelijke wijze tentoongesteld en uitgelegd, zeker wanneer dit gebeurt onder begeleiding van een van de vrijwilligers die de verhalen uit “Tempo Doeloe” nog met verve aan de bezoekers kan overbrengen.



ADMIRAAL EGBERT BARTOLOMEUSZ KORTENAER

1604 – 1665

Door: Frits Rohling

Vanaf 1825 heeft de Koninklijke Marine zes schepen in dienst gehad onder de naam Kortenaer, genoemd naar Egbert Bartolomeusz Kortenaer ook wel genoemd Egbert Meussen (Meeuwisz) Cortenaer.

Kortenaer werd in 1604 in Groningen geboren als de zoon van een militair en werkte zich op tot bootsman op 22-jarige leeftijd om tien jaar later als stuurman te worden aangesteld. In 1643 werd hij opperstuurman op de

Aemillia, het vlaggenschip van Luitenant-Admiraal Maarten Harpertszoon Tromp. Deze was vermoedelijk zo onder de indruk van de kwaliteiten van Kortenaer, dat hij hem ook aanstelde als stuurman van zijn nieuwe vlaggenschip de Brederode.

In 1653 werd Kortenaer Luitenant-Commandeur, en toen Maarten Tromp sneuvelde tijdens de Slag bij Ter Heijde nam hij het besluit om de admiraalsstandaard niet te laten zakken om zodoende vriend en vijand in de waan te laten dat Maarten Tromp nog het bevel over de vloot voerde. In 1659 werd Kortenaer benoemd tot viceadmiraal en in 1665 tot Luitenant-Admiraal in de Admiraliteit van de Maze. Kortenaer was Oranjegezind wat hem een aanstelling tot bevelhebber heeft verhinderd.

Kortenaer sneuvelde tijdens de verloren slag bij Lowestoft op 13 juni 1665 op het tweedeks vlaggenschip van de Admiraliteit van Amsterdam, de Groot Hollandia.

Linieschip

Maarten Harpertszoon Tromp liet zijn vloot al in 1639 in linie achter elkaar langs de tegenstanders koersen en bestookte de tegenstander met breedtesalvo's vanaf de in linie varende schepen, bij voorkeur op één vijandelijk schip. Deze tactiek, het varen in kiellinies, werd spoedig door beide strijdende partijen ingezet, waardoor men ook de breedtesalvo's op een serie schepen losliet. Voor de gevechten in kiellinie werden lange, lage schepen ontworpen met twee of drie doorlopende geschutsdekken met vierkante hoofdtuigage en razeilen op drie of vier masten. De opkomst van de stoommachine, de vervanger van de zeilen als voortstuwing, kondigde het einde van het linieschip aan.

Linieschip Zr. Ms. Kortenaer, 1825 -1879

Tot 1844 droeg dit linieschip de naam Jupiter. Van 1869 tot 1871 werd het als wachtschip te Willemsoord gebruikt, als instructieschip voor adelborsten.



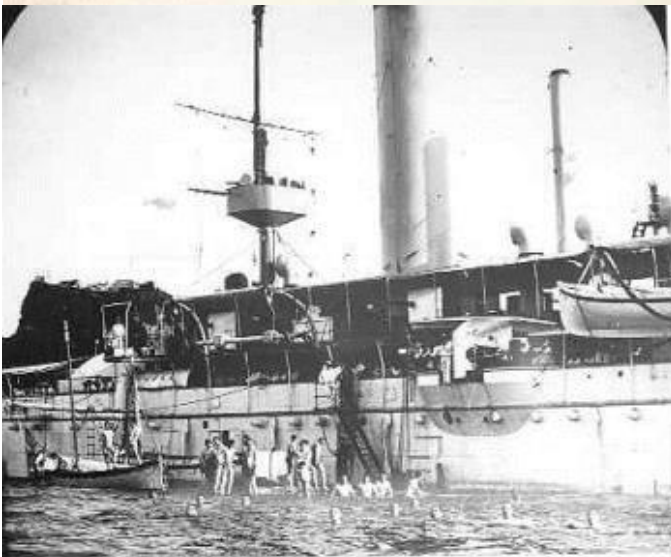


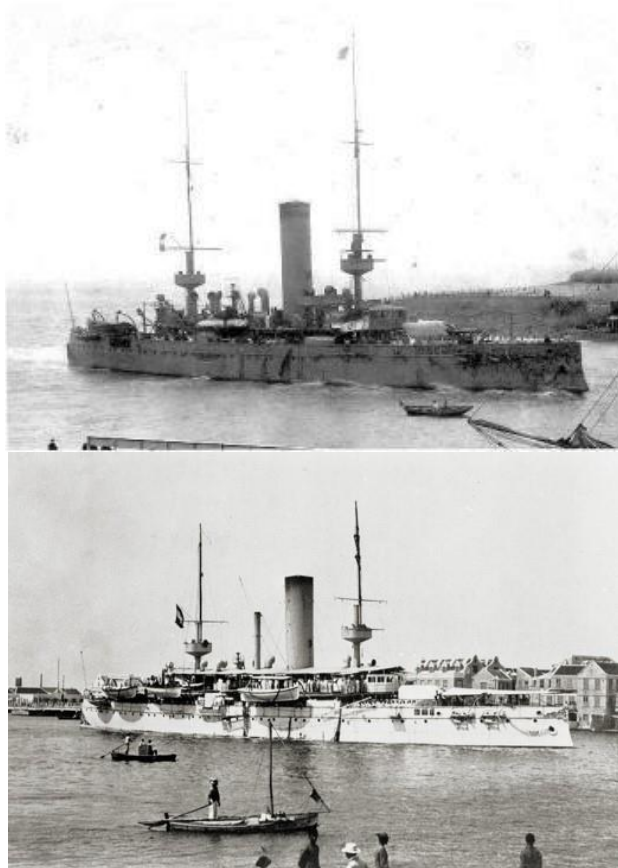
Fregat Zr. Ms Kortenaer 1883

Op 16 november 1882 is voor dit schroefstoomschip 1^e klasse (type ATJEH) de kiel gelegd op de Rijkswerf te Amsterdam.

Hierbij was aanwezig Schout-bij-nacht Esscher. Op 21 juni 1883 breekt er echter brand uit op het naastgelegen schip in aanbouw, de Doggersbank. De pas gelegde kiel en enkele spanten van de Kortenaer zijn vernield. Niettemin wordt op 26 juni 1883 besloten om de bouw van de Kortenaer te hervatten. Op 12 september wordt gemeld dat het schip de naam Kortenaer zal dragen. Echter, op 16 oktober 1883 wordt gemeld dat het schip de naam van Johan Willem Friso zal dragen in plaats van Kortenaer.

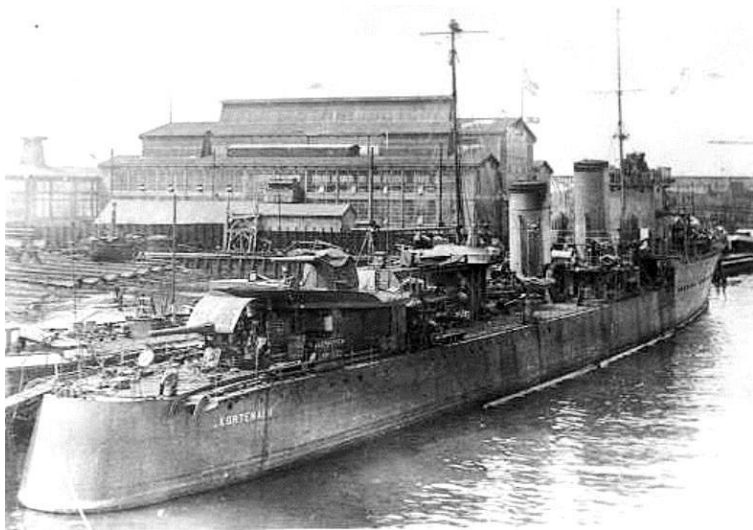
Panterschip Hr. Ms. Kortenaer, Evertsenklasse 1894





Een zwaar type oorlogsschip dat kan worden gezien als de voorganger van de latere slagschepen. Zij waren voorzien van een zware pantserhuid die boven de waterlijn was aangebracht ter bescherming van granaatinslagen. Op 27 oktober 1894 te water gelaten op de Rijkswerf te Amsterdam. Op 17 december 1895 in dienst genomen. Op 13 mei 1896 ingezet op de Maas in Rotterdam vanwege de havenstaking aldaar. Mei 1913 aanwezig te Constantinopel vanwege oplopende politieke spanningen en oorlogsdreiging op de Balkan. In april 1914 wordt het schip vanuit Curaçao naar de Mexicaanse kust gedirigeerd vanwege de spanningen tussen Mexico en de Verenigde Staten ter bescherming van de Nederlandse Petroleum Maatschappij La Corona te Tampico. In 1920 wordt het schip uit dienst gesteld.

Torpedobootjager Kortenaer, Admiralenklasse 1928





Een snel wendbaar oorlogsschip, bedoeld voor het escorteren van grotere schepen in een vloot of gevechtseenheid. Gebouwd door Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf NV uit Rotterdam. In dienst gesteld op 3 september 1928. Tijdens de Tweede Wereldoorlog verging het schip op 27 februari 1942 tijdens de Slag in de Javazee, getroffen door een Japanse torpedo. Commandant was Ltz.1 A. Kroese.

Torpedobootjager, Evertsenklasse 1945





Ex-Scorpion en ex Sentinel, een S-Class destroyer overgenomen van de Royal Navy.

Op 1 oktober 1945 in dienst gesteld. Het schip is vooral ingezet in voormalig Nederlands-Indië. Later werd het een onderdeel van Smaldeel V, een smaldeel dat was opgebouwd rond Hr. Ms. Karel Doorman. Na wederom een term in de Oost, Nederlands Nieuw Guinea, keerde het eind 1962 terug in Nederland. Twee weken later werd het voor de sloop verkocht vanwege de slechte technische staat waarin het schip verkeerde.

Fregat Kortenaer, Kortenaerklasse 1978



Een fregat is een escorteschip voornamelijk bewapend met geleidewapens, waarbij traditioneel geschut bijna geen rol meer speelt. De taken voor dit fregat bestonden vooral uit onderzeebootbestrijding, oppervlakte oorlogvoering (ondermeer met inzet van een boordhelikopter) en luchtverdediging voor NAVO-eskaders in een periode dat men nog sprak van de Koude Oorlog, een periode van gewapende vrede tussen de communistische (Sovjet -Unie / China) en kapitalistische werelden van na de Tweede Wereldoorlog, waarin de kapitalistische kant werd gesteund door de Verenigde Staten.

In 2003 is het S-fregat Kortenaer verkocht aan Griekenland.

(Vliegtuig)Telegrafist / Seiner / Codeur / Telefonist / Marinier VBD

Door Frits Rohling

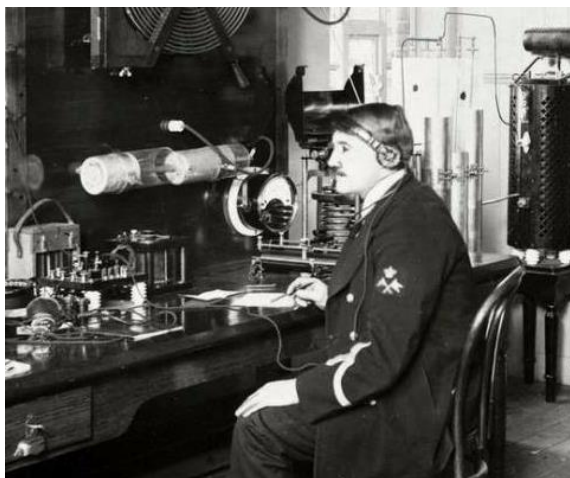
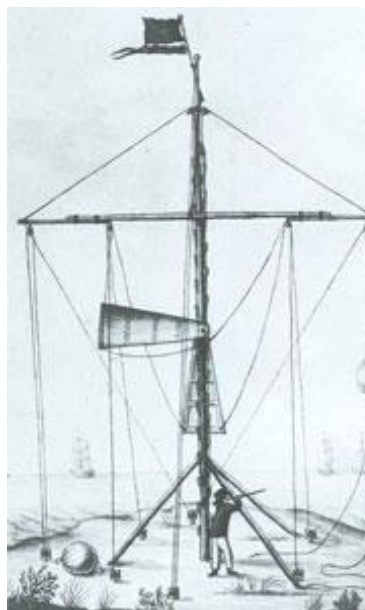
Wanneer de argeloze bezoeker na een ongekende gewaarwording van de historie van de Koninklijke Marine in het Torentje en de onderzeeboot "Tonijn", via het brughuis van Hr. Ms. De Ruyter, de toegang tot de Geschutmakerij betreedt, zal hem/haar nog een euforische aanvulling overkomen in de omgeving van 2000 vierkante meter geschiedenis van marine-techniek en marine-onderhoudsbedrijven. Vooral de interactieve mogelijkheden om de marine-techniek beter te doorgronden zijn vooral aanwezig bij de communicatieapparatuur waarmee de verbindingdienst van de Koninklijke Marine sinds 1904 'Vaardig en Kundig', op operationele wijze de communicatie tussen de schepen, vliegtuigen en de wal tot stand brengt en onderhoudt.

Vanuit de veertiende eeuw zijn er al documenten bekend waarin wordt vermeld dat Hendrik II van Borselen (1404 – 1474, *bezat een eigen koopvaardijvloot en voerde zelfstandig kaperoorlogen*) banieren op verschillende plaatsen aan boord van schepen plaatst om berichten over te seinen.

Een seinbrief van 2 juli 1555 laat zien dat er vlaggen en wimpels worden gebruikt in de vloot van viceadmiraal Adolf van Bourgondië (1489 – 1540).

De Watergeuzen maakten ook gebruik van deze methode. Naarmate de jaren vorderen ziet men het aantal seinen groeien. In de seinbrief van Van Borselen kan men nog elf seinen vinden, maar in de seinbrief van admiraal-generaal M.A. de Ruyter kan men er in 1673 reeds vierenzeventig ontwaren.

In 1757 is het viceadmiraal J.H. van Kinsbergen die het Grootseinboek uitgeeft, wat tot ver in de negentiende eeuw wordt gebruikt.



Bataafse Kusttelegraaf bij Callantsoog

Om verdachte scheepsbewegingen langs de Nederlandse kust te melden worden vanaf 1798 langs de kust van Zeeland tot Texel de Bataafse kusttelegrafen (ontwikkeld door Schout-bij-Nacht Van Woensel, 1740 – 1816) geplaatst.

In een oogwenk kon de regering in Den Haag hierdoor op de hoogte worden gesteld.

In 1900 werd een nieuw systeem van 24 seinvlaggen en daarmee 24 standen van de armen van de topsemafoor (*ontworpen door de marineofficier Vreede*) ingevoerd en in 1901 door de marine in gebruik genomen.



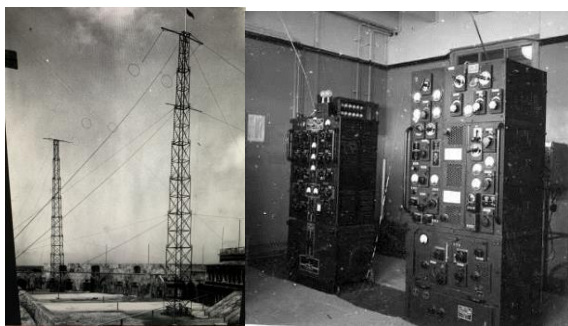
Inmiddels heeft de draadloze telegrafie haar intrede gedaan en begin 1902 worden aan boord van het pantserschip Hr. Ms. Evertsen proeven genomen met een Marconitoestel. Ook worden diverse toestellen getest om te zien welk toestel het best zou werken aan boord van de schepen van het 'auxiliair eskader' in Nederlands-Indië. Het instructieschip Hr. Ms. Admiraal van Wassenaer en het pantserschip Hr. Ms. Hertog Hendrik worden uitgerust met apparatuur voor draadloze telegrafie.



Bij het vertrek naar de Oost heeft de Hr. Ms. Hertog Hendrik twee stuks apparatuur aan boord en kan na vertrek op 9 november 1904 nog veertien uur contact houden met het station in Amsterdam.

Op 5 december 1904 wordt als eerste chef van de dienst der draadloze telegrafie aangewezen KLTZ H.T. Hoven. In 1907 wordt besloten volledig over te gaan op het Morsestelsel (Samuel Morse, 1791 - 1872) wat ook wordt gebruikt met het zoeklicht en de topseinlamp. Het systeem Vreede wordt nog gebruikt tot 1942 met armseinen, naast het na 1940 in gebruik genomen internationaal seinboek.

Naamseinen van schepen worden met het seinboek van 1855 ingevoerd bij de Nederlandse zeemacht.



Antennepark Rif fort

Van de apparatuur aan boord van Hr. Ms. Hertog Hendrik wordt in Nederlands-Indië één station aan de wal geïnstalleerd maar al snel blijkt dat veel atmosferische storingen in de tropen voorkomen en hoge bergen een obstakel vormen, dus moet men sterkere toestellen aanschaffen om deze problemen op te lossen. In 1908 wordt in de West het eerste draadloze telegrafiestation van de marine gebouwd op het Riffort. Hr. Ms. Friesland neemt een 5 KW Telefunken vonkenzender mee naar Curaçao. Er worden twee masten van elk veertig meter hoog opgericht. Het station fungeert tijdens de blokkade van Venezuela als kuststation en heeft een bereik van 2000 kilometer.

Op 29 juni 1926 komt de eerste korte golf verbinding tussen Soerabaja en Amsterdam tot stand en in december van dat jaar worden de eerste berichten via deze mogelijkheid van Nederland naar Indië verzonden. In 1927 worden op de Dornier-Walvliegboten in Indië radio-installaties ingebouwd, dankzij proefnemingen met kleinere apparatuur. Aanvankelijk op de lange golf maar in 1929 ging men over tot het inbouwen van korte golf apparatuur.



Telegrafist

Seiner –
Telexist

Codeur –
Telexist

Vliegtuig -
telegrafist

Marinier
VBD

Telefonist

Uiteraard had men voor de bediening van de draadloze telegrafie gekwalificeerd personeel nodig. In november 1903 begon de eerste opleiding (in Hellevoetsluis) van zes matrozen der eerste en tweede klasse, waarvan er in 1904 vier slaagden. Bij Koninklijk Besluit van 28 juli 1905, nummer 53, werd het brevet Seiner der eerste klasse ingesteld. In 1906 werd de opleiding overgebracht naar Amsterdam, zodat de opleidingen seiner der eerste en tweede klasse en de opleidingen tot radio-officier en tot onderofficier gespecialiseerd in de draadloze telegrafie op het Etablissement te Amsterdam werden gevestigd. De animo om telegrafist te worden was niet ontzettend groot en ontstond er voor deze specialisatie een tekort aan personeel. Daarom werd besloten om korporaals- en matrozen-torpedist een cursus in het seinen te laten volgen en kregen zij een aantekening "geoefend seiner".

De Luitenant ter zee der eerste klasse J.C. van Iterson stelde dan ook in 1912 in een nota voor om verbetering in deze situatie te brengen, omdat hij van mening was dat de positie en de status en vooral de salariëring te wensen overliet en daarvoor een goed betaald brevet telegrafist in te stellen en voor de onderofficieren een mogelijkheid te scheppen om een goed betaald talendiploma te halen. Tevens ontwierp hij een onderscheidingsteken voor de telegrafist waarvan de benaming op 1 juli 1913 zijn intrede deed toen een nieuw reglement van de opleidingen seiner en telegrafist werd vastgesteld; de seiner eerste klasse zou voortaan de naam telegrafist dragen.



Door de neutraliteit van Nederland gedurende de Eerste Wereldoorlog heeft de ontwikkeling van de draadloze telegrafie een grote achterstand opgelopen. De fabricage van zend- en ontvangapparatuur in Nederland stond nog in de kinderschoenen en de leveringen vanuit het buitenland waren tot een nulpunt gedaald vanwege de Eerste Wereldoorlog. Pas in 1925 werd er weer mondjesmaat apparatuur geleverd waarbij ook de technische literatuur werd vrijgegeven door de fabrikanten en de radio-officieren zich konden verdiepen in de radiotechniek. Een en ander resulteerde in een opleiding voor verbinderlaren en de groei van de Marine-radiodienst.

De ontdekking van het gebruik van korte radiogolven die met weinig energie grote afstanden konden afleggen luidde een nieuw tijdperk in. Nu kon men niet alleen via morse verbinding maken maar ook via radiotelefonie konden wereldwijd telefoongesprekken worden gevoerd, bijvoorbeeld vanuit Nederlands-Indië naar Nederland. Bijkomend voordeel was dat er geen gigantische antennes meer geïnstalleerd hoefden te worden en men een veel beter rendement wist te creëren met antennes die gericht

werden op de locatie waarmee men verbinding wilde maken. Het gebruik van deze etherverbindingen had echter wel een nadeel. Met de ontwikkeling van de radiopeiler was men in staat om radiogolven te onderscheppen en daardoor ook de richting te bepalen vanwaar de uitzending vandaan kwam. Vooral de inlichtingendiensten maakten hiervan gretig gebruik, maar ook de scheepvaart ging deze mogelijkheid gebruiken als navigatiemiddel. De intrede van radioverbindingen tussen de grond en vliegtuigen liet niet lang op zich wachten.

Het gebruik van zeer hoge frequenties, om de grote afstand tussen de grond en het vliegtuig te overbruggen, leek een nadeel te hebben omdat het signaal werd teruggekaatst door het vliegtuig. Men ontdekte dat met het berekenen van de richting en het tijdsverloop van het signaal de mogelijkheid ontstond om de plaats te bepalen waar het vliegtuig zich op een bepaald moment bevond. De ontwikkeling van de radar had haar intrede gedaan.

Na de eerste Wereldoorlog was er in Nederland geen fabriek te vinden die gespecialiseerd was in het vervaardigen van zend- en ontvangapparatuur. De bekendste fabriek was toen de Nederlandsche Seintoestellen Fabriek te Hilversum maar daar miste men de ervaring om gespecialiseerde apparatuur aan de Marine te leveren. Daar kwam in 1930 tijdens de economische wereldcrisis echter verandering in en moest de Marine onder politieke druk wel kiezen voor een samenwerking met de fabriek in Hilversum. Niettemin ging de Marine-radiodienst ook in haar eigen werkplaatsen zelf proefnemingen doen en bouwde ook zelf radioapparatuur in het kader van modernisering. De radioverbinding tussen Soerabaja en Amsterdam is tot stand gekomen met het installeren van korte golf apparatuur die in de eigen werkplaatsen is gebouwd.

Ook aan de modernisering van de tactische eisen werd aandacht besteed en richtte men zich op het duplex-verkeer voor de vlaggenschepen waarbij op twee verschillende golven tegelijkertijd kon worden gecommuniceerd.

Op allerlei technisch gebied werd er in de dertiger jaren geëxperimenteerd om de radioverbindingen vanaf bovenwaterschepen, onderzeeboten en vliegtuigen te optimaliseren en de walstations waren met moderne apparatuur uitgerust. Ten behoeve van de scheepvaart verzorgde de Marine-radiodienst een drietal radiopeilstations en werden in samenwerking

met Philips in IJmuiden proeven gedaan om de scheepvaart met radar te kunnen volgen.

(Zie voor een uitgebreide beschrijving hiervoor het artikel van Henk Cruijff "Hr. Ms. Isaac Sweers en de 'Hollandse radar'", dat hij in november 2018 als bijlage bij de nieuwsbrief heeft gevoegd)

Het gevolg van de neutraliteit van Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog was dat de krijgsmacht en zeker de Marine-radiodienst zich wellicht wel heeft gerealiseerd dat de etherverbindingen onveilig waren maar gedurende de periode 1914 – 1918 daar geen consequenties uit heeft getrokken. Men was er slechts op uit om de technische aspecten van het radioverkeer te optimaliseren zonder aandacht te schenken aan de beveiliging van de verbindingen. Men was ervan overtuigd dat bij gebruik van het geheimschrift de vijand onmogelijk de onderschepte berichten zou kunnen decoderen of de stations vanwaar de berichten werden verstuurd konden worden gepeild en uiteindelijk hun posities zouden worden ontdekt. Het was zelfs zo dat de marine-telegrafisten, wanneer zij werkten volgens de marine-voorschriften, erop werden gewezen dat zij de geldende regels voor het gebruik van openbare verbindingen overschreden. In 1925 werd besloten om alle marine gerelateerde gebruiksvoorschriften volledig gelijk te maken aan die voor het openbaar verkeer.



Radioverkenner



Radioverkenner
1^e klas



Adelborst seiner



Adelborst
Radioamateur

Begin mei 1928 startte het oefeneskader vanuit Makassar met de invoering van speciale radiovoorschriften en een verbindingsplan. Na overleg met de radiodienst in Soerabaja (Ltz Houtsmuller en Kist) gebruikte Ltz 2 J.F.W. Nuboer Amerikaanse voorschriften uit het studieboekje *Notes on Naval Communications* om de speciale radiovoorschriften - tijdens het uitvoeren van manoeuvres - voor het eskader samen te stellen.

De opdrachten, seinen, zouden zonder voorafgaande oproep in 'broadcast' worden verstuurd. In het kader van de veiligheid moest er zo min mogelijk en zo kort mogelijk verbinding gemaakt worden. Op alle in gebruik zijnde golflengtes werden telegrafisten ingezet om te luisteren en peilingen te nemen.

In 1930 volgde Ltz Nuboer een cursus cryptografie om vervolgens zelf deze cursus aan aankomende verbindingsofficieren te geven.

De eerste resultaten van het gebruik van het geheimschrift waren niet zoals men had gehoopt; het werd te snel ontsluit. Met de invoering van machinale vercijfering (Duitse Enigma – te zien in het Marinemuseum) en een nieuwe code kwam men tot een verbetering, waarbij de seininstructies voor optische seinen werd gewijzigd. In oktober 1936 wordt de naam van de radiodienst gewijzigd in Radio- en Verbindingsdienst.

In Nederlands-Indië was sinds 1933 een radioluisterdienst opgezet te Batavia om het radioverkeer van vreemde marines af te luisteren.

In 1934, bij het bezoek van de Japanse kruiser Kuma, leerden de telegrafisten zich het Japanse morseschrift aan, wat hen in staat stelde om de Japanse radiostations te beluisteren.

Net voor het begin van de Tweede Wereldoorlog was er ook een luisterpost gevestigd in Amsterdam ten faveure van de bevelvoering.



(Informatie uit: Van Morse tot E-mail, 100 jaar Marineverbindingdienst. Jan Buzepol en Alan Lemmers)

AFDALEN IN GRAFTOMBE VAN DE GROOTSTE ADMIRAAL DIE NEDERLAND OOIT HAD

Twaalfde generatie eert De Ruyter

Door: Arie Booy

Via een steile trap daal ik af in de graftombe. Op het deksel van de houten lijkstoot die de crypte domineert, rusten lauwerkransen van metaal, een klein anker en andere eerbewijzen.

In deze sarcofaag zit een tweede kist met daarin het gebalsemde lichaam van de meest vermaarde admiraal die de Nederlandse zeemacht ooit gekend heeft: Michiel de Ruyter.

Bijna 3,5 eeuw geleden werd in de Nieuwe Kerk op de Dam van Amsterdam het stoffelijk overschot van De Ruyter begraven. Dat gebeurde niet, zoals toen gebruikelijk was onder de kerkvloer, maar in een speciaal voor dit doel gegraven crypte onder het hoofdaltaar. Tegenover de ingang van de grafkelder werd een praalgraf gemaakt met een levensgrote beeltenis van de door een Franse kanonskogel gevelde zeeheld.

Eenieder die de Nieuwe Kerk bezoekt, kan dit door de beeldhouwer Rombout Verhulst in 1681 voltooide monument bewonderen. Maar afdalen in de crypte, kan alleen op uitnodiging van Frits de Ruyter de Wildt. Deze oud-marineofficier is lid van de 12^e generatie nazaten van admiraal De Ruyter. Hij beheert de grote bronzen sleutel die vroeger toegang gaf tot de grafkelder. „Het was honderden jaren een familiegraf”, vertelt De Ruyter de Wildt. „Maar in de vorige eeuw heeft de staat de crypte onteigend en nu draagt de rijksoverheid alle kosten. De familie heeft met de Nieuwe Kerk afgesproken om twee keer per jaar genodigden toegang te verlenen tot het graf.”

Dat de staat eigenaar is van de crypte kwam goed uit toen bleek dat de niet onderheide grafkelder langzaam maar zeker in de Amsterdamse bodem dreigde weg te zakken. Na een kostbare restauratie gaat de grafkelder nu weer eeuwen mee. De Nederlandse marine kan bogen op veel zeehelden. Een aantal daarvan is ook begraven in de Nieuwe Kerk. Tegen de kerkwanden zijn gedenktekens opgericht voor Van Galen, Van Speijk en Van Kinsbergen. Maar zij kunnen niet wedijveren met het monument dat

herinnert aan Michiel de Ruyter die in 1676 voor de oostkust van Sicilië sneuvelde.

Al tijdens zijn leven werd de in Vlissingen geboren zeeman vereerd. Niet alleen in Nederland, maar ook in Hongarije bijvoorbeeld.

Admiraal De Ruyter bevrijdde begin 1676 een groep Hongaarse predikanten die als roeislaven op een Spaans galjoen in de Middellandse Zee werden ingezet. In Hongarije, maar ook in Amsterdam, wordt die daad nog steeds herdacht.

Frits de Ruyter de Wildt: „Bij een van die herdenkingen kwamen Hongaren naar me toe, raakten me aan en liepen daarna weer weg. Ze wilden even in contact komen met een nakomeling van Michiel de Ruyter. Daar krijg je kippenvel van.”

Ambassadeur András Kocsis van Hongarije bevestigt de bijzondere band van zijn land met de Nederlandse admiraal: „In 2020 staan we stil bij het feit dat er honderd jaar diplomatieke betrekkingen zijn tussen Hongarije en Nederland. Maar het feit dat De Ruyter in 1676 een groep van 28 Hongaarse predikanten uit gevangenschap bevrijdde, geeft aan dat de broederschap tussen onze naties veel en veel ouder is.”

Nadat Kocsis een krans heeft gelegd bij het praalgraaf van de zeeheld, daalt hij af in de grafkelder. De diplomaat bekijkt daar de zilveren lauwerkrans die aan de muur achter de lijkkuist hangt. In de bladeren zijn de namen van de predikanten gegraveerd. Daarnaast hangen rood-wit-groene Hongaarse linten die herinneren aan eerdere bezoeken van ambassadeurs en andere hoogwaardigheidsbekleders.

Er zijn linten van meer landen. Zoals van Denemarken waar De Ruyter in de adelstand verheven was. Vlak voor zijn dood was de admiraal zelfs door Spanje tot hertog benoemd; een omstreden eerbetoon gezien het feit dat de republiek juist tachtig jaar oorlog had gevoerd tegen Spanje.

Als lid van de 12^e generatie staat Frits de Ruyter de Wildt in een lange traditie van nageslacht dat de nagedachtenis aan de roemrijke voorvader levend houdt. Als voorzitter van de stichting Michiel de Ruyter ontplooit hij

nu een reeks van activiteiten. Zo heeft de stichting recent een gedenkplaat laten maken waarop de namen prijken van 56 nakomelingen die in de loop der eeuwen in het familiegraf zijn bijgezet. Het gebeente van een deel van hen, rust nu in twee lijkkasten die ter weerszijden van de sarcofaag van de admiraal staan.

Oud-vlootvoogd (Admiraal b.d.) Matthieu Borsboom onthulde samen met ambassadeur Kocsis de gedenkplaat die binnenkort in een zijbeuk van de grafkelder wordt geplaatst. Aan het houten bord zijn koperen plaatjes bevestigd met de namen van de ooit in de crypte bijgezette overledenen. Om fondsen te werven voor het werk van de stichting kunnen donateurs hun naam aan de achterzijde van deze plaatjes laten graveren. „Er zijn nog plaatsen vrij”, zegt De Ruyter De Wildt. „Voor een donatie van 200 euro ben je vertegenwoordigd in een tijdscapsule.”

Een koopje voor zij die onderdeel willen uitmaken van de vaderlandse geschiedenis, want men is vereeuwigd op een unieke plek in het hart van de hoofdstad. Onder het altaar van de kerk waar de huidige Koning en Koningin elkaar eeuwige trouw beloofden. Willem-Alexander was die dag in 2002 gekleed in het donkerblauwe uniform van de marineofficier die hij werd door zijn opleiding aan het Koninklijke Instituut voor de Marine in Den Helder.

In 't Zaalte van datzelfde KIM hangt een groot bord met daarop een befaamde uitspraak van admiraal De Ruyter: 'De Heeren hebben mij niet te verzoeken, maar te gebieden, en al werd mij bevoelen 's Lands vlagh op een enkel schip te voeren, ik zou daarmee te zee gaan en daar de Heeren Staten hunne vlag betrouwen, zal ik mijn leven waagen.' Hij heeft woord gehouden.

Het fregat dat naar Michiel de Ruyter vernoemd is, vaart nu in de Golfregio om een bijdrage te leveren aan het bewaren van de vrede in het Midden-Oosten.

Zr.Ms. De Ruyter is zo een symbool van de continuïteit die de zeevarende natie van de Gouden Eeuw verbindt met onze 21^e.

Alles is veranderd, maar sommige dingen blijven gelijk.

Het bestuur is bereikbaar via mail:

Voorzitter: F.T.S. vander Laan
ftsvanderlaan@hetnet.nl

Penningmeester: H.T. van Wilgenburg
hennievanwilgenburg@icloud.com

Secretaris: A. Leeuw
vrieden@marinemuseum.nl

Redactie Nieuwsbrief & artikelen website: T.G. Geiger
tgeiger@quicknet.nl

Evenementen en lezingen & artikelen nieuwsbrief/website: F.H.M. Rohling
frits.rohling@gmail.com

website:
marinemuseum.nl/nl/word-vriend/

Informatie website Marine museum

Door: Redactie

In verband met het coronavirus was het lange tijd niet mogelijk om een reguliere nieuwsbrief te verzenden.

Daarom koos de redactie voor het plaatsen van diverse artikelen op de website van het Marinemuseum. Ook na het uitkomen van een nieuwsbrief blijft dit gehandhaafd.

De website van het Marinemuseum is nu geheel vernieuwd en de Vrienden van het Marinemuseum hebben daar nu een vaste plaats in gekregen.

Via de Homepagina (WWW.MARINEMUSEUM.NL) kunt u klikken in het menu op ontdek of over ons, vervolgens komt u op de startpagina van de Vrienden.

Daar kunt u vervolgens scrollen naar beneden; daar is algemene informatie te lezen, waaronder samenstelling van het bestuur, de jaarverslagen en er is een button om donateur te worden.

In het item blijf op de hoogte klikt u op hier en u komt op de nieuwpagina.

Daar is de bijdrage van de voorzitter van de stichting en van de directeur van het Marinemuseum te lezen.

Onder nieuwsbrieven zijn de uitgaven van het jaar 2019 geplaatst.

En in nieuwe artikelen staan items die soms ook in de laatste nieuwsbrief staan, maar ook nieuwe artikels die in een volgende brief gaan komen.

Tevens is daar een overzicht geplaatst van de geschiedenis van de stichting en schenkingen die gedaan zijn aan het Marine museum.

Artikels kunt u aanbieden bij de redactie, via mail: tgeiger@quicknet.nl

Algemene Informatie

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.

Het adres van het secretariaat is:
Marinemuseum, Postbus 10000, 1780 CA Den Helder of via e-mail:
vrienden@marinemuseum.nl

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 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.