

Index

Blz. 2	Van de voorzitter
Blz. 3	Van de directeur
Blz. 4	Rectificatie
Blz. 4	Geen zee te hoog – Joes Wanders
Blz. 10	Nederlands Marine onderwijs in Japan
Blz. 18	Onderzeedienst in Surabaya
Blz. 28	De Koningssloep
Blz. 34	Hr. Ms. Paets van Troostwyck
Blz. 37	Jacob Hobeijn
Blz. 40	Prins Hendrik de Zeevader
Blz. 44	Wie redt de Mahu?
Blz. 45	Algemene informatie Secretaris

Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

De inkt van mijn vorige voorwoord is nog niet droog of ik ben door de redactie alweer aan het werk gezet voor een volgende uitgave van de Nieuwsbrief. Klaarblijkelijk ligt er door de corona opgelegde contactbeperkingen inmiddels een waar reservoir aan kopij. Een woord van waardering is daarom wel op zijn plaats maar ook een waarschuwing: resultaten uit het verleden zijn geen garantie voor de toekomst. Op het moment dat ik dit schrijf heb ik mijn eerste vaccinatie ontvangen. Ik beschouw dat maar als een hoopvol teken en een signaal dat wellicht het einde van de beperkingen in zicht gaat komen. Dan gaan de redacteurs ongetwijfeld weer andere activiteiten ondernemen in en rond het Marinemuseum. Het is nu lang genoeg gesloten geweest voor het publiek.

Onze activiteiten voor donateurs hebben inmiddels meer dan een jaar stilgelegen. Zodra het kan zullen we de draad weer oppakken, anker opgaan zo te zeggen, en de uitgestelde lezingen gaan (her)organiseren zoals over 75 jaar vrouwen in de marine. Voor een ander onderwerp heeft het bestuur inmiddels contacten gelegd. Uiteraard zult u daarover worden geïnformeerd.

In voorgaande nieuwsbrieven hebben wij u verteld wat we met de donatie bijdragen doen. Onlangs is de bijdrage overgemaakt voor de aankoop van de tekening door Ludolf Backhuysen van de Slag bij Kijkduin. In de vorige Nieuwsbrief heeft u ook kunnen lezen dat het Marinemuseum een schilderij van Maarten Platje heeft verworven, voorstellende onderzeebootjagers. Ons heeft het verzoek bereikt om een tweede aankoop van Maarten Platje te ondersteunen met een geldelijke bijdrage, namelijk een schilderij van de Standaard-klasse fregatten. Zie daarvoor de bijdrage van de directeur in deze Nieuwsbrief. Het bestuur zal binnenkort over de hoogte van die bijdrage besluiten.

Rest mij de hoop uit te spreken dat we weer spoedig elkaar kunnen treffen in en rond ons Marinemuseum.

Fijko van der Laan

We zitten in die tijd van het jaar waarin de nieuwsbrieven sneller gaan dan het nieuws, ik hoop dat u begrijpt dat deze bijdrage om die reden wat korter is. In mijn vorige bericht heb ik iets gezegd over de maatregelen, deze zijn nog steeds van kracht. Wij volgen uiteraard de ontwikkelingen op de voet, en hopen dat versoepelingen gaandeweg de Culturele sector zullen bereiken. Wij zijn er klaar voor, maar net als u moeten wij volhouden, en bij twijfel denken we aan les 1 van de FOST: don't fight the setting.



Uiteraard gebeuren er ook nu nog leuke dingen. Zo werkt Maritiem schilder Maarten Platje gestaag door aan zijn serie over de Marine van na de oorlog.

Hij houdt ons op de hoogte van zijn vorderingen, zijn laatste werk treft u hiernaast. Ook deze willen wij graag aan de collectie toevoegen, ik neem aan dat u begrijpt waarom. Het is niet waarschijnlijk dat wij de hele serie

kunnen verwerven, maar deze staat zeker op de verlanglijst. Ik hoop dat u deze prachtige plaat binnenkort in het Museum kunt bezichtigen. Daarnaast kunt u afbeeldingen van zijn schilderijen online kopen bij marineschepen.nl.

Ook gaan wij verder met het onderzoeken van de financiële haalbaarheid van een facelift van de Geschutsmakerij. De plannen krijgen langzaam vorm, doch gegoten in beton is er nog niets. Ik zal u op de hoogte houden van het vervolg.

Tijdens het dichten van mijn vorig woordje voor de Nieuwsbrief zaten we in een kleine ijsdijd. Inmiddels zijn de temperaturen aangenamer en zijn we al stevig op weg naar de zomer. Ik hoop, net als u en vele anderen, dat we tegen die tijd weer in een iets normalere wereld mogen leven.

Ik dank u allen voor uw blijvende betrokkenheid bij ons Museum, en ik hoop u spoedig weer eens te mogen verwelkomen. Tot dan, stay safe, met zeemansgroet, Kees

VAN DE REACTIE

In de Nieuwsbrief editie 2021/1, in het artikel "Fantastisch en bizar" van Ltz 20C (SD) Joost Margés - een recensie van het boek 'Geloof en bijgeloof op zee' van Graddy Boven -, is de indruk ontstaan dat de begrafenis van schipper Jan Abspoel plaats vond aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman (1961). Door de oplettenheid van enkele lezers van onze nieuwsbrief en

verificatie bij de auteur Graddy Boven, hierbij een rectificatie van deze omissie in het boek:



Schipper Jan Abspoel kreeg een zeemansgraf vanaf de onderzeebootjager Hr. Ms. Groningen (D813). Hieraan voorafgaand werd een Christelijke Ceremonie gehouden aan boord van het vliegdekschip Hr. Ms. Karel Doorman (R81).

(Foto Collectie Marinemuseum)

Geen zee te hoog - oud-illustrator bundelt werk in lijvig boek

Tekst: Ltz 20C (SD) drs. J.P.Margés, [Eindredacteur Alle Hens](#)

Foto's: John van Helvert en collectie Joes Wanders



Tekenaar Joes Wanders (1944) maakte tussen 1970 en 1990 talloze cartoons en illustraties voor de toenmalige gedrukte versies van Alle Hens. Ook in andere uitgaves verscheen zijn werk.

Daarnaast ontwikkelde hij zich tot een vermaard zeeschilder.

Al bij gelegenheid van zijn 70e verjaardag kwam hij op het idee om zijn werk te verzamelen. Inmiddels toch enige tijd later is het lijvige 'Geen zee te hoog' gedrukt en te koop, maar wacht Wanders nog op een post-Corona-moment om het in Nederland te presenteren.

Wanders werd geboren in Den Haag, niet ver van de zee. Toen hij een jaar of 15 was, wilde hij maar één ding: weg van huis en varen. Hij meldde zich aan bij de Koninklijke Marine



Het fregat Hr.Ms. Dubois, waarmee Joes Wanders naar Suriname voer.

en werd opgeleid tot wapenelektronicamonteur, ten einde aan te monteren op Harer Majesteits schepen. Eerst was dat de kruiser Hr. Ms. De Zeven Provinciën, vervolgens het fregat Hr. Ms. Dubois. Wanders genoot van het varen en zijn tijd aan boord. Grote verhalen, uiteraard.

*Joes Wanders
met eigen
werk in het
Marine
Museum*



OP WATER EN BROOD

"Tijdens een term op Curaçao voeren we met de Dubois naar Suriname", steekt Wanders van wal. De ogen twinkelen. "Ik was blij om weer uit te varen, maar die droom eindigde bijna in een nachtmerrie.

Ik had de oude Surinaamse vlag neergehaald, die ver na zonsondergang nog hing te wapperen bij de kathedraal in Paramaribo. Onacceptabel voor een 'vlag-ofiel' zoals ik! Ik nam de vlag mee aan boord, met de bedoeling deze de volgende dag terug te brengen. Dit naar waarheid!"

Maar het pakte anders uit. Wanders werd veroordeeld tot 10 dagen streng; op water en brood. Op zoek naar bronnen voor zijn boek stootte de marineman ook op dit voorval, maar dan gezien door de ogen van zijn toenmalig commandant, luitenant ter zee 1 Sieds Vreedenburg. "Die hield er een hele andere versie op na...", merkt Wanders sportief op.

ENERVERENDE ERVARINGEN

Ook aan boord van de Dubois was de marineman al veelvuldig bezig met tekenen, voor onder andere het gastenboek. Naast het varen zijn lust en zijn leven. Door de vele illustraties die hij ook al maakte voor Alle Hens, bleef zijn talent op dit gebied niet onopgemerkt. "In 1970 noopte mij dit tot een koerswijziging", vertelt hij plechtig. "Commandeur Jan van Dulm, Ridder Militaire Willems Orde, benoemde mij tot hoofd van de tekenkamer op de Afdeling Maritieme Historie van de KM. Van Dulm vormde een grote



inspiratiebron voor mij, gezien de vele verhalen die hij vertelde over zijn energerende ervaringen met de onderzeeboot Hr. Ms. O21 tijdens de Tweede Wereldoorlog."

'De ondergang van Hr. Ms. Van Nes' (Slag in de Javazee, 1942).

MUSEUM BETER SLUITEN

Bij tekenen alleen bleef het niet. De van oorsprong wapenelektronicamonteur ging zich meer en meer toeleggen op het maken van olieverfschilderijen, met name van historische zeeslagen. Zijn doeken zijn inmiddels te bewonderen in het Maritiem Museum te Rotterdam, het Scheepvaartmuseum te Amsterdam en het Marinemuseum in Den Helder. Vooral in het laatste museum heeft hij ruim bijgedragen aan de collectie. Of zoals voormalig directeur Marinemuseum kapitein-luitenant ter zee (SD) b.d. Harry de Bles ooit zei: 'Zonder de schilderijen van Joes Wanders kunnen we het museum beter sluiten'.

Ook over de landsgrenzen waren de doeken van Wanders in trek. Zo hangt er werk van hem in de Nederlandse Ambassade in het Zweedse Stockholm, bij de Medway Heritage Centre Trust in het Engelse Chatham en in het Hampton Roads Naval Museum, in het Amerikaanse Norfolk (Virginia).



KLTZ (SD) b.d. Harry de Bles (rechts):
"...museum beter sluiten...".

GRENS LATEN VERVAGEN

Zijn uitgave 'Geen zee te hoog' omvat zowel Wanders' werk voor de Afdeling Maritieme Historie, als zijn werk als autonoom beeldend kunstenaar, van na zijn vertrek bij de marine in 1990.

Een blik op de inhoud, door hemzelf veelzeggend 'Kompas' genoemd, toont in een oogopslag de veelzijdigheid van de kunstenaar. "Aan de hand van interviews en verslagen, probeer ik een historische gebeurtenis zo

realistisch op het doek te zetten, dat de kijker de indruk krijgt van een ooggetuigenverslag”, licht hij toe.

“Met de penseelstreken wil ik de grens tussen heden en verleden laten vervagen. Klinkt misschien gek, maar tijdens het schilderen van een zeeslag heb ik vaak het gevoel alsof ik er zelf bij ben.”

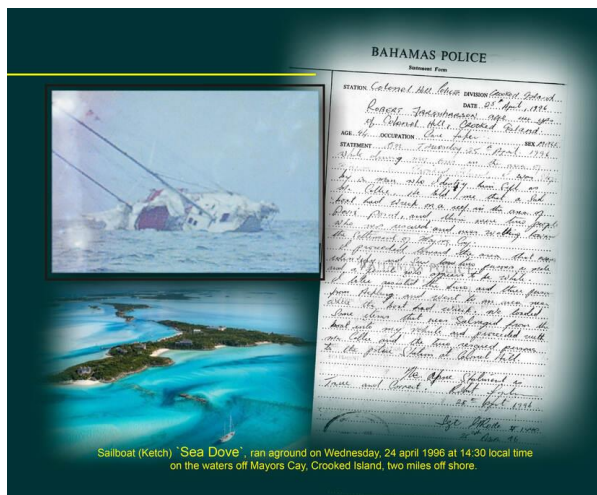
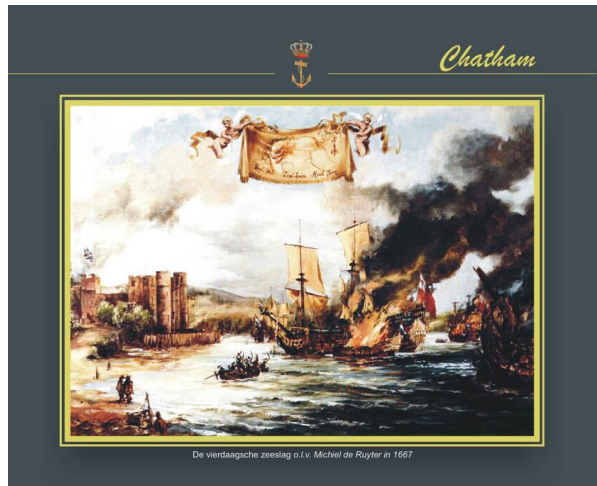
*'De Slag bij Chatham', van
Joes Wanders.*

GROOTSTE VREES VAN IEDERE ZEEMAN

Daadwerkelijke zeeslagen maakte Wanders niet mee, maar wat te denken van schipbreuk lijden?

Dat gebeurde in 1996. "Na mijn eervol ontslag emigreerde ik naar Canada, maar daar voelde ik me niet thuis en de zee trok weer. In Florida struinde ik de jachthavens af en vond mijn droomschip, een tweemaster met een lengte van 17 meter. Na een grondige renovatie van een half jaar voer de *Sea Dove* met een volledige set nieuwe zeilen en voldoende proviand het

zeegat uit. De bedoeling was om voor het orkaanseizoen op Curaçao aan te komen, maar het pakte anders uit. "Ongeveer 8 mijl uit de kust van Crooked Island (Bahamas) liepen we vast op een stuk koraal. Het geluid was hartverscheurend; mijn



droom ging met het schip ten onder. We werden gelukkig net voor zonsondergang opgepikt door een visser."

TOEVLUCHT TOT ONDERDUIKADRES

"Dit betekende een kentering in mijn leven", aldus de oud-marineman. Cryptisch: "Ik verloor alles behalve mijn penselen, want daarmee moest ik verder. De tijd die volgde was voor Wanders niet makkelijk. "Uiteindelijk 'spoelde' ik toch 'aan' op Curaçao, waar ik mede dank zij de steun van de Koninklijke Marine mijn hoofd boven water wist te houden."

Zijn hernieuwde kennismaking met het eiland leidde tot tekeningen en schilderijen van Curaçaose landschappen en historische aanzichten. Ook

had de kunstenaar oog voor het politieke en culturele leven. De controversiële, maar rake, cartoons die Wanders maakte voor het Algemeen Dagblad en de lokale krant Amigoe zorgden er regelmatig voor dat hij zijn toevlucht moest nemen tot een onderduikadres.

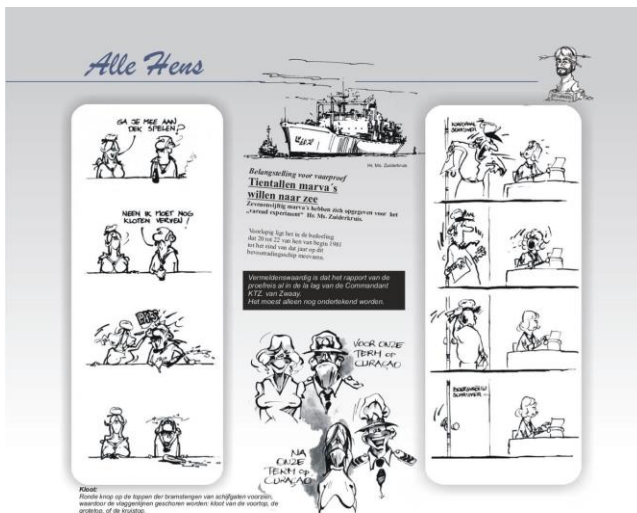


Foto: Enkele van de vele cartoons die Joes Wanders maakte voor Alle Hens.

RECHT VOOR ZIJN RAAP

Uiteraard ontbreken sommige van de gewraakte illustraties niet in 'Geen zee te hoog', net als de veel minder controversiële afbeeldingen uit Alle Hens. Daarnaast krijgt de lezer toch vooral een fraai overzicht voorgeschoteld van schilderijen, aquarellen, illustraties en ontwerp- en restauratiewerk van Wanders. Ook krijgt het boek een zeker reliëf, doordat

DOEN OP HET INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE IN DEN HAAG EN
HET STOOMVAARTMUSEUM IN MEDEBLIK.



'GEEN ZEE TE HOOG' IS EEN
FULLCOLOUR HARDCOVER VAN
312 PAGINA'S, FORMAAT 28 X
23 CM, PRIJS: 32,95 EURO.
VOOR OUDE MAKKEERS REKENT
DE OUD-MARINEMAN 25,-
EURO, EXCLUSIEF
VERZENDKOSTEN. HET BOEK IS
PER MAIL TE BESTELLEN VIA:
JOESWANDERS@GMAIL.COM.
(ISBN: 978-90-8616-152-5).

NEDERLANDS MARINE ONDERWIJS IN JAPAN

Door: Dick Vries

Na een burgeroorlog berustte de macht over het feodale Japan vanaf 1623 bij de shogun Tokugawa Iemitsu. Om zijn positie te consolideren nam hij tussen 1633 en 1639 onder meer een reeks van maatregelen die het land isoleerden van de buitenwereld. Het christendom werd uitgebannen en zelfs



het bezit van buitenlandse boeken bleef in Japan tot in de 18e eeuw strikt verboden. Alleen aan Chinezen en aan Nederlanders van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) werd onder beperkende voorwaarden toegestaan om handel te drijven in de stad Nagasaki. Foto Arnold de Lange

Voor de vestiging van een handelsnederzetting werd de Nederlanders in 1641 het kunstmatig aangelegde eiland Dejima in de binnenbaai van Nagasaki aangewezen. Het gouvernement in Batavia handhaafde de factorij na de nationalisering van de VOC in 1796. Nog tot halverwege de 19e eeuw weerstond het Tokugawa shogunaat alle Russische, Engelse, Amerikaanse en ook Nederlandse pogingen om het isolement van Japan af te zwakken. De toenemende handel, verbeterde communicatie en militaire technologie brachten echter een nieuwe tijdgeest die in geheel Azië spanningen en conflicten teweeg bracht. In 1852 berichtte de Amerikaanse ambassadeur in Nederland de minister van Koloniën C.F. Pahud over een voorgenomen expeditie om de openstelling van Japanse havens af te dwingen. Het was voor de Verenigde Staten niet langer aanvaardbaar dat Amerikaanse walvisvaarders in de Noordelijke Stille Oceaan en handelsschepen op de vaart naar China voor bevoorrading en reparaties verstoken bleven van de toegang tot Japanse havens. De Nederlandse regering reageerde op het Amerikaanse signaal door zich te beraden op een nieuw diplomatiek offensief met het doel de aard van de bestaande Nederlands-Japanse betrekkingen te verruimen. Al snel ontstond de gedachte om daarmee ook de weg te effenen voor de op termijn onvermijdelijk geachte vrijhandel tussen de westerse mogendheden en Japan. De vooraanstaande jurist mr.

J.H. Donker Curtius werd vanuit Batavia als '*opperhoofd van de Nederlandse handel*' naar Dejima gezonden om het Nederlandse initiatief in goede banen te leiden.

Openstelling

In juli 1853 verschenen Amerikaanse oorlogsschepen in de baai van Edo (Tokio). Commodore Matthew Galbraith Perry overhandigde de Amerikaanse '*wensen*' en keerde een half jaar later terug om het antwoord te vernemen. Op 31 maart 1854 vond de ondertekening plaats van een Amerikaans-Japans verdrag dat Amerikaanse koopvaardijsschepen voortaan de gelegenheid bood om in de havens van Shimoda en Hakodate te repareren en te bevoorraden. Geleidelijk deed Japan vervolgens vergelijkbare concessies aan andere westerse landen. De succesvolle Amerikaanse '*gunboat diplomacy*' versterkte evenwel ook het gevoel van urgentie in Japan om zelf over een moderne marine te beschikken. Vanuit Dejima werkte Donker Curtius intussen voorzichtig aan zijn diplomatieke opdracht om een Nederlands-Japans verdrag tot stand te brengen. In augustus 1854 kreeg hij bezoek van kapitein-luitenant ter zee Gerhardus Fabius, die met het raderstoomschip Zr. Ms. *Soembing* vanuit Batavia naar Dejima was gezonden om polshoogte te nemen en waar mogelijk ondersteuning te bieden. Gedurende zijn twee maanden durende verblijf in de binnenbaai van Nagasaki adviseerde Fabius de Japanse regering over de vorming van een moderne marine en verzorgde hij lessen in scheepsbouw, stoomwerktuigkunde, artillerie en zeevaartkunde.



De in 1988 te water gelaten replica van het raderstoomschip Zr.Ms. *Soembing* in de haven van Amsterdam. Foto Coen Pels Rijcken

Het daarop volgende jaar keerde Fabius terug met de raderstoomschepen Zr. Ms. *Gedeh* en *Soembing*. Zijn opdracht was om Donker Curtius in de gelegenheid te stellen de *Soembing* namens koning Willem III aan de shogun te schenken. Na de aanvaarding van dit belangrijke geschenk vond de overdracht plaats op 5 oktober 1855 en werd de *Soembing* het eerste stoomschip van de Japanse Marine. Het was de Japanners eveneens duidelijk geworden dat er marinepersoneel naar westerse maatstaven

moest worden opgeleid. Aan de Nederlanders werd dan ook verzocht voor langere tijd een marinedetachement in Nagasaki achter te laten.

Dit verzoek werd gehonoreerd nadat de verlangde volledige bewegingsvrijheid voor de Nederlandse instructeurs in Nagasaki en omgeving was toegezegd. De sleutels van de poorten op Dejima werden letterlijk voor het eerst sinds 1641 in handen van de Nederlanders gelegd! Het voornamelijk uit de bemanning van de *Soembing* gerekruteerde Nederlandse marinedetachement bestond uit 22 man. Het bevel berustte bij luitenant-ter-zee 1e klasse G.C.C. (Gerrit) Pels Rijcken, die de *Soembing* had gecommandeerd tijdens de overtocht naar Nagasaki. Er werd woonruimte voor het detachement ingericht op Dejima waar Pels Rijcken inwoonde bij Donker Curtius. Vanaf 15 november 1855 was het detachement voor een periode van bijna twee jaar op zichzelf aangewezen.

Complicaties

In Edo (Tokio) selecteerde het shogunaat 48 leerlingen uit de samoerai-stand voor de opleiding tot marineofficier aan de Marineschool in Nagasaki. De Nederlanders noemden ze keizerlijke aspirant-officieren. Een aantal daimyo's (landsheren) maakte eveneens gebruik van de mogelijkheid om leerlingen te zenden. In de eerste dagen van december 1855 vond de officiële opening van de Nagasaki



Kats Rintaro was een keizerlijke leerling van de Marineschool die later hoog aanzien genoot in Japan. Archief familie Pels Rijcken

Marine School (Nagasaki Kaigun Denshu-jo) plaats met een plechtigheid op Dejima. Er traden in totaal ongeveer 100 aspirant-officieren uit de samoerai-stand aan en een ongeveer gelijk aantal leerlingen uit de lagere standen voor een opleiding tot onderofficier, machinist, stoker of matroos. In Japan bestond een strikt standsverschil tussen samoerai (krijgers) enerzijds en stedelingen en boeren anderzijds. Deze standsverschillen waren onoverbrugbaar en promotie op grond van kennis, verdiensten en bekwaamheid was op voorhand

uitgesloten. De Japanse staf van de marineschool bestond, naast de directeur en tevens admiraal van de Japanse marine, Nagai Naoyuki, uit 41 man ondersteunend personeel en 14 tolken. De marineschool beschikte voor exercities over een werfterrein in Nagasaki. Hoog daarboven lag een oude gouverneursresidentie waar de Japanse aspirant-officieren woonden en waar zich ook de woning van Nagai bevond. Een brede stenen trap leidde vanaf het werfterrein naar het complex, waarin twee klaslokalen voor de marineschool werden ingericht. Deze onverwarmde leslokalen waren alleen van de buitenlucht gescheiden door houten schuifwanden die met dun papier waren beplakt. De lesomstandigheden werden dan ook buitengewoon onaangenaam wanneer de temperatuur in het subtropische zuiden van Japan halverwege de maand december tot rond het vriespunt daalde. De Nederlandse instructeurs hanteerden een rooster voor 6 lesdagen per week en een naar westers model ingericht onderwijsprogramma.

De met behulp van Japanse tolken verzorgde theoretische lessen aan de aspirant-officieren begonnen omstreeks 8 uur in de ochtend en in de winterperiode om 9 uur. De tolken stonden voor de zware opgave om zich voor een goede kennisoverdracht vergaand te verdiepen in de lesstof en in de nautisch-technische terminologie. Een andere complicatie vormden de aangehaalde standsverschillen waarover Pels Rijcken op 13 december 1855 rapporteerde dat *'het respect voor een hogere stand zo groot is dat dit de tolk belet zodanig vertoog met de nodige klemtoon over te brengen'*. Een deel van de leerlingen volgde trouwens met veel enthousiasme lessen in de Nederlandse taal, aardrijkskunde en geschiedenis. Pels Rijcken moedigde dit aan, omdat zij *'door de kennis van die taal en door het gebruik der daarin geschreven boeken zich zelf zouden kunnen helpen'*. Het middagprogramma stond in het teken van praktijkonderricht, onder meer aan boord van de *Soembing*. De Nederlandse onderofficieren, machinisten, stokers en matrozen verstrekten praktijkopdrachten aan de leerlingen en zagen toe op de uitvoering.

Het onderwijsprogramma voorzag in een basisprogramma zeemanschap voor alle leerlingen, maar veel aspirant-officieren waren eigenlijk al te oud om het matrozenwerk nog te kunnen leren. Het volgens Pels Rijcken *'ingewortelde begrip van standen'* had bovendien tot gevolg dat met name keizerlijke aspirant-officieren niet op de les verschenen als ze een praktijkopdracht beneden hun stand inschatten. Pels Rijcken kon ze niet of nauwelijks overtuigen van hun verantwoordelijkheid als aankomende officieren om op de uitvoering van alle taken aan boord toe te zien. Andersom waren er ook oefeningen die niet voor de lagere standen open stonden. Zo konden matrozen aanvankelijk niet deelnemen aan geweer- en geschutexercities vanwege het voor de lagere standen geldende verbod om wapens te dragen. Op aandringen van Donker Curtius en Pels Rijcken trok Nagai dit verbod al snel in. Verder bleken de 48 keizerlijke aspirant-

officiëren al in Edo geselecteerd te zijn voor de volgende toekomstige posities in de Japanse Marine: gezagvoerder (3), zeeofficier (4), scheepsbouw (5), stoomwerktuigkunde (5), zeilvoering (5), artillerie (17), astronomie, geografie en landmeting (4), zeilmakerij en touwslagerij (1), administrateur (1) en tamboer (3). Relevante kennis, aanleg en vaardigheden hadden geen rol gespeeld bij de toewijzing van deze beroepen en vakgebieden. De animo onder hen voor de niet direct daaraan gerelateerde onderdelen uit het onderwijsprogramma was gering.

Maatregelen

De Japanse aspirant-officiëren beschikten voorts over niet de minste kennis van westerse exacte wetenschappen. Om toch toe te kunnen werken naar een voor hen onontbeerlijk kennisniveau kregen *'rekenkunst, stelkunst* (i.c. algebra) *en meetkunde'* een prominente plaats in het onderwijsprogramma. De officier van administratie De Jonge begon met de aspirant-officiëren vanaf de basis de westerse methoden voor vermenigvuldigen en delen aan te leren. Onder de gegeven omstandigheden troffen de instructeurs trouwens in ieder vakgebied specifieke maatregelen om de beste resultaten te behalen. Ze maakten *'de kennis van het stoomwerktuig'* vooral aanschouwelijk met tekeningen en modellen. Het enthousiasme onder de Japanse leerlingen voor dit vakgebied was trouwens groot en velen bleken zeer bedreven te zijn in het tekenen van scheepsstoommachines en in het vervaardigen van houten modellen. Met de hulp van de leerlingen demonteerden de machinisten Doornickx en Everaars de stoommachine van de *Soembing* in de winterperiode. De lessen in scheepsbouw werden ondersteund door in eigen beheer een 18-riemssloep te bouwen en vanaf november 1856 een kotter. De bouw werd geleid door de timmerman Hervin. Om de uitvoering mogelijk te maken werd in een loods een smederij

ingericht omdat *'de minste spijker moet aangemaakt worden, zo ook veel scheepstimmergereedschap dat hen gans onbekend is'*. De vuurstoker Claus gaf praktijkonderricht in de smederij die model zou staan voor de inrichting van diverse smederijen in de stad Nagasaki. Pels Rijcken verzorgde zelf de lessen in *'tuig van een schip, schiemannen, zeilexercitie en zeilen maken'*. Hij liet een zeilmakerij inrichten voor de marineschool, waar de zeilmaker Van Weerdt in beschutte omstandigheden praktijklessen gaf. De zeilen van de *Soembing* werden vermaakt en hersteld en er werden nieuwe zeilen aangemaakt voor de verschillende sloeptuigen. De zeilmakerij van de marineschool leverde ook de zeilen voor



een tuigmodel, dat achter de woning van admiraal Nagai werd opgericht. Met dit tuigmodel, naar het voorbeeld van een vierkant getuigd fregat 'op 1/10 der ware grootte', werden alle denkbare manoeuvres met ra's, stengen en zeilen geoefend. Vanaf het voorjaar van 1856 oefenden de leerlingen in het aftuigen en weer optuigen van de *Soembing*. De Japanse matrozen leerden naast roeien ook zeilen met de sloepen.

Het Japanse kasboekje dat Pels Rijcken moest gebruiken om inkopen in Nagasaki te kunnen doen. Archief familie Pels Rijcken

De gouverneur van Nagasaki berichtte op 22 mei 1856 aan de Nederlanders op Dejima dat de *Soembing* voortaan de naam *Kanko Maru* (vrij vertaald 'in het zicht van de glans en glorie' en aanvankelijk door Japanse tolken geschreven als *Kwankomar*) droeg. Tijdens 14 korte oefentochten op zee met dit schip in 1856 werden instructies gegeven in navigatie, scheepsmanoeuvres en geschutexercitie. De aspirant-officieren toonden weinig belangstelling voor de scheepsmanoeuvres, de plaatsbepaling op zee en evenmin voor 'de handhaving van orde en tucht'. Dat ze zich daarmee in hoge mate afhankelijk maakten van hun onderofficieren en matrozen leek ze niet te deren. Het enthousiasme voor de behandeling van de stoommachine en de ketels was daarentegen even groot bij de aspirant-officieren, -machinisten en -stokers. Slechts enkele getalenteerde leerlingen kregen praktijk-lessen 'stuurmanskunst', maar zij bezaten te weinig wiskundige kennis om de onderliggende theorie te kunnen leren. Uit de aanwijzing van 17 leerlingen voor specialisatie in artillerie viel af te leiden, dat het shogunaat de marineschool ook als militaire academie aanmerkte. Er werd zelfs op aangedrongen dat luitenant-ter-zee s'Graeuwen vestingbouw en cavalerie in zijn lessen betrok. Op de uitleg dat het de zeeofficieren aan de daarvoor benodigde kennis ontbrak, volgde het Japanse verzoek om genie- en artillerieofficieren aan het marinedetachement toe te voegen. Aan dit verzoek is geen gevolg gegeven.

Infanterieaangelegenheden, geschut- en geweerexercities oefenden eveneens een grote aantrekkingskracht uit op de leerlingen. Er werd tweemaal in de week met het geweer op schijven geschoten of met losse patronen geoefend. Trommelen stond traditioneel in hoog aanzien en Pels Rijcken rapporteerde: 'Het leren trommelen is een woede, dit hoort men de gehele dag en alle dagen ontvangen 11 à 12 personen, die alle trommen bezitten, daarin onderricht van de marinier 2e klasse Heftij'. Aan het einde van de zomer van 1856 werd een tweede groep van twaalf nieuwe keizerlijke aspirant-officieren op de marineschool verwelkomd. Ongeveer een jaar na de start bleek de aanpak van het Nederlandse detachement toch behoorlijke resultaten op te leveren. De meeste aspirant-officieren hadden 'de moeilijkste vraagstukken uit de rekenkunst leren oplossen' en enkelen konden met gemak vierkantsvergelijkingen oplossen. In oktober

1856 waren de lessen gevorderd tot de beginselen van de goniometrie en trigonometrie. De kennis van stoomwerktuigkunde onder de leerlingen stond op een behoorlijk niveau en met het aanleren van praktische vaktechnische kennis en vaardigheden waren eveneens aanmerkelijke vorderingen gemaakt. In oktober 1856 kon Pels Rijcken bovendien met tevredenheid over zijn eigen manschappen rapporteren en een schoon strafregister overleggen. Ofschoon er wel sprake was van overmatig alcoholgebruik onder de '*mindere schepelingen*' gedroeg men zich over het algemeen goed. In de laatste maanden van 1856 werd een tweetal oefentochten met de *Kanko Maru* ondernomen om de leerlingen vertrouwd te maken met de wateren in Straat Capellen (Straat van Shimonoseki) tussen de eilanden Kyushu en Honshu. Met het invallen van de winter werd de *Kanko Maru* afgetuigd en tot begin maart 1857 voor zover nodig '*aan romp, machines en tuig*' hersteld.

Aflossing

Ondanks dringende Japanse verzoeken was Pels Rijcken niet bereid om langer dan twee jaar in Nagasaki te blijven. Zijn detachement gaf nog les



tot in het najaar van 1857 en maakte nog net mee dat Donker Curtius met de zogeheten '*additionele artikelen*' eindelijk vrijhandelsconcessies bij de Japanners bedong. Het detachement schepte zich op 1 november 1857 in voor de terugreis naar Batavia. Pels Rijcken reisde aansluitend door naar Nederland.

Als dank voor zijn inspanningen ontving Pels Rijcken een paar samoerai-zwaarden die nog steeds in bezit van de familie zijn. Foto Kees Boelhouwer

In de zomer van 1857 was vanuit Nederland een tweede detachement met een door Japan in Nederland besteld oorlogsschip in Nagasaki gearriveerd. De commandant was luitenant-ter-zee W.J.C. ridder Huyssen van Kattendijke. De omstandigheden in Japan waren op dat moment al aan het veranderen.

In het voorjaar van 1857 was om binnenlandspolitieke overwegingen een tweede marineschool (Gunkan Kyoju-jo) bij Tsjukiji in Edo opgericht, waar de door het eerste Nederlandse detachement opgeleide leerlingen de lessen gingen verzorgen. In 1858 zetten de Verenigde Staten de Japanse regering voor het blok om akkoord te gaan met een bilateraal handelsverdrag dat de door Donker Curtius verkregen concessies ver in betekenis overtrof. Japan kon niet anders dan vrijwel direct daarna soortgelijke verdragen aangaan met Nederland, Engeland, Frankrijk en Rusland. De binnenlandse spanningen in Japan liepen echter snel op onder de buitenlandse bemoeienis met het land. In het voorjaar van 1859 kreeg Kattendijke te horen dat alle keizerlijke leerlingen van Nagasaki naar Edo werden overgeplaatst en dat het Nederlandse detachement kon vertrekken. Begin november 1859 reisden de laatste instructeurs af.

De marineschool in Nagasaki leidde gedurende zijn korte bestaan van ruim drie jaar in totaal 215 aspirant-officieren op, waarvan 86 door het shogunaat en 129 door landsheren waren geselecteerd. Ook werd een onbekend aantal leerlingen uit de lagere standen opgeleid. De verdienste van de beide Nederlandse marinedetachementen was bovenal dat ze de basis legden voor modern (marine)onderwijs in Japan.

Bronnen

Bentvelzen, C.J.M., *Nederlandse marinedetachementen in Japan (1855-1859)*, 1985
Chijs, J.A. van der, *Neêrlands streven tot openstelling van Japan voor de wereldhandel*, 1867
Heffer, A., *Dutch Algebra and Arithmic in Japan before the Meiji Restoration*, 2015
Hosol, A., *The Nagasaki Naval Training School in the context of Japan-Dutch relations in mid-nineteenth century*, 1978
Huyssen van Kattendijke, W.J.C. ridder, *Uittreksel uit het dagboek van W.J.C. Ridder Huyssen van Kattendijke gedurende zijn verblijf in Japan in 1857, 1858 en 1859*, 1860
Kuyck, L.J., *G.C.C. Pels Rijcken 1810-1889*, 1926 (ongepubliceerd)
Lente, R. van, *Door goeden raad en onderwijs, Nederland en de opening van Japan 1844-1858*, 2014
Stellingwerf, J., *Zijne Majesteits Raderstoomschip Soembing overgedragen aan Japan*, 1988

Onderzeedienst in Surabaya

Teksten: G.D. Horneman, Traditiekamer Onderzeedienst, Den Helder
(mardokh@chello.nl).



Z.K.H. Prins Bernhard tijdens zijn bezoek aan de onderzeeboot Hr. Ms. O 23. Op de achtergrond de voormalige Duitse Schnellboot bunkers. © collectie G.Horneman

De driedaagse viering te Rotterdam ter gelegenheid van Veertig jaar Onderzeedienst, begon op 19 juni 1947 met de aankomst van Z.K.H. Prins Bernhard, bij de onderzeebootbasis op de Waalhaven. Achtereenvolgens bezocht hij de aanwezige onderzeeërs, de mijnenbunkers (voormalige Schnellboot bunkers) en inspecteerde hij het logementschip ZEEAREND. Hierna bracht hij nog een bezoek aan Hr. Ms SOEMBA, het radarinstructieschip, die ook in de haven van Rotterdam was afgemeerd.

Na dit bezoek keerde de Prins terug naar de Onderzeedienst, waar hij 's avonds tot slot van de eerste jubileum dag met enige honderden reünisten in de in aanbouw zijnde kantine aan een diner deel nam.

Hier waren aanwezig de Bevelhebber van de Zeestrijdkrachten, luit.-admiraal C.E.L. Helfrich, de Commandant Zeemacht Nederland, schout-bij-nacht J.L.J Willinge, de Chef Marinestaf, schout-bij-nacht jhr E.J. van Holthe en de vertegenwoordigers van de Amerikaanse en Engelse onderzee-diensten resp. captain Browne en commander Loomis.



De volgende dag reikte H.M. Koningin Wilhelmina de Militaire Willemsorde 4^e klasse uit aan de Onderzeedienst en heeft het gedenkteken voor de gesneuvelden in de jaren '40-'45 onthuld.

¹⁾

¹⁾ Dit gedenkteken, staat na een aantal verhuizingen, nu op Steiger 19 bij de Onderzeedienst te Den Helder.

Op 6 juni 1947 reikt H.M. koningin Wilhelmina aan de Commandant Onderzeedienst te Rotterdam, ltz. 1^e kl. J.F. van Dulm, de Militaire Willemsorde 4^e klasse uit voor de inzet van de **Onderzeedienst** gedurende de Tweede Wereldoorlog.
© collectie G.Horneman



H.M. Koningin Wilhelmina onthult het monument.
© collectie G.Horneman

Dit alles gebeurde op het terrein van de Onderzeedienst aan de Waalhaven te Rotterdam tijdens de festiviteiten van de viering van 40 jaar Onderzeedienst.

²⁾

Veertig jaar Onderzeedienst, werd gevierd omdat op 21 december 1906 de eerste Nederlandse onderzeeboot de Luctor et Emergo, welke op eigen kosten door de scheepswerf De Schelde gebouwd was, door de Koninklijke Marine overgenomen

²⁾ Deze datum is eigenlijk niet correct volgens het: *Jaarboek van de Koninklijke Marine 1912/1913; blz. 153 en 158*: De dienst der onderzeeboten, die tot dusverre was opgedragen aan de commandant van het torpedo-instructieschip te Willemsoord, wordt op 15 november 1912 in verband met de uitbreiding van het aantal onderzeeboten onder een afzonderlijke chef gebracht. Deze datum wordt beschouwd als de oprichtingsdatum van de 'Onderzeedienst' (Dienst der Onderzeebooten); als hoofd van deze dienst wordt kapt. ltz. J.J. Oudemans aangesteld. Op 16 oktober 1919 spreekt men officieel van 'Onderzeedienst' en kapt. ltz. G.L. Schorer wordt als commandant (COZD) geïnstalleerd. Het personeel, met uitzondering van de commandant, blijft gehuisvest aan boord van Hr.Ms. torpedo-instructieschip KONINGIN EMMA.

Op 16 juli 1964 kreeg de Onderzeedienst het vaandel Onderzeedienst door Koningin Juliana te Den Helder uitgereikt.

en als LUCTOR ET EMERGO in dienst was gesteld.

³⁾

De viering zou dan eigenlijk op 21 december 1946 moeten hebben plaats gevonden. Er is toen gekozen om de festiviteiten naar het volgend jaar te verplaatsen. De reden was vooral omdat de meeste, nog in de vaart zijnde onderzeeboten en haar bemanning, niet op die datum in Nederland konden zijn. Ook het monument moest nog afgebouwd worden.

⁴⁾

De festiviteiten speelden zich niet alleen in Nederland af. Ook in Nederlands-Indië werd het jubileum gevierd, zij het wel op bescheiden wijze.

Er is weinig bekend over deze viering te Soerabaja. In verschillende standaardwerken over de Nederlandse Onderzeedienst wordt hier geen gewag van gemaakt. Het is dan ook prijzenswaardig dat onderstaande krantenartikel gevonden is. Behalve de viering wordt in het krantenartikel een tweetal memorabele feiten weergegeven. Ten eerste: het monument van de Onderzeedienst te Soerabaja, bestaande uit een onderdeel van de K I, zijnde eerste Nederlandse onderzeeboot, die in Nederlands Indië aanwezig was en ten tweede de herdoping van een brug in Soerabaja naar A.J. Bussemaker, commandant van de Nederlandse onderzeeboot Hr.Ms. O 16, die met zijn boot tijdens de oorlog gesneuveld is. De samensteller heeft gemeend dit artikel integraal weer te geven en aangevuld met foto's en enige gegevens.

³⁾ De boot heet vanaf 19 januari 1907: ONDERZEE-TORPEDOBOOT I. In verschillende jubileumboeken over de Nederlandse Onderzeedienst wordt de naam ONDERZEESCHE-TORPEDOBOOT No. I, ONDERZEESCHE TORPEDOBOOT 1 of ONDERZEESE TORPEDOBOOT 1, gebezigd. In de maand maart 1907 wordt de naam definitief Hr.Ms. O I.

⁴⁾ Het monument is door een aantal onderzeeboot-officieren op eigen initiatief tot stand gebracht. Zie ook: *Opdat wij niet vergeten. Het onderzeedienst monument op Steiger 19 (Onderzeedienst te Den Helder). De feiten en namen, G.D. Horneman, Traditiekamer OZD, 2016.*

Alle harten klopten gisteren warmer voor onze Marine. Het karakter van het feest dat onze Marine gisteren te Soerabaja vierde, het feest van het 40-jarig bestaan van de Onderzeedienst en van de 25-jarige herdenking van de aanvang van de bouw van de onderzeedienst-kazerne.⁶⁾

Maar ook het eerste officiële bezoek van de vlootvoogd, viceadmiraal A.S. Pinke aan Soerabaja, welke werd bepaald door de tijdsomstandigheden, zoals de Maritiem Commandant, kapitein ter zee C.J.W. van Waning in zijn welkomstwoord in de sociëteit Modderlust memoreerde. Inderdaad, het feest heeft men weliswaar niet met de luister van weleer kunnen vieren, maar dat betrof slechts de uiterlijke schijn; in het binnenste van een ieder, die deze herdenking gisteren bijwoonde, klopte het hart echter warmer dan gewoonlijk voor onze Marine en ook zij, die bij de Marine hun leven offerden aan land, volk en Vorstin, werden geen moment vergeten.



Ontvangst bij aankomst van viceadmiraal Pinke en echtgenoot e.a. Foto NIMH 2158-046841

Aankomst viceadmiraal Pinke. Alvorens de eigenlijke viering van het jubileum van de onderzeedienst een aanvang nam, had op het vliegveld Petak gistermorgen een

⁵⁾ Uit de *Nieuwe Courant* van 20 juni 1947, uitgave Soerabaja, pag. 1 met dank aan Historische kranten, Delpher.

⁶⁾ Met de bouw van de kazerne voor de Onderzeedienst op het Marine Etablissement (Oedjong), Soerabaja, was men begonnen in 1920 en in juni 1923 zover gereed en in dienst gesteld. De bouwput van de onderzeeboot-dokken benevens het terrein tussen deze put en de kali Semampir werd opgespoten. De beide betondokken voor onderzeeboten werden op hun ligplaats in de Oosterhaven gebracht en werden daar verder afgebouwd (werden op 1 juni 1924 voor het eerst door onderzeeboten in gebruik genomen).

plechtige officiële ontvangst van viceadmiraal Pinke plaats. Het vliegveld bood, even voor tien, een bijzonder tafereel door de vele uniformen van militaire en burgerlijke autoriteiten, een voor de grote hangar opgestelde erewacht onder commando van de kapitein van de Mariniers G.P. Gierberts, bestaande uit een detachement Mariniers, een detachement van de Marine Bewakings-afdeling, een sectie van de Koninklijke Marine en een afdeling Marva's, terwijl terzijde een grote groep officieren, onderofficieren en manschappen van de Marine opgesteld stond, welke groep bestond uit de reünisten die vroeger bij de Onderzeedienst hebben gediend. Even voor tien landde een speciaal vliegtuig, een Marine-Dakota, uit Batavia met viceadmiraal Pinke en mevr. Pinke aan boord. De admiraal en zijn echtgenote waren o.m. vergezeld van de heren Rietdijk en Van Bemmelen, die vroeger bij de onderzeedienst hadden gediend. Bij het uitstappen werd viceadmiraal Pinke verwelkomd door kolonel Van Waning, waarna de gasten zich naar de commissie van ontvangst begaven, waar zij begroet werden door resident dr. F.W.T. Hunger, H.T.B., de chef-staf Lt.-kol. F. Rietveld, namens de commandant van de A-divisie, die verhinderd was persoonlijk aanwezig te zijn, door de directeur van het Marine-Etablissement, kap. t. zee C.W. Heringa, de hoofdbambenaar voor gemeentezaken, mr. C.J.G. Becht, de commandant van de Mariniers de kolonel W.A.J. Roelofsen, de commandant van de M.L.D., off. vlieger der 1^e kl. L.A.H. Rombeek en door een koopvaardij-officier, nl. de gezagvoerder van de Plancius, kapitein De Vries.⁷⁾

Terwijl mevr. Pinke verwelkomd werd door mevr. Van Waning, begaf de viceadmiraal zich naar een speciale commissie van de Onderzeedienst.

In Modderlust.

Nadat de admiraal de erewacht had geïnspecteerd, begaf het gehele gezelschap en de reünisten van de onderzeedienst zich naar de Marine-sociëteit Modderlust, waar de gasten een koele drank werd aangeboden en waar kolonel Van Waning een woord van welkom sprak. Daarin deelde de spreker mede dat het Hare Majesteit de Koningin het behaagd heeft aan de Onderzeedienst bij deze gelegenheid de Militaire Willemsorde der 4^e klasse toe te kennen. Ook deelde de kolonel mede dat ter gelegenheid van deze dag, de Onderzeedienst die thans in Indië niet meer bestaat, voor deze dag symbolisch wederom in "bedrijf" was gesteld onder het één-dags commando van de lt. t. zee 1^e kl. G. Koudijs. Na een resumé te hebben gegeven van het feestprogramma wenste de spreker allen een gezellige ouderwetse onderzeeboot-reünie toe.

⁷⁾ De Plancius heeft gedurende een aantal maanden in de Tweede Wereldoorlog als tijdelijk onderzeeboot-moederschap dienst gedaan.



Ontvangst in de Marine-sociëteit Modderlust, in het midden de viceadmiraal en mevrouw Pinke.
Foto NIMH 2158-043356

Bij de Dokken.

Het terrein van de dokken van de onderzeedienst, waar de autoriteiten en reünisten tegen kwart voor 12 arriveerden, was feestelijk versierd. Zowel de ingang als de dokken zelf gaven een kleurige aanblik door talloze vlaggen, terwijl voor een

versierd spreekgestoelte de toren van de eerste Indische duikboot, de K I stond opgesteld.⁸⁾

Dit overgebleven stuk van het toentertijd zo moderne wapen geleek op speelgoed naast de torens van de K XIV en K XV, twee oorlogsveteranen die er naast lagen. Even voordat de Vlootvoogd het spreekgestoelte betrad voor het uitspreken van zijn herdenkingsrede, maakte Radio Omroep Soerabaja een aanvang met de uitzending van een ooggetuige-verslag van de plechtigheid, dat verzorgd werd door de sergeant van de Mariniers Lemaire. Bij de aanvang van zijn toespraak wees viceadmiraal Pinke er op dat men bijeen was gekomen om het feit te herdenken dat 40 jaar geleden de eerste Nederlandse duikboot, de O I in dienst werd gesteld. Een speciaal woord van welkom richtte de admiraal tot de heer Rietdijk, de enige onder de aanwezigen die de O I nog heeft meegemaakt. De admiraal herinnerde er voorts aan, hoe de onderzeedienst, waar ook hij gediend heeft, in het begin met de O I tot en met O 4 doorlopend moeilijkheden had. Men moest toen nog veel leren. Het was een zware dienst, waar zij, die niet

⁸⁾ Hr.Ms. K I was op 26 november 1916 te Soerabaja aangekomen. Is op 1 oktober 1927 afgevoerd van de sterkte en in 1932, samen met de voormalige torpedoboten Krokodil en Draak, in de Javazee tot zinken gebracht. Het sail (brugopbouw) was daarvoor al van de K I afgehaald. Het sail van Hr.Ms. O I, de eerste Nederlandse onderzeeboot, is na de uitdienstelling (1927), in 1932 t.g.v. 25 jaar Onderzeedienst, bij de voormalige kazerne van de Onderzeedienst te Den Helder geplaatst. Bij de verhuizing naar de Nieuwe Haven bevindt het nu op Steiger 19, Onderzeedienst, te Den Helder.

meekonden na korte tijd weer afdreven, maar het was er toch plezierig want men voelde dat men er wat presteerde en dat men wat was. Allengs verbeterden de boten en de schepen, die de latere reizen naar Indië maakten, waren reeds echte boten. Toen de oorlog uitbrak, aldus de admiraal, waren aller verwachtingen hooggespannen ten opzichte van de onderzeedienst en deze dienst heeft niemand teleurgesteld: er werd hard en raak toegeslagen. Toen de oorlog in de Pacific uitbrak ging de onderzeedienst onder leiding van luitenant A.J. Bussemaker de vijand tegemoet. Tal van Japanse schepen werden in de grond geboord en spoedig was onze Onderzeedienst de schrik van de Japanners.

⁹⁾

De O 16, O 20, K XVI en K XVII zijn nooit teruggekomen. De K XVIII en K XIII keerden zwaar beschadigd terug. Toen Java viel moesten deze twee boten achtergelaten worden, maar de rest kon naar het buitenland uitwijken om de oorlog voort te zetten.

¹⁰⁾

Ondanks tal van moeilijkheden, vooral in het begin, was de dienst reeds spoedig, aangevuld met overgenomen Engelse boten, weer in de strijd tegen de vijand en een ieder is er van overtuigd dat onze dienst in de oorlog grote prestaties heeft geleverd. Niet voor niets heeft H.M. de Koningin de dienst onderscheiden. De mannen hebben het verdiend.

De spreker wees er voorts op dat de duikboot, zoals die thans bestaat verouderd is. Er moeten nieuwe, komen, aangepast aan de nieuwe eisen. Zo'n boot moet nog uitgevonden worden en wij zullen er zelf aan mee moeten werken. Spreker zei nog dat de Nederlandse onderzeedienst thans alleen nog in Holland bestaat. In Indië is deze dienst nu niet nodig, want hier heeft de Marine slechts tot taak controle op zee uit te oefenen, op smokkelhandel, infiltraties en het vervoer van wapens. Daarvoor heeft men geen duikboten nodig. De spreker beëindigde zijn toespraak met de woorden: "Alvorens wij dit terrein verlaten, willen wij de onderzeedienst hier speciaal herdenken voor wat deze dienst in deze oorlog gedaan heeft voor ons land, Koninklijke Marine en H.M. de Koningin". Met een driewerf hoera voor H.M. de Koningin, was deze plechtigheid ten einde.

⁹⁾ Door het grote aantal Japanse schepen die bij het uitbreken van de oorlog in het Verre Oosten door de Nederlandse onderzeeboten tot zinken waren gebracht kreeg Admiraal Helfrich de bijnaam "A ship a day, Helfrich".

¹⁰⁾ Hr.Ms. K XIII en K XVIII werden bij de capitulatie op 2 maart 1942 door eigen personeel op het Marine Etablissement vernietigd.

Lunch in Onderzeedienst-kazerne.

Met een inspectie van de kazerne van de onderzeedienst door viceadmiraal Pinke en een lunch voor de reünisten in de longroom van deze kazerne werd het eerste gedeelte van het feestprogramma gistermiddag beëindigd.

Tijdens de lunch werd door verschillende sprekers nog het woord gevoerd, o.a. door ltz. Koudijs, die als gastheer optrad, aangezien hij, zoals hij sprak, door de admiraal voor deze dag illegaal tot commandant van de thans in Indië niet bestaande Onderzeedienst was benoemd. Ook sprak de heer Riedijk enige woorden, waarbij hij herinneringen vertelde uit de tijd van de O I en andere vroegere duikboten.

De Japansche brug herdoopt.

's Avonds om 19 uur verzamelde "tout Soerabaja" zich in de woning van de Maritiem Commandant waar de admiraal en mevr. Pinke recipieerden. Velen boden daar hun gelukwensen aan de admiraal aan in verband met het jubileum en de onderscheiding van de Onderzeedienst. Na de geanimeerde receptie, kwam het herdopen van de Japansche brug.



11)

De Anton J. Bussemaker brug, ca. 1948. © N. van Manen, Lisse.

Japansche brug ca.1920.

©Universiteitsbibliotheek Leiden, collectie KIT.

¹¹⁾ De brug verbindt de Europese wijk Simpang, welke ligt tussen de Grote Postweg en de Soerabaja rivier.



*KNILM-luchtopnamen in noordoostelijke richting van Katabang ca. 1930, met rechtsonder de Simpangbrug of **Japansche brug**, in het midden het Raadhuis, daarachter de HBS en nog iets verder het Jaarmarktterrein, en geheel op de achtergrond het gemeentelijk complex van volkswoningen op Tambaksari.*

©Universiteitsbibliotheek Leiden, collectie KIT.

Van deze plechtigheid zond R.O.S. eveneens een ooggetuige verslag uit.

Om 20 uur precies nam mr. Becht, hoofdambtenaar voor gemeentezaken het woord waarin spreker in de eerste plaats de viceadmiraal en mevr. Pinke namens de burgerij van de stad welkom heette bij dit eerste officiële bezoek van de admiraal na de oorlog aan de stad Soerabaja. De heer Becht, verklaarde o.m. dat de stad met de voor de Onderzeedienst en de gehele Koninklijke Marine zo vererende onderscheiding intens meeleeft. Wij zijn trots op deze eer, de onderzeedienst betoond. Soerabaja immers was, en is, de thuishaven voor de onderzeeërs in de Indische wateren. Naar onze haven koersten zij in vreedstijd bij hun welbekende tochten over de oceaan, van onze haven uit opereerde in de oorlog tegen de overweldiger, en brachten dood en ondergang aan wat onder de gehate bloedvlag voer, nog vóór onze bondgenoten hun macht hadden ontplooid. De spreker herinnerde dan hoe op 15 december 1941 de O 16 ten onder ging na 4 vijandelijke transportschepen te hebben vernietigd.

¹²⁾

¹²⁾ Nadat de O 16 de Tozan Maru (8666 brt); Kinka Maru (9306 brt); Asosan Maru (8110 brt.) en Sakura Maru (7170 brt) getorpedeerd te hebben, ging deze, op haar weg terug naar Singapore, door een zeemijn verloren.

De commandant Anton J. Bussemaker en zijn gehele bemanning, op één na, gaven toen hun leven voor hun plicht, de verdediging van Indië en daarmee van de stad.¹³⁾

Door de commandant van de O 16 te eren en zijn naam in deze marinestad tot in verre toekomst in ere te houden, eren wij zijn makers, die met hem ten onder gingen, eren wij de jubilerende Onderzeedienst, waartoe zij behoorden en leggen wij de band, die deze dienst met de stad Soerabaja nu al zovele jaren verbindt, weer opnieuw vast. Daarom wil ik op dit ogenblik, aldus de heer Becht, de brug welke in het verleden de naam droeg van de vijand die Bussemaker en de gehele Marine zo heldhaftig hebben bestreden, omdopen, om deze brug tot in lengte van dagen de naam te doen dragen van de commandant van de O 16. Namens de stad Soerabaja herdoop ik de vroegere Japansche brug in de "Anton J. Bussemaker-brug". Moge een ieder die de brug passeert Anton J. Bussemaker en zijn gevallen kameraden met dankbaarheid gedenken". Bij deze woorden gingen gelijktijdig tal van gekleurde over de brug opgehangen lampen aan, het geheel een feestelijk aanzicht gevend.

Dan sprak nog de heer P.W. Best, agent van de Javasche Bank, die namens Soerabaja's handel en industrie een tekening van de brug en lampen voor de verlichting van de brug aanbood. Deze lampen worden thans vervaardigd. Met een taptoe, geslagen en geblazen door Mariniers, werd de viering van deze gedenkwaardige dag voor onze Marine en voor onze stad besloten.

Naschrift:

De vraag rijst nu of deze brug nog steeds de Anton J. Bussemaker heet. Na het vertrek van het Nederlands Gezag uit Nederlands-Indië zal deze brug wel een andere naam hebben gekregen. Ook het monument van de K I, zal na vertrek van de Koninklijke Marine van het Marine Etablissement te Soerabaja, naar de schroothoop zijn verdwenen. Het zij zo. Maar wie zal het zeggen?

Bronnen:

De Nederlandse onderzeedienst in de Tweede Wereldoorlog, deel 2, G. Horneman, Aspekt, 2012.

Monografie Nederlandse onderzeeboten, deel 2-b, K-boten, G. Horneman, Aspekt, 2018.

¹³⁾ Bij de ondergang van de O 16 verloren totaal 41 bemanningsleden het leven. De enige overlevende van de O 16 was kwartiermeester Cor de Wolf. Hij wist na ongeveer 35 uur zwemmen het eilandje Poeloe Dayang nabij Poeloe Auer te bereiken. Na allerlei omzwervingen kwam hij op 21 december uiteindelijk bij de Naval Base te Singapore aan.

Gelouterd door strijd. De Nederlandse Onderzeedienst tot de val van Java, 1942, Ph.M. Bosscher en H.O. Bussemaker, de Bataafsche Leeuw, 2007.
Hr.Ms. K XVII en Hr.Ms. O 16. De ondergang van twee Nederlandse onderzeeboten in de Zuid Chinese zee, 1941, P.C. van Royen e.a., de Bataafsche Leeuw, 1997.
Historische kranten. www.delpher.nl.

DE KONINGSSLOEP 1818 - HEDEN

In de tijd dat de Nederlanden onder Franse heerschappij vielen waren er reeds drie keizerlijke sloepen. De door zichzelf benoemde koning Lodewijk Napoleon had er dan wel geen in zijn bezit, maar toen zijn broer, keizer Napoleon, naar de Nederlanden kwam zijn er wel drie gebouwd waarvan de sloep in Antwerpen bewaard is gebleven en in een museum te Parijs ligt.



De vorstenhuizen van Portugal, Spanje en Zweden bezaten al koningssloepen waarvan de sloep van het Zweedse

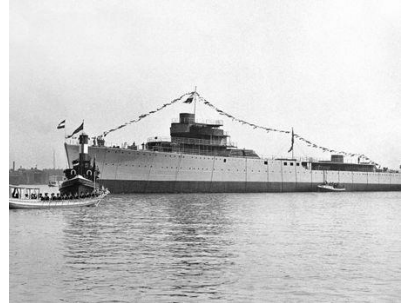
koningshuis nog steeds in gebruik is en in 2010 is ingezet bij het huwelijk van prinses Victoria.

Toen de Fransen in 1815 ons land hadden verlaten en de Nederlanden een soevereine staat werden, heeft koning Willem I in 1816 de opdracht gegeven om een koninklijke sloep, "Chaloupe", te bouwen waarvoor de 21-jarige onder-constructeur der derde klasse Cornelis Jan Glavimans de ontwerptekening heeft gemaakt. Zijn ontwerp was 17 meter lang en 2.66 meter breed en zou ongeveer 6000 kilo wegen.



Koningssloep in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam

De bouw van de sloep vond plaats op de marinewerf te Rotterdam en was in 1818 afgerond. De marinewerf in Rotterdam was daardoor tevens de thuishaven van de koningssloep totdat de werf in 1851 werd opgeheven



verhuisde de sloep naar de Rijkswerf te Den Helder. werd opgeheven
verhuisde de sloep naar de Rijkswerf te Den Helder.

Pantserdekschip Hr. Ms. Wilhelmina
Nederlanden

Koningsloep en Hr. Ms. Tromp der

Zowel Koning Willem I als Koningin Beatrix hebben geen gebruik gemaakt van de koningssloep. Koningin Wilhelmina gebruikte de sloep regelmatig, de eerste keer op 15 september 1898 tijdens een vlootshow op het Hollands Diep, bij het staatsbezoek van Koning Albert I en koningin Elizabeth van België, en liet zich bij het verrichten van de tewaterlating van een nieuw schip met de sloep naar de scheepswerf roeien; onder andere bij de tewaterlating van Hr. Ms. Koningin Wilhelmina, Hr. Ms. Tromp op 24 mei

1937 en op 8 september 1938 van het M.S. Oranje.



Vanwege de onlusten in Amsterdam in 1980 bij de kroning van Koningin Beatrix, heeft men afgezien van een rondvaart in de koningssloep hoewel men daarvoor wel had geoefend.

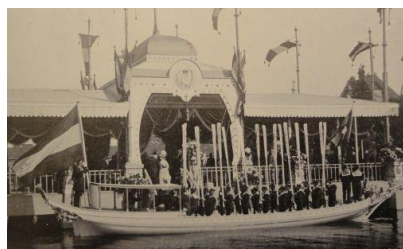


De sloep werd bij zilveren bij het Zilveren huwelijksjubileum in 1962 voor het laatst gebruikt.



Al met al is de koningssloep vanaf 1818 ongeveer dertig keer gebruikt en wel voor het eerst na 23 jaar bij de inhuldiging van Koning Willem II in 1841.

Zo is de sloep onder andere gebruikt bij de ontvangst van de Sjah van Perzië (1889) en van Koning Haakon van Noorwegen (1954).



Tijdens de Tweede Wereldoorlog en de bezetting van Nederland heeft men de sloep uit handen kunnen houden van de Duitse bezetters en verborgen in een grote loods van de werf "Het Fort" te Nieuwendam.

Het roeien en sturen met deze eresloep is moeilijk vanwege de lange, ranke

bouw en het hoge baldakijn dat snel wind vangt. De procedure om de sloep af te meren vergt een hoge professie van stuurmanskunst om koers en snelheid bij het naderen van de afmeerplek goed in te schatten. Het strijken met de riemen om de snelheid te verlagen is dan ook uit den boze. Bij aanvang roeien werd het commando "Haalt op .. Gelijk" gegeven.



De koningssloep heeft geen motor, er is plaats voor twintig roeiers maar er werden er altijd achttien ingezet. De twee voorste plekken zijn voor de haak-voor en het strijken en hijsen van de Koninklijke standaard. Vroeger werd het werfpersoneel ingezet om te roeien maar sinds een eeuw zijn

dat adelborsten die tijdens hun opleiding aan het KIM het sloeproeien met de paplepel werd ingegeven. Hiervoor gold een speciaal protocol, het moest statig gebeuren en wanneer de riemen na een slag uit het water waren werden zij drie seconden stilgehouden en daarna gingen de roeiers weer verder op de slagroeiers. Om de privacy van de koninklijke gasten te waarborgen moesten de roeiers constant naar de bladen van de riemen

kijken. Bij het naderen van de afmeerplek dienden zij op het commando “Riemen .. Op” de riemen gelijktijdig in verticale stand te brengen. Vervolgens glijdt de sloep met zodanige snelheid door het water dat de afmeerplek moeiteloos wordt benaderd en met de pikhaak kan worden aangehaakt.

De koningssloep is eigendom van de Nederlandse Staat en wordt op dit moment tentoongesteld in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam, sinds 1983. Voordien werd de sloep na iedere vaartocht opgeslagen in een loods op de marinewerf te Amsterdam. Tijdens de verbouwing/renovatie van het Scheepvaartmuseum van 2008 – 2015 is de koningssloep ondergebracht in een loods in Hoogwoud (Noord-Holland).

Een mooi moment om ook de sloep aan een grondige restauratie te onderwerpen met als gevolg dat de sloep sinds 2015 ter bezichtiging in een schiphuis aan de steiger van het Scheepvaartmuseum ligt. Het schiphuis is zodanig gebouwd dat de sloep op een naastgelegen ponton kan worden gereden waarna een hijskraan de sloep in het water kan laten zakken.

In 1936 heeft de Koningssloep een grondige restauratie ondergaan, waarbij alle huidgangen zijn vervangen. De Koningssloep is daarna nog enkele keren gebruikt. Vóór en na elk gebruik werd de sloep uit het water gehaald en drooggemaakt, en beschadigingen werden direct bijgewerkt. Toen de Koningssloep begin jaren tachtig in het museum geëxposeerd werd, is de romp van een nieuwe verlaag voorzien. De romp is in een uitstekende conditie, maar de hechting van de verlaag krijgt nog een beetje extra



aandacht. De naden tussen de huidgangen worden gedicht en de romp krijgt een duurzame gronderingslaag. Tot slot wordt een glimmende laklaag met de kwast aangebracht om het authentieke uiterlijk te

waarborgen. Akzo Nobel is als partner in het project van de Koningssloep.

Het bedrijf heeft onder meer expertise op het gebied van coatings voor de scheepvaartindustrie. Zij hebben ons geadviseerd over de toe te passen methoden en materialen. Het museum wil de mogelijkheid bieden aan de Koning om de sloep weer te gebruiken als staatsievaartuig. Kortom de sloep wordt weer vaarklaar gemaakt!

Blikvanger van de Koningssloep is de beeldengroep op de boeg bestaande uit de zeegod Neptunus, gezeten op een schelp en voortgetrokken door drie zeepaarden, en drie Tritons (fabelwezens: half man, half vis). Dit vergulde houtsnijwerk is in een matige conditie. De vergulding zit op veel plaatsen los, of is sleets geworden, waardoor de gekleurde onderlaag zichtbaar is. In het verleden zijn de beelden vaak opnieuw verguld, wat de ornamenten een rulle textuur geeft. Een ander punt van zorg is dat de verschillende houtdelen waaruit de beelden zijn opgebouwd, instabiel zijn. Er zijn naden en krimp-scheuren zichtbaar. Dit geeft in restauratortermen een 'onrustig beeld'. De beeldengroep is bedoeld om te imponeren, het moet één en al pracht en praal zijn. De sleetse plekken, lacunes, scheuren en rulle textuur willen we graag aan het oog onttrekken, zodat de groep van veraf maar ook van dichtbij weer een koninklijke uitstraling krijgt.

Vooraf de behandeling van de scheuren en naden is ingewikkeld. We willen voorkomen dat er tijdens expositie en een eventuele vaartocht vuil en vocht in het hout kan dringen. Idealiter zouden we de verbindingsnaden zo klein mogelijk maken zodat deze kunnen worden opgevuld en verguld. Door de verschillende lagen verguldsel is niet goed te zien hoe de onderdelen aan elkaar zijn bevestigd. Röntgenopnames hebben veel informatie opgeleverd over de constructie. Zo is te zien dat de schouders van Neptunus vol nagels en schroeven zitten. Er is geen beweging in te krijgen zonder destructief te werk te gaan. De constructie is stabiel, echter het aandraaien van een schroef of bout om de naden kleiner te maken is niet mogelijk. De enige manier om de naden aan het oog te onttrekken, is om ze geheel op te vullen en te vergulden. Het kiezen van het juiste vulmiddel is dan ook een belangrijke stap in de weg naar vernieuwing. De beelden op het schip zijn prachtige details en verdienen ook op dit niveau aandacht. Na deze behandelingen heeft de beeldengroep de allure terug die past bij de Koningssloep. Uiteraard zal bij de lezer de vraag rijzen of vanaf de Koningssloep ooit nog het commando "Haalt op.....gelijk" zal klinken, om vervolgens in haar volle glorie op het Amsterdamse IJ statig te worden voortbewogen door de riemen van de achttien adelborsten. Of de

Koningsloep ooit in de omgeving van de Nieuwe Haven of van Willemsoord zal worden gespot zal waarschijnlijk één van onze idee-fixen blijven.

Informatie uit het Reformatorisch Dagblad, Alle Hens juni 1962 en de website van het Scheepvaartmuseum inzake de koningsloep.

HR. MS. PAETS VAN TROOSTWYCK

Proefschip 1949 – 1962

Door Frits Rohling

Adriaan Paets van Troostwyck (1752 – 1837) was een Amsterdamse koopman en lid van het "Gezelschap der Hollandsche Scheikundigen". In 1789 toonde hij en collega Deiman aan dat water door middel van elektriciteit te ontleiden is in waterstof en zuurstof en deze gasen samen weer water kunnen vormen.

Het opsporen van onderzeeboten heeft tijdens de Tweede Wereldoorlog een grote vlucht genomen en wordt de onderwaterakoestiek toegepast om de aanwezigheid van onderzeeboten, maar van ook bovenwaterschepen vast te stellen. Deze methode zal de geschiedenis ingaan als ASDIC ofwel Anti-Submarine Detection Investigation Committee. Na doorontwikkeling van deze opsporingsmethode geeft men de naam SONAR, Sound Navigation and Ranging aan het systeem dat zowel op passieve als actieve wijze kan worden ingezet. De passieve wijze stelt de operator in staat om een signaal



te ontvangen dat door een object in het water zelf wordt geproduceerd, bijvoorbeeld de ruis die een schroef onderwater voortbrengt. Bij de actieve manier zendt de operator een signaal uit dat hopelijk weerkaatst wordt door een object in het water en daardoor een echo teweegbrengt die weer door de operator ontvangen wordt, een soort radarsignaal.

Hr. Ms. Queen Wilhelmina (F801)



Hr. Ms. Queen Wilhelmina (P01)
Codenaam tijdens de oorlog

Sinds 1946 zijn in Nederland proefnemingen gedaan in het kader van absorptie van geluid in vloeistoffen; wordt vanaf eind 1947 in de Waalhaven geëxperimenteerd vanaf een vlot dat lag afgemeerd langs zij Hr. Ms. Zeearend. In de herfst van 1948 bouwt de Koninklijke Marine een meetvlot van pontons met daarop een meethut. Tevens houdt men zich bezig met het ontwerpen van een sonardome die weinig tot geen cavitatie, geluid, veroorzaakt. De Koninklijke Marine onderzoekt daarvoor een uitgebreide sonarinstallatie aan boord van een Duits oorlogsschip, de Süd III, gebouwd bij Akers Mekaniske Verksted A/S, Oslo, een voormalige walvisjager, gevonden op een sloperij. Tijdens de oorlog maakte de Süd III als bootnummer V1708 deel uit van Vorpostenflottilje 17 in de Golf van Finland. Tevens repareert de KM een Amerikaanse sonarinstallatie die aanwezig is op de Hr. Ms. Queen Wilhelmina, de ex USS PC 468. De Süd III zal de proefperiode vanaf 1 juli 1949 onder de naam Hulpsschip Experimenteel 1 (HE 1) doorbrengen. Op 3 mei 1950 wordt door Koningin Juliana de naam Hr. Ms. Paets van Troostwyck (A893) aan het schip toegekend.



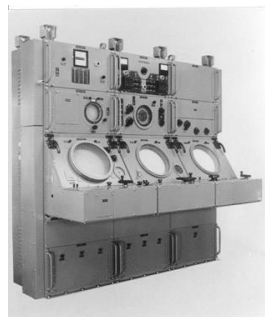
Adriaan
Paets van
Troostwyck
Hr. Ms.
Paets van
Troostwyck



(Ex Süd III, V1708)

In 1950 worden de eerst asdic-proeven uitgevoerd in de Nieuwe Waterweg, daarna is een tocht gemaakt naar Toulon aan de Middellandse Zee.

In 1961 moet men constateren dat de ouderdom Hr. Ms. Paets van Troostwyck heeft ingehaald en volgt het besluit om het schip uit dienst te stellen en alsnog naar de sloop te brengen.



Laboratoriummodel van De PAE (Van der Heem) op het opleidingsschip Productieprototype Detectie Apparaat Hr. Ms. Zeearend de ADI Tegen Onderzeeboten (DATO)

In de nacht van 7 op 8 november 1952 strandt het Panamese stoomvrachtschip Faustus in een heftige Noordwesterstorm ten noorden van de Noorderpier bij Hoek van Holland. De reddingsboot Jan Lels weet de bemanning te redden. Het wrak slaat door de Noorderpier heen en zinkt dwars op de vaargeul van de Nieuwe Waterweg naar de diepte. Het blokkeert daardoor de toegang tot de Rotterdamse haven. Rijkswaterstaat kan het wrak niet goed lokaliseren. De experimentele ADI (Anti Duikboot Installatie) op de Hr. Ms. Paets van Troostwyck en een experimentele actieve sonar ("echolood") voor opsporing van zeemijnen wordt gebruikt om de wrakligging precies af te bakenen. Met betoning kan de helft van de vaargeul na 24 uur weer operationeel gemaakt worden.

De ADI op de Hr. Ms. Paets van Troostwyck is vanaf eind augustus 1954 ook gebruikt om brokstukken van het op 23 augustus 1954 tussen Egmond en Bergen neergestorte KLM DC-6 toestel De Bontekoe te lokaliseren.



Hr. Ms. Paets van Troostwyck langsij Hr. Ms. Zeearend

Het DATO
productieprototype stond aan
boord van Hr. Ms. Marnix



In 1953 worden de pontons vanuit de Waalhaven verhuisd naar de Roeleveense plassen nabij Nootdorp naast de A12. Daar wordt een nieuw meetstation voor onderwaterakoestiek ingericht.

Informatie vanaf de website van Museum Waalsdorp

JACOB HOBEIJN 1810 - 1888



matroos der tweede klasse
Militaire Willems-Orde, 4^e klasse
8 april 1831



Schilderij van J.W. Pieneman



Hr. Ms. Hobeijn Y8101



Jacob Hobeijn

(1948 – 1973)

Als bemanningslid van de kanonneerboot No. 23 zal hij op 8 april 1831 de geschiedenis ingaan als de eerste matroos die wordt opgenomen in deze prestigieuze orde.

In het plantsoen tegenover het Streekziekenhuis Walcheren aan de Koudekerkseweg ligt het graf met gedenkteken van Jacob Hobeijn. Op de

verticale achterzerk staat te lezen: 'Hier ligt Jacob Hobein, die als matroos 2e klasse op den 19den maart 1831 onder een hevig vijandelijk geweervuur de Nederlandsche vlag uit 's vijands hand redde, en zwemmende terugbracht aan boord der kanonneerboot no. 30.' Onder de inscriptie is een model sloep uit die tijd afgebeeld, waarover de Nederlandse vlag ligt. Bij de dood van Hobein in 1888 legden Marinepersoneel en loodsen geld bij elkaar om het gedenkteken te kunnen oprichten. In mei 1890 volgde de onthulling en overdracht aan het gemeentebestuur van Vlissingen.

Wat is nu eigenlijk de verdienste van Jacob Hobein? Hij was in 1810 in Den Haag geboren en ging na de dood van zijn moeder al op 13 jarige leeftijd naar zee. In 1830 volgde bevordering tot matroos 2e klasse. In marinedienst was hij veelal te vinden op de Westerschelde.

De periode 1830-1839 staat bekend als de Belgische opstand, een tijd waarin België haar zelfstandigheid bevocht en dit ten koste van Noord-Nederland realiseerde.

Op 19 maart 1831 lag Hobein met een kanonneerboot en enkele andere schepen tussen Biervliet en Philippine. Een sloep met de Nederlandse vlag dreigde in handen van de Belgische opstandelingen te komen. Een poging door twee manschappen dit te verhinderen mislukte. Toen de vraag aan Hobein gesteld werd om de sloep met vlag terug te halen bedacht hij zich geen moment. Zelf zegt hij in het handschrift:

'Ik nam zulks aan, ik was nogal niet van een klein gerugje bevreest en van terug te komen dat had ik nooit gedaan. Maar toch spande het er aan, want ik was wel eerst aan het water, maar kwam er weder uit om mijn broek uit te doen en mijn zwarte doek stijf aan het lijf te doen; liep en beetje boven de stroom op om niet teveel af de drijven, want zwem ik mis, dan is er geen redden meer voor mij, ik moet verdrinken.

Ik kreeg hem juist van achter te pakken, klom er in haalde het touw binnen boord...'

Vervolgens bracht Hobein de sloep met vlag, wimpel en wapens terug naar de kanonneerboot waar het 'volk een driewerf hoeraa gaven'. Opmerkelijk is dat in de meeste overleveringen sprake is van het redden van de vlag, terwijl Hobein zelf schrijft ook de sloep teruggebracht te hebben. Zes weken na de heldendaad van Van Speyk (wie kent hem nog?) bleef ook de heldenrol van Hobein niet onopgemerkt. Om het moreel van de troepen hoog te houden waren dergelijke zelfopofferingacties een voorbeeld voor

iedereen. Als beloning werd Hobein onderscheiden met de Willemsorde. Van de latere koning Willem II ontving hij een gouden zakhorloge met ketting. Van een Amsterdams genootschap kreeg hij een zilveren tabaksdoos evenals van de Stedelijke Schutterij van Rotterdam. Beide tabaksdozen zijn in de loop van de tijd geschonken aan het muZEEum te Vlissingen. Vervolgens doorliep hij verschillende rangen van stuurman en verbleef hij vaak in Oost. Hij eindigde als commandant van een marineopleidingsschip in Groningen. Na zijn pensionering in 1871 koos hij Vlissingen tot woonplaats, waar hij op 10 april 1888 overleed.

Jacob Hobein is driemaal getrouwd, als opperstuurman bij de marine op 2 januari 1839 te Vlissingen met Pieterella Ambagtsheer (overleden op 18 april 1845), hertrouwd als opperstuurman van het korvet Nehalennia met Cornelia Johanna Siermans op 24 juni 1846 te Vlissingen (overleden op 8 juli 1867) en voor de derde maal getrouwd als kommandant op 21 juli 1868 te Groningen met Frederika Margaretha Rijkens (overleden op 5 december 1879).



Nehalennia, 28-kanons korvet, op stapel gezet 18 december 1824

KLTZ E.G. van der Plaat was in 1840 commandant van dit korvet

Uit zijn eerste

huwelijk zijn vier kinderen geboren en uit zijn tweede huwelijk twee kinderen.

Twee schoonzons van Hobein, Coenraad Nicolaas Biegman en Arie in 't Velt waren respectievelijk sergeant schrijver (1866) en assistent leerlingtelegrafist (1876).

Tijdens de Tweede Wereldoorlog is de Hr. Ms. Hobein als navigatie opleidingsschip in dienst geweest bij de Duitse Luchtmacht. Na de oorlog

kwam het schip in dienst van de Koninklijke Marine onder de naam Doornbosch en werd in 1952 herdoopt als Hobein.

H.G. van Grol, 'Jacob Hobein 1831-19 maart-1931' in: Vlissingsche Courant
Kroniek der Zeemacht 8 april 1831 (140)
WieWasWie

PRINS HENDRIK, ALS ZEEVAARDER DE GESCHIEDENIS IN 1820 – 1879

Door Frits Rohling

Wellicht kent u alleen de verhalen van een zeevarend koningshuis vanwege het ontkomen aan overheersers van de Nederlanden, zoals op 18 januari 1795 toen Stadhouder Willem V in een afscheidsbrief aan de Staten-Generaal liet weten het bevel over te geven aan Willem Anne de Constant Rebecque en naar Engeland vluchtte met de pink 'Johanna Hoogenraad'. Zijn zoon, Prins Willem Frederik van Oranje, zette op 30 november 1813 weer voet op Nederlandse bodem vanaf één van de twee Engelse oorlogsschepen, de 'Warrior', die voor de Scheveningse kust lagen, waarmee hij uit Engeland naar de Nederlanden was overgebracht. Enkele dagen na het begin van de Tweede Wereldoorlog vluchtte koningin Wilhelmina met de koninklijke familie op de Britse torpedojager H.M.S. Hereward naar Engeland. In de recentere geschiedenis van het koninklijk huis weten wij dat een troonopvolger van Koning Willem I en Koningin Wilhelmina, Willem Alexander, een kortstondige carrière bij de Koninklijke Marine heeft gehad.

Nadat Willem I in november 1813 soeverein vorst van de Nederlanden was geworden en zich in 1815 voorafgaande aan de Slag bij Waterloo uitriep tot koning van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden werd zijn zoon Willem Frederik George Lodewijk troonopvolger, de Erfprins.

Hij trad in het huwelijk met Anna Paulowna en uit dit huwelijk werden vijf kinderen geboren. Willem Alexander Paul Frederik zou de latere koning Willem III worden en het derde kind, Willem Frederik Hendrik, zou als Prins Hendrik de Zeevaarder een lange carrière bij de Koninklijke Marine doorbrengen.



Reeds op jonge leeftijd blijkt de jonge prins Hendrik zich al tot het maritieme leven aangetrokken te voelen, wat zijn grootvader Koning Willem I niet ontgaat. Hij zorgt er dan ook voor dat de jonge prins Hendrik op zijn

tiende verjaardag als cadeau, door middel van een Koninklijk Besluit van 15 juni 1830, nr. 1, wordt benoemd tot Adelborst der eerste klasse.

Mede gezien de turbulente tijden van vlak na de Napoleontische periode en de opbouw van een soevereine staat der Nederlanden, was er van een strakke lijn in het opvoedingsproces van de Erfprins geen sprake. Hij was zich daarvan welbewust en stelde in samenwerking met majoor Juste Thierry baron de Constant Rebecque de Villars, gouverneur van zijn zoons, richtlijnen op voor een opvoeding in het kader van een sobere en eenvoudige levenswijze.

Prins Hendrik, Olieverf door N. Pieneman

In 1830, op dat moment is Prins Hendrik 10 jaar, wordt KLTZ P. Arriëns (MWO) aangewezen om de Prins voor te bereiden op zijn taak in de marine, en hij stelt zich voor ogen om de aangegeven lijn van opvoeding tot soberheid en plichtsbetrachting zeer scherp door te trekken. De vorming van de Adelborst der Eerste Klasse is zowel theoretisch als praktisch gericht, hoewel het praktische gedeelte vooral zeillezen behelst. Voor de theoretische lessen schrijft Arriëns zelf studieboeken, zoals een maritiem woordenboek en een handleiding bij het onderricht in de scheepsbouw.



⁴²
*Schout-bij-nacht Pieter Arriëns, mentor van Prins Hendrik, in 1848.
Olieverf door N. Pieneman.*

Met de gedachte dat zeelui vooral door een langdurige praktische opleiding op zee hun professie in optima forma onder de knie kunnen krijgen stelt hij in 1832 een programma op inhoudende zeven zeereizen gedurende vijftig maanden in zes jaar tijd. Wegens een blokkade van Nederlandse havens door de Franse en Engelse regeringen in het najaar van 1832, in nasleep van de onafhankelijkheid van België en de daar dan nog aanwezige Nederlandse troepen, kan Prins Hendrik pas in 1833 aan zijn praktische opleiding beginnen. Een week voor zijn dertiende verjaardag vertrekt hij op Zr. Ms. Korvet "Nehalennia" vanuit het Marsdiep naar Noord-Spanje, El Ferrol en La Corunha. In de zomer van 1834 scheept de Prins zich in voor zijn tweede reis op het linierschip "Zeeuw", met als commandant Julius Constantijn Rijk, naar Denemarken en Rusland. Zijn derde reis is op het fregat "Maas" onder bevel van Arriëns naar Suriname, vertrokken op 16 mei 1835 vanaf de rede van Texel. Van Suriname gaat de reis naar de Bovenwinden, Sint-Maarten, Curaçao en New York. Op 16 januari 1836 wordt Prins Hendrik bevorderd tot Ltz. 2^e Klasse.

Medio oktober 1836 vertrekt Prins Hendrik op het fregat "Bellona", met als commandant Arriëns, via de Noordoostpassaat naar Rio de Janeiro, waar zij op 29 november binnenlopen. Het zal de langste reis van de prins worden. Vanuit Rio de Janeiro wordt de reis voortgezet naar Batavia, waar zij op 9 februari 1837 aankomen. Als eerste lid van het huis van Oranje zal Prins Hendrik daar tot 26 september 1837 verblijven. De terugreis zal gaan via India, Calcutta; vervolgens Madras, Kaapstad en Sint Helena om op 18 juli 1838 voor anker te gaan op de rede van Texel. Tijdens de reis is Prins Hendrik bevorderd tot Ltz. 1^e Klasse. Als zodanig heeft hij niet aan boord gediend. Ter gelegenheid van zijn negentiende verjaardag is hij bevorderd tot KLTZ en in die hoedanigheid is hij als Eerste Officier op de "Rhijn" vanuit Vlissingen vertrokken onder commando van Arriëns voor een reis naar de Middellandse Zee gedurende dertien maanden. De reis wordt enigszins ingekort in verband met de troonsafstand van Koning Willem I. Prins Hendrik is dan in de gelegenheid om op 28 december 1840 aanwezig te zijn bij de inhuldiging van zijn vader. Op diezelfde dag wordt Prins Hendrik bevorderd tot KTZ en wordt per 1 januari 1841 belast met het bevel over de "Rhijn" waarmee hij op 17 juni voor het eerst als commandant zijn schip in zee brengt. Inmiddels is Arriëns opgeklommen tot Schout-bij-Nacht en voert als laatste het bevel over het raderstoomschip "Hekla". Na aankomst op de rede van Texel na een kruistocht van twee maanden in de Atlantische Oceaan en de Noordzee, daalt de commandovlag voor het laatst van de achtertop van de "Rhijn" en eindigt de actieve marineloopbaan van Arriëns, mentor van Prins Hendrik.

Zr. Ms. Rhijn nabij Gibraltar



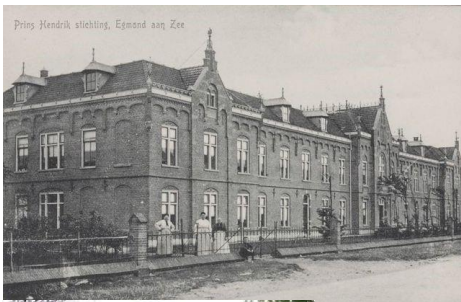
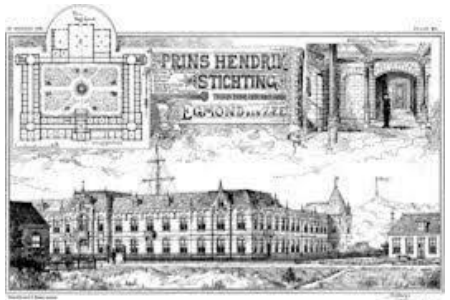
De prins zal nu moeten tonen wat hij waard is als marineofficier en in het bijzonder als commandant. Van 1842 – 1847 maakt hij zeven reizen als eskader- of divisiecommandant over het gehele Noordelijk Halfrond en bevoert de Oostzee, de Middellandse Zee en bezoekt Schotland, IJsland, Newfoundland, Canada en Madeira. Zijn zeemanschap wordt op alle

fronten geprezen en de woorden "kennis is macht, karakter is meer" zijn voor hem volledig tot hun recht komen. In november 1846 weet hij het eskader bij zware storm ongedeerd de haven van La Valletta op Malta binnen te loodsen. Het credo in artikel 1. van de Baksorder, dat orde en tucht door aanmoediging en beloning, terechtwijzing en bestraffing rechtvaardig en gestreng worden gehandhaafd, was bij hem in zijn karaktereigenschappen ingegoten.

Zijn laatste reis maakt Prins Hendrik van 1 november tot 15 december 1847 als commandant op Zr. Ms. "Prins van Oranje", waarmee hij zijn broer Prins Alexander naar Madeira brengt om daar te worden behandeld aan een kijnwende ziekte. Helaas overlijdt zijn broer aan de kwaal op 20 februari 1848 op Madeira.

Op 31 december 1947 legt Prins Hendrik het bevel over de "Prins van Oranje" neer om zich als Schout-bij-Nacht beschikbaar te stellen voor nadere aan te wijzen diensten door Zijne Majesteit de Koning. Bij besluit van Koning Willem III d.d. 18 februari 1852 wordt Prins Hendrik onder bevordering tot Luitenant-Admiraal, benoemt tot Opperbevelhebber der Vloot.

De aanwijzing tot Commandant van de Stelling den Helder, op 20 juli 1870, zou pas effectief worden wanneer Nederland daadwerkelijk in de Frans-Duitse oorlog zou worden betrokken. Op 14 februari 1852 wordt hij door de toenmalige minister van Marine, Schout-bij-Nacht James Enslee, benoemd als voorzitter van een commissie "ter verantwoording van vraagpunten omtrent het Zeewezen van den Staat" in het kader van een ingrijpende hervorming van de inwendige dienst en de transformatie van 's Lands Zeemacht met het oog op het vormen van een vloot bestaande uit schepen die door stoom worden aangedreven.



Niet alleen voor de Marine heeft Prins Hendrik veel betekend maar ook voor de economische ontwikkelingen ten aanzien van de koopvaardij heeft hij zich ingezet. Hij richt in



Amsterdam onder andere de Stoomvaart-Maatschappij-Nederland op. Hij was beschermheer van de Prins Hendrik Stichting in Egmond aan Zee, waar hij in 1874 de eerste steen legt voor een tehuis voor oud-zeelieden. In de gevel van het voormalig internaat van de Kweekschool van Zeevaart te Leiden is een borstbeeld van Prins Hendrik aangebracht; in 1914 is de school omgevormd voor opleidingen van leerling-officieren tot 1922, waarna het nog verschillende militaire en civiele functies heeft gehad.



Als Marineofficier was Prins Hendrik dikwijls aan boord van de Valk te vinden. Afgemeerd in

een Engelse haven stond bijgaand valreepbord, met als voorzijde een in bladgoud afgezette Nederlandse leeuw te blinken bij de valreep.

Foto Marine Museum.



Prins Hendrik overlijdt op 13 januari 1879 plotseling op het kasteel van Walferdange als stadhouder van Luxemburg aan een embolie in de hersenen, veroorzaakt door een op zich niet ernstige ziekte, de mazelen.

Informatie uit: "Prins Hendrik de Zeevaarder", Strenght, 1975. Uitgeverij Haasbeek

Wie redt Hr. Ms. Mahu?

Hr.Ms. Mahu (M880) is de enige nog varende ondiep water-mijnenveger van de Van Straelenklasse die rond 1960 in dienst zijn gesteld bij de Koninklijke Marine. Door de KM is de Mahu in 2003 overgedragen aan de Stichting Promotie Maritieme Tradities, waar oud-marinemensen als vrijwilliger werkzaam zijn. Door het vastzitten van de schroefassen zijn wij dit jaar met een hoge rekening van de werf geconfronteerd. Daarom deze noodkreet: Wie wil ons een donatie schenken? Als alle (oud-)marinemedewerkers of degenen die de Mahu een warm hart toedragen een kleine gift doen, kunnen wij hopelijk dit unieke schip voor de toekomst bewaren. Uw bijdrage is aftrekbaar van de inkomstenbelasting. U kunt uw gift overmaken op: NL 55 INGB 0005578761, t.n.v. Stichting PMT, o.v.v.: 'Red de Mahu'. Meer info via: www.vriendenvandemahu.nl.

Het bestuur is bereikbaar via mail:

Voorzitter	F.T.S. vander Laan	ftsvanderlaan@hetnet.nl
Penningmeester:	H.T. van Wilgenburg	hennievandwilgenburg@icloud.com
Secretaris	A. Leeuw	vrienden@marinemuseum.nl
Redactie Nieuwsbrief, artikelen en 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/

Algemene Informatie 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
	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,-
Voorbezigting van nieuwe exposities in het Marinemuseum.
Gratis toegang tot de door de Stichting georganiseerde lezingen op maritiem historisch gebied.
Deelname aan de jaarlijkse vrienden dag
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.

**SUBMARINERS BOTH LOVE AND HATE THE SEA. IT HIDES US, IT
PROTECTS US,
IT KEEPS US OUT OF HARMS WAY BUT IT IS ALSO OUR GREATEST
FEAR, OUT GREATEST ENEMY.**

**THE THOUGHTS AND PRAYERS OF THE NETHERLANDS SUBMARINE
SERVICE ARE WITH OUR BROTHERS IN ARMS OF KRI NANGALA
AND THEIR FAMILIES.**

**HERMAN DE GROOT – COMANNDING OFFICER NETHERLANDS
SUBMARINE SERVICE**