Index

Blz. 2 Van de voorzitter

Blz. 3 Van de directeur

Blz. 6 Fantastisch en Bizar – Graddy Boven Conservator

Blz. 14 The Battle of Texel – 21 augustus 1673

Blz. 22 Het Nieuwe Werk naar Rijkswerf Willemsoord

Blz. 35 Marine-schaften door de eeuwen heen

Blz. 45 Van de Redactie

Blz. 45 Samenstelling bestuur

Blz. 46 Informatiewebsite Marine Museum

Blz. 46 Informatie secretariaat

Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

Vandaag, 9 februari als ik dit voorwoord schrijf, hebben we de ernstigste hinderingen door het winterse weer een beetje achter ons. Zoals sommigen opmerken, ineens gaat het veel minder over corona maar meer over de oer Hollandse bezigheid als het vriest: schaatsen en ander winters vertier. Mooie afleiding van de nog wel even voortdurende beperkingen door de pandemie. Komt het vaker voor, zo'n aanval van Koning Winter? Jazeker, precies 25 jaar geleden (vrijdag 9 februari 1996) was ik commandant van het M-fregat Hr. Ms. Van Galen en zouden we terugkeren van het garantie onderhoud te Vlissingen in Den Helder. Echter, er was zware ijsgang op het Marsdiep en een ander schip (Hr. Ms. Maassluis onder bevel van onze museumdirecteur) was compleet stilgevallen als gevolg van verstopte buitenboord inlaten voor koelwater omdat er ijs inzat. Ik kreeg opdracht om uit te wijken en het werd verplicht een weekend Rotterdam aan de Parkkade. Tot genoegen van een flink deel van de bemanning overigens (die zijn Kees er nog steeds dankbaar voor).

Nog verder terug in de tijd, de uitreis van mijn grootvader naar de Oost. Hij werd januari 1929 gedetacheerd aan boord van het nieuwe opnemingsvaartuig, Hr. Ms. Willibrord Snellius. Dat schip vertrok 9 maart 1929 en raakte op het Marsdiep verzeild in een flink ijsveld. Na veel geploeter ging het schip in de avond bij Petten ten anker om pas later de reis naar de Oost te vervolgen (in de Golf van Biskaje kregen ze ook nog een flinke storm over zich heen). Kortom, de weergoden konden vroeger en ook nu nog flink uithalen.

Zoals u begrijpt liggen onze activiteiten stil door lockdown en avondklok. Het bestuur is natuurlijk achter de schermen wel actief met de voorbereiding ervan voor als we weer los kunnen gaan. En de redactie stoomt nog steeds volle kracht vooruit met de Nieuwsbrieven.

Bij het controleren van de bankrekening viel het de secretaris en de penningmeester op dat u 'bovenmatig' doneert; de Stichting ontvangt meer geld dan waarvan we op basis van aantal donateurs konden uitgaan.

Op deze plek, hartelijk dank voor uw betoonde gulheid! In de bijdrage van de directeur, Kees Boelema, leest u wat er zoals mee wordt gedaan.

Hij geeft bovendien een inkijkje in het wel en wee van het museum in tijden van corona.

Net als u kan ik niet wachten tot het museum weer zijn deuren mag openen, daarom pas goed op uzelf en de uwen, en hopelijk kunnen we elkaar in de toekomst weer treffen in ons Marinemuseum,

Fijko van der Laan

Van de directeur

Beste mensen,

Mijn bijdragen aan het 'Vriendenclubblad' beginnen eentonig te worden. Corona, Museum ontvangt geen bezoek, we doen die dingen die nog wel kunnen en we hopen op betere tijden. Het is inderdaad eentonig zo, maar daar heeft heel Nederland last van, waarbij velen ook nog harder worden getroffen dan wij van het Marinemuseum. We hebben het ermee te doen, en het zal waarachtig wel gaan.

Het volgende bericht schreef ik min of meer langs die lijnen naar onze medewerkers.

> *En zo drijven we langzaam verder. Gisteravond werd duidelijk dat we tenminste tot begin maart de Museumdeuren gesloten moeten houden. Straks zijn we straks alweer drie maanden dicht en zijn de vooruitzichten mbt heropening onzeker. Het zijn lastige tijden, maar één zorg hoeven wij in ieder geval niet te hebben. Ook voor 2021 heeft het Ministerie van Defensie toegezegd financieel bij te springen om de schok van de sterk verminderde publieksinkomsten op te vangen. Dat geeft bestaanszekerheid. Hierdoor kunnen wij onze bezetting ook in deze tijden van productieverlies intact laten. In die zin verkeren wij, kijkend naar onze collega's bij bijvoorbeeld het Scheepvaartmuseum maar ook naar onze medebewoners & ondernemers van Willemsoord, in een bevoorrechte positie.*
>
> *Op dit moment lopen we weer kernbemanning zodat we het Museum logistiek open kunnen houden voor onze diensteverleners en anderen die toegang moeten hebben. Ruben, onze onvolprezen*

Coronacoördinator, zorgt ervoor dat dit veilig kan. Met betrekking tot onze plannen met Museum 2.0 het volgende.

Het is inmiddels duidelijk dat de bestuurlijke route naar 2.0 weerbarstig is. Dat was ook de verwachting, maar dat neemt niet weg dat de onduidelijkheid over waar wij naartoe moeten werken voortduurt. Als wij blijven wachten met museale impulsen tot die duidelijkheid er is blijven we voorlopig nog stilstaan. Aangezien stilstand achteruitgang is en er al langere tijd weinig is gebeurd aan onze vaste presentatie zijn we nu bezig om te bezien of we de benedenverdieping van de Geschutsmakerij een facelift kunnen geven. De mogelijkheden daarvoor, het wat, waar, hoe, en hoe duur moeten we uitzoeken. Of dit haalbaar is zal ook moeten blijken, maar niet geschoten is zeker mis, ik zal u op de hoogte houden.

Einde quote.

Daarnaast gebeuren er ook nog andere leuke dingen.

Zo is de link tussen Museum en KM aangehaald waardoor we ook weer terug 'in scope' zijn als de Marine middelen afstoot. Wandelend langs onze – overigens zeer fraaie – collectie valt op dat de meeste scheepsapparatuur te dateren valt van voor de jaren 80 van de vorige eeuw.

We hebben weinig tot niets van MFF & LCF-en, laat staan de OPV's, terwijl deze eenheden toch ook weer hoofdstukken Marinegeschiedenis gevuld hebben en ook die verhalen hopen wij in de toekomst te vertellen. Inmiddels hebben we elkaar weer gevonden: zo hopen wij binnenkort een SMART-L aan de collectie toe te voegen. Dat we deze nu nog niet lekker kwijt kunnen is wel een puntje van aandacht, maar wie weet wat de toekomst ons nog gaat brengen. Ook hebben wij een pentekening van de 17^{e} -eeuwse maritieme kunstenaar Ludolf Backhuysen toegevoegd aan onze collectie.

De tekening is vervaardigd met pen in sepia en grijs op geschept papier. De afmetingen zijn: 95 x 154 mm. De voorstelling toont de slag bij Kijkduin (1673). Extra vermeldingswaardig is dat deze tekening werd aangeschaft met steun van u, onze Vrienden. Veel dank daarvoor.

Ook mooi: hier ziet u Leon Homburg (L) een kunstwerk van Maarten Platje in ontvangst nemen. Maarten bracht onlangs een bezoek aan het Marinemuseum.
Onder de arm had hij zijn laatste kunstwerk, voorstellende een tweetal jagers van de Friesland-klasse in volle zee. Dit schilderij is verworven door een apetrots Marinemuseum. Wie overigens zelf een soortgelijk beeld aan de wand wil hebben kan terecht bij de website van marineschepen.nl alwaar in de webshop een gelimiteerde serie zeefdrukken te koop wordt aangeboden.

Dit soort beelden stemmen mij tot vreugde. En dat in een combinatie van Corona- en IJstijd is toch lekker: er gebeuren gelukkig ook nog leuke dingen. Koester die!

Ik wens u het allerbeste, en hopelijk tot spoedig ziens in ons prachtige Museum.

Hartelijke groet, Kees

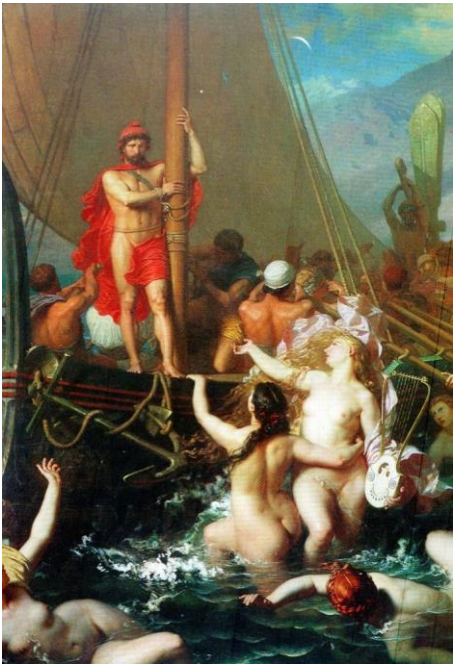
Fantastisch en bizar

Graddy Boven, Conservator Marinemuseum over (bij)geloof op zee

Door: LTZ 2OC (SD) drs. Joost Margés – Eindredacteur Alle Hens

''Geloof en bijgeloof op zee' neemt u in vogelvlucht mee op reis langs Poseidon (Neptunus), watervrouwen, zeemonsters, kerk, schip en de dood, wereldlijke zeehelden, sierschepen, De Vliegende Hollander, de Bermudadriehoek, luchtspiegelingen en legt uit wat het verschil is tussen geloof en bijgeloof.' Aldus omschrijft Graddy Boven (58) zelf zijn recente uitgave. Boven is al 27 jaar conservator bij het Marinemuseum in Den Helder en bundelde tal van ‘fantastische en bizarre vertellingen over de oceaan’. Verplichte kost voor de zeevarende marinemens!

“In 1996 schreven kapitein-luitenant ter zee (SD) b.d. Harry de Bles en ik een kleine catalogus voor de tentoonstelling ‘1, 2, 3, in Godsnaam’, ter gelegenheid van 50 jaar Dienst Geestelijke Verzorging (GV)”, steekt Boven van wal. “Het thema ‘geloof en bijgeloof op zee’ kwam hierin niet geheel tot zijn recht, dus het idee van een fullcolour uitgave bleef liggen; dat boek is er nu dus wel"



Odysseus en de Sirenen
door: Leon Belly (1867) Collectie Musee de L'hotel Sandelin

Volgens Boven is het werk 'niet heel diepgravend', maar daarin lijkt hij zichzelf te onderschatten. Het werk is wel degelijk rijk en gedetailleerd in tal van uiteenzettingen; interessant, leerzaam en vermakelijk. En daarbij nog zeer fraai geïllustreerd, met vooral afbeeldingen van historische en museale kunstwerken.

Neptunus (Poseidon)
Boegbeeld van het Linieschip Neptunus
(Collectie Marinemuseum)

Oorzaak van het onbekende

De kernvraag rond de nieuwe uitgave is natuurlijk, waar de intense beleving van (bij)geloof op de woelige baren eigenlijk vandaan komt? “Zee en wind, immens en mysterieus, stil of woest, verontrustend en verraderlijk, oefenen van oudsher grote aantrekkingskracht op de mensheid uit”, aldus de auteur. “Onwetendheid, irrationele angst en de onbedwingbare dwang de oorzaak van het onbekende te willen doorgronden, zorgen voor het

ontstaan van de gelovige en vooral bijgelovige zeeman. Geloof geeft kracht en maakt dat het onmogelijke mogelijk is."

Een goed voorbeeld hiervan is de legende rond een zekere Goedheiligman, die in Bovens boek ruim aan bod komt. "Sint Nicolaas, in 270 geboren en op zijn dertigste bisschop van Myra in zuid-Turkije, staat bekend als de beschermheilige van alle zeevarenden. Tijdens een pelgrimstocht per schip naar het Heilige Land waarschuwt Nicolaas de bemanning voor een zware storm die hem in een visioen is aangekondigd. Zijn voorspelling dat zij ongedeerd zullen blijven, komt uit. De faam van Sint Nicolaas is gevestigd!"

Sint Nicolaas brengt de storm tot bedaren.
Door: Bicci di Lorenzo
(Collectie Ashmolean Museum Oxford)

Doorverteld en aangedikt

Het verhaal heeft een Christelijke grondslag, dus vooruit, we scharen het onder 'geloof'. Maar hoe maakt Boven zelf onderscheid tussen de 2 'stromingen'? "Geloof is wat je bijvoorbeeld in de Bijbel vindt en bijgeloof is wat je er zelf bij verzint; zeg maar: folklore. Een voorbeeld: als Jezus over water loopt, dan is dat geloof en als een heks over water loopt, dan is dat bijgeloof. Geloof en – noem het maar – 'volksgeloof' lopen echter dikwijls door elkaar heen." En zo kunnen niet alleen Bijbelse vertellingen, maar ook wereldse legendes uitgroeien tot mythische proporties. "Logisch", vindt Boven, "omdat ze steeds

opnieuw werden doorverteld en aangedikt. Zo ging dat aan boord. Radio, TV en internet bestonden nog niet. Verhalen vertellen was dus een van de weinige vormen van vrijetijdsbesteding in die dagen. Net als het lezen uit de Bijbel, tenminste, als je geen analfabeet was."

Jezus loopt over het water.
Lithografie, anoniem naar het schilderij van Julius Scholz
(Particuliere collectie)

'ALS JEZUS OVER WATER LOOPT, DAN IS DAT GELOOF EN ALS EEN HEKS OVER WATER LOOPT, DAN IS DAT BIJGELOOF.'

Verbond met de duivel

Waar de Bijbel de geloofsbeleving in stand hield, zorgden de scheepsverhalen voor de versterking van het wijdverbreide bijgeloof op de schepen. De sterke verhalen komen uiteraard ruim aan bod in Bovens boek. "De legende van De Vliegende Hollander kunnen we zonder enige twijfel zien als de oervorm van het bijgeloof op zee", stelt Boven. "Willem van der Decken uit Terneuzen ging rond 1600 op reis naar Indië en probeerde tevergeefs Kaap de Goede Hoop te ronden.

Om zijn doel alsnog te bereiken sloot hij een verbond met de duivel. Sindsdien is het schip tot in de eeuwigheid verdoemd. Het doolt nog steeds op zee rond, donker van kleur en met een bloedrode vlag. Het vaart in de hevigste storm met volle zeilen en de schepen die het passeert staat storm of ondergang te wachten."

De Vliegende Hollander
Door: Charles Temple Dix
(Particuliere collectie)

Gevaren van de Bermudadriehoek

En wie kent niet de (vermeende) gevaren van de Bermudadriehoek? En de vele slachtoffers die de zee daar in de loop der eeuwen heeft verzwolgen? Boven pluist het beruchte gebied uit in zijn werk, maar wenst het toch ook te relativeren. "Het zeegebied is nu eenmaal druk bevaren, dus dan zal er ook wat vaker iets fout gaan. En wie weet is hier en daar de oorzaak wat mysterieus gebleven en zijn er schepen zelfs drijvend, maar leeg, soms volledig intact, zonder bemanning, aangetroffen. Ik vind dat tegelijkertijd ook het mooie. We weten gewoon niet alles; sommige zaken blijven

daardoor onverklaarbaar. Logisch dat zoiets leidde tot bijgeloof, zeker in tijden dat mensen nog veel minder kennis hadden dan nu."

'We weten gewoon niet alles; sommige zaken blijven daardoor onverklaarbaar.'

Bepaald geen lieverdjes

Waar het ging om het belijden van het 'ware' geloof, deden de vlootvoogden De Ruyter en Tromp een flinke duit in het zakje.

"Dat waren vrome lieden", benadrukt Boven. "Zij stimuleerden de geestelijke verzorging aan boord. Veel zeelieden wilden daar echter niet veel mee te maken hebben.

Het waren bepaald geen lieverdjes die voor de oorlogsvloot geworven werden. Ruige lieden die er zo hun eigen ideeën op nahielden qua geloofsbeleving. En dat werd menig geestelijke zelfs fataal.

Er hoefde qua rampspoed maar iets te gebeuren of deze kreeg de schuld van het onheil en kon dan zomaar op volle zee overboord gegooid worden. Doordat ze ook niet mee hoefden te vechten en veel privileges kenden, waren de geestelijken op voorhand ook niet heel erg populair."

Er hoefde maar iets te gebeuren of deze kreeg de schuld en kon zomaar op volle zee overboord gegooid te worden.

Schipper Jan Abspoel lreeg een zeemansgraf na een Christelijke ceremonie op het vliegkampschp Karel Doorman (1961)
(Collectie Marinemuseum)

Grillige trouw

Boven beschrijft dat er dan ook enige tijd voorbijgaat voordat het beroep van vlootgeestelijke weer aan betekenis wint. De schrik zat er goed in, zullen we maar zeggen. Vanaf 1910 worden de zielenhoeders in ieder geval weer aan boord van marineschepen geplaatst.

Inmiddels, ruim een eeuw later, geldt de GV'er echter vooral als vertrouwenspersoon. Ook in die seculiere rol is diens bijstand echter meer dan welkom. Want ook tegenover de opvarenden van moderne, solide marineschepen kan de zee zich nog immer een tegenstander van formaat tonen. Of zoals Boven de Pools-Engelse schrijver Joseph Conrad quote: 'Zijn grillige trouw aan de belangen van de mens kan enkel worden afgedwongen met onbevreesde vastberadenheid en slapeloze, gewapende en argwanende waakzaamheid'. Het is maar dat u het weet. Of gelooft u het allemaal wel?

Neptunus en Salacia aan boord Kortenaer bij het passeren van de evenaar.
Fairwind 1988
Collectie Marinemuseum

'Geloof en bijgeloof op zee'

Op 15 oktober verscheen het opvallende boek over een niet eerder beschreven onderwerp: 'Geloof en bijgeloof op zee; fantastische en bizarre vertellingen over de oceaan', door Graddy Boven, een uitgave van Walburg Pers, 128 pagina's, gebonden en rijk geïllustreerd, prijs: € 24,99 (ISBN 9789462494459).
Is tevens te koop in de Museum winkel.

THE BATTLE OF TEXEL, 21 AUGUSTUS 1673

Door Frits Rohling

Mede dankzij het groeiende aantal donateurs van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum en een bijdrage uit de kas van Rabo Clubsupport, met dank aan de leden van de Rabobank Kop van

Noord-Holland die hun stem op de Vrienden van het Marinemuseum hebben uitgebracht, is het wederom mogelijk om vanuit de stichting een schenking te doen aan het Marinemuseum in de vorm van een tekening van "The Battle of Texel" door Ludolf Backhuysen (1630-1708).

Deze tekening geeft de "Slag bij Kijkduin" weer, de zeeslag nabij Den Helder op 11 augustus 1673 volgens de juliaanse kalender en volgens de gregoriaanse kalender op 21 augustus 1673. Deze felle zeeslag was vanaf de kust waarneembaar en daardoor uniek als decor van dit treffen tussen de Nederlandse en gecombineerde Frans-Engelse vloot tijdens de laatste grote slag van de Derde Engels-Nederlandse oorlog.

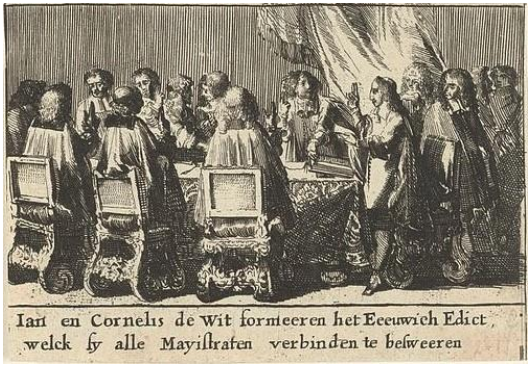
Johan de Witt is sinds 1653 raadspensionaris van het Gewest Holland en daarmee de belangrijkste politicus van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in het Eerste Stadhouderloze Tijdperk, na de plotselinge dood van Stadhouder Willem II (pokken).

Ondanks de ondertekening op 10 augustus 1667 (Vrede van Breda) van het Eeuwig Edict wordt Willem van Oranje op 29 juni 1672 aangesteld als Stadhouder.

Vanaf die datum bestuurt hij als Stadhouder Willem III de Staten van Holland, Zeeland, Utrecht, Overijssel en Zutphen in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.

Johan de Witt is dan thuis, herstellende van een moordaanslag op hem (21 juni 1672) en ziet in dat hij, door de benoeming van Willem III tot stadhouder, op 4 augustus 1672 zijn ontslag moet indienen. Op 20 augustus 1672 worden hij en zijn broer Cornelis de Witt bij de Haagse Gevangenpoort op gruwelijke wijze vermoord.

(Eeuwig Edict: Een resolutie van 5 augustus 1667, van de Staten van Holland, waarin wordt besloten tot afschaffing van het stadhouderschap in Holland en de politieke functies van stadhouder zelf uit te voeren. Johan de Witt was tegen het Edict maar gaat er wel mee akkoord; hij nam het initiatief om vier jaar na de dood van Stadhouder Willem II in 1654 de Acte van Seclusie op te stellen).



Hoewel de Republiek in 1672 een ijzersterke vloot heeft en een gecombineerde aanval op zee van Engeland en Frankrijk weet af te slaan, is het landleger totaal verwaarloosd en dreigt de Republiek onder de voet te worden gelopen.

(De Ruyter voorkomt een invasie van de zeezijde door de gecombineerde Engelse-Franse vloot in de slag bij Solebay (7 juni 1672)).

In het oosten van Nederland hebben vele steden, inclusief Utrecht, zich al zonder slag of stoot overgegeven aan de legers van de bisschop van Munster en de aartsbisschop van Keulen. Het jaar 1672 wordt dan ook omschreven als een rampjaar waarin “het volk redeloos, het land reddeloos en de regering radeloos” zijn.

De Ruyter is zeer onder de indruk van de gebeurtenissen en beseft dat hij, gezien de goede relatie die hij met de gebroeders de Witt had, zich diplomatiek moet opstellen ten aanzien van de nieuwe machthebbers. Daarbij is algemeen bekend dat De Ruyter veel te danken heeft gehad aan de gebroeders De Witt, wat een rede zou kunnen zijn om de latente volkswoede te doen oplaaien. De Ruyter's huis in Amsterdam wordt dan ook meerdere malen door raddraaiers gemolesteerd en wordt de schutterij ingeroepen om het huis van de luitenant-admiraal te beschermen. De laatste maanden van het jaar 1672 gebruikt de Ruyter om zich te buigen over vlootzaken, het inwinnen van inlichtingen, het maken van verkenningstochten langs de Zuiderzeekust en het uitrusten van de vloot.

De Engelsen en de Fransen zijn in het voorjaar van 1673 al drukdoende zich voor te bereiden om in de maand april beide vloten te verzamelen bij het eiland Wight, wat in het nadeel van De Ruyter zal zijn omdat hij dan niet in staat zal zijn om de vijandelijke vloot vóór die tijd aan te vallen.

In februari 1673 wordt De Ruyter door Stadhouder Willem III benoemd tot luitenant-admiraal-generaal van Holland en West-Friesland; maar vervangt direct vijf kapiteins van de Amsterdamse Admiraliteit, die door De Ruyter waren aangesteld. Dit tot grote woede van De Ruyter die dit besluit ziet als de beëindiging van het vriendschappelijk en constructief overleg zoals hij dan kende vanuit de samenwerking met Raadspensionaris Johan de Witt. Bovendien wordt hij geconfronteerd met de aanstelling van Cornelis Tromp als vervanger van luitenant-admiraal Van Ghent die bij Solebay is gesneuveld.

Op 26 mei 1673 weet Prins Rupert de Engelse vloot te verenigen met de Franse vloot onder bevel van Jean Graaf van D'Estrées. Deze samengestelde vloot bestaat uit 86 oorlogsschepen, 28 branders en 40 kleinere vaartuigen. De Ruyter voert het bevel over 64 oorlogsschepen, 25 branders, 14 adviesjachten en zeven galjoten; een samenstelling van het Zeeuwse eskader, onder bevel van Adriaen Banckert, en zeven Amsterdamse oorlogsschepen, onder bevel van Cornelis Tromp.

Op 7 juni 1673 geeft Prins Rupert aan een deel van zijn vloot het bevel om de aanval in te zetten in de veronderstelling dat de Nederlandse vloot op de vlucht zal slaan. De drie eskaders van De Ruyter gaan echter onder zeil in afwachting, in gesloten gelid, van de aanval. Dit brengt de Engelsen in grote verwarring, daar de linies van de formaties niet meer geheel zijn

gesloten, en daarom maakt de voorhoede rechtsomkeer. Door het tijdverlies dreigt de vloot van De Ruyter het voordeel van de wind te krijgen, wat Prins Rupert om één uur 's middags doet besluiten om de aanval in te zetten, met een eskader dat door de eerdere manoeuvres in wanorde is geraakt. Door het maken van een tactische manoeuvre weet De Ruyter zich door de linie van de Franse middentocht heen te slaan en weet uiteindelijk met twee derde van zijn vloot de loef op de vijand te veroveren. Uiteindelijk slaagt De Ruyter erin om de drie eskaders te verenigen, de Engelsen en de Fransen in verwarring achterlatend. De dagen daarna wordt gewerkt aan herstel van de schepen en komt er versterking in de vorm van een viertal oorlogsschepen, waaronder de "Witte Olifant" onder bevel van viceadmiraal Isaac Sweers en de "Voorzichtigheid" onder bevel van kapitein Jan van Brakel.

Op 14 juni 1673 gaat de vloot weer onder zeil om de vijand tegemoet te varen. De gecombineerde vloot wordt uiteengeslagen. Prins Rupert is in totale verwarring en ziet dat alles dreigt mis te gaan en besluit diverse malen tot een algemene aanval wat echter op niets uitloopt. Deze tweede zeeslag bij Schooneveld eindigt bij het vallen van de duisternis en de gecombineerde vloot zeilt naar de monding van de Theems.De Engelsen en de Fransen zijn echter uit op een definitieve afrekening en eind juli vaart de gecombineerde vloot weer uit met 86 oorlogsschepen en 28 branders met op de achtergrond een landingsmacht van vierduizend soldaten. De Nederlandse oorlogsvloot bestaat uit 75 oorlogsschepen, 22 branders en 18 adviesjachten.

Galjoot omstreeks 1780

Snauw omstreeks 1780

(Adviesjacht: Een snelvarend schip, meestal een zwaargetuigde galjoot of snauw, dat vroeger werd ingezet om de contacten tussen admiraliteit en oorlogsvloot te onderhouden).

Wanneer de vijand ter hoogte van Schooneveld in het vizier komt besluit De Ruyter op 1 augustus 1673 de aanval in te zetten. De Engelsen en de Fransen weten echter de Nederlandse vloot naar open zee te lokken; weg

van Schooneveld. Eenmaal in open zee ziet Prins Rupert zijn kans schoon om een aanval op de Nederlandse vloot te ondernemen en geeft bevel om overstag te gaan en de aanval in te zetten. Op hetzelfde moment draait de wind in het nadeel van de gecombineerde vloot en ziet Rupert zijn aanvalsplan in duigen vallen. Ten einde raad besluit hij om de aanval te staken en het strijdtoneel te verlaten door weg te zeilen in de richting van de Maas en vervolgens in de richting van Scheveningen. Hier vermoedt men dat een invasie door de Engelsen op handen is, wat een mobilisatie op het strand veroorzaakt. Op 3 augustus 1673 wordt de kust dan ook inderdaad beschoten, maar dit blijkt uiteindelijk bedoeld om angst te zaaien onder de bevolking. Ook bij Wijk aan Zee ondervindt men hetzelfde dreigement.

Op 7 augustus 1673 ontvangt De Ruyter een brief aan boord met het bevel om de vijandelijke vloot op te sporen en uit te dagen voor een finale zeeslag. Directe aanleiding tot dit bevel was de terugkomst van een Oost-Indische retourvloot die gevaar zou lopen door de Engelse-Franse vloot onderschept te worden. De retourvloot wordt ieder moment op de rede van Texel verwacht en daar zijn reeds vijandelijke schepen gesignaleerd.

Nadat de Krijgsraad door Willem III is overtuigd van zijn order wordt definitief besloten om de derde grote zeeslag met de geallieerde vloot te leveren. Op 13 augustus 1673 zeilt de vloot vanaf Scheveningen naar Texel maar moet door een zware storm het anker laten vallen ter hoogte van Petten. Dan komt op 21 augustus 1673 de vijand in zicht ter hoogte van Kijkduin. Daar zijn de bewoners uit de omgeving al op de hoogte van de aanwezigheid van de oorlogsvloten en zullen zij ooggetuige zijn van de komende zeeslag.

Rond de klok van acht uur ’s morgens brandt de strijd los maar worden alle partijen door mist en regen tegengewerkt. Dit resulteert in hevige onderlinge gevechten. De slechte weersomstandigheden leiden ertoe dat het Franse eskader onder bevel van D’Estrées de strijd opgeeft, enige tijd later gevolgd door viceadmiraal Martel die toch nog bijna kans ziet om met een brander het vlaggenschip van Adriaen Banckert te vernietigen. Deze beslissingen vallen uiteraard niet in goede aarde bij de Engelsen die woedend zijn over deze vroegtijdige aftocht van de Fransen. Later geeft D’Estrées praktisch toe dat hij het besluit heeft genomen op verzoek van Lodewijk XIV, om zijn schepen niet in gevaar te brengen.

Adriaen Banckert laat vervolgens een tiental schepen van zijn eskader achter om de Fransen in de gaten te houden en zoekt met de resterende schepen het eskader van De Ruyter op die in gevecht is met het eskader van Prins Rupert. Ook deze keer weet De Ruyter voordeel te halen uit de veranderende weersomstandigheden en windrichting.

Ondanks het feit dat de loef niet langer in het voordeel is van het eskader van De Ruyter, blijken de Engelse officieren minder ervaring te hebben met plotseling veranderende weersomstandigheden en hebben moeite om hun linie bijeen te houden. Daarvan maakt De Ruyter dankbaar gebruik door met zijn eskader als een wig tussen de Engelse schepen door te dringen en hen daardoor van de hoofdmacht weet af te snijden.

Vervolgens wendt De Ruyter zijn schip de "Zeven Provinciën" noordwaarts om assistentie te verlenen aan Tromp zodat deze niet door twee Engelse eskaders, van Edward Spragge en Prins Rupert, wordt overrompeld.

Het gevecht tussen Edward Spragge en Tromp gaat de geschiedenis in als de felste die ooit is gestreden in het tijdperk van de zeilende oorlogsschepen.

Het is Tromp er zeer aan gelegen om de "Royal Prince" te veroveren, vooral wanneer Edward Spragge het schip moet verlaten omdat de grote en bezaansmast overboord zijn gevallen. Ook wanneer De Ruyter ter plaatse is wordt een verwoede poging gedaan om de "Royal Prince" te veroveren. De Engelsen kunnen het stuurloze schip echter uit de linie wegslepen. Om zeven uur 's avonds komt er een einde aan het gevecht en blaast de gecombineerde vloot de aftocht.

Tactisch bekeken zal men zeggen dat de uitslag van deze zeeslag onbeslist is. De wederzijdse verliezen zijn groot, waarbij duizenden doden zijn gevallen.

In materieel opzicht kan men stellen dat er weinig schepen verloren zijn gegaan en vooral branders zijn opgeofferd. Aan de Engelse zijde verliest men admiraal Edward Spragge die tijdens een overtocht van het ene naar het andere vlaggenschip in een sloep komt te verdrinken. Aan Nederlandse zijde verliest men de viceadmiraals Isaac Sweers en De Liefde en drie kapiteins waaronder Jan van Gelder, de stiefzoon van De Ruyter. De

Nederlandse vloot heeft een strategische overwinning behaald onder de inspirerende leiding van De Ruyter.

De slag bij Kijkduin, Willem van de Velde

Ludolf Backhuysen wordt geboren op 28 december 1630 te Emden als zoon van een griffier/notaris aan het Hof van Aurich. Na het volgen van de Latijnse school komt hij in 1649 naar Amsterdam waar hij werkt als klerk en boekhouder voor het handelshuis Bartolotti. Geïnspireerd door de fraaie zeegezichten van Willem van de Velde de Oude en gezegend met een fraai handschrift, begint hij met pen op paneel te tekenen. Zijn leermeesters zijn Allart van Everdingen en Hendrick Dubbels. Hij werkt samen met Bartholomeus van der Helst.

In 1664 vestigt hij zich weer in Amsterdam en trekt in bij zijn derde echtgenote aan de Rozengracht. Hij heeft daarvoor een aantal jaren in Hoorn gewoond en is dan al lid van het Sint Lucasgilde. Na het vertrek van Willem van de Velde wordt hij in 1672 de belangrijkste marineschilder in Amsterdam. Backhuysen trouwt in 1680 voor de vierde keer; hij huwt met Anna de Hooghe, een nicht van Romeyn de Hooghe, ook een veelzijdig (omstreden) kunstenaar. In 1699 sticht hij een kunstkamer op de derde verdieping van het Amsterdamse stadhuis met zicht op de Dam en wordt een van de eerste directeuren, samen met Michiel van Musscher. Uiteindelijk vertrekt ook Backhuysen naar Engeland, maar komt toch weer terug naar Amsterdam.

Hier schildert hij de Slag bij Vigo, het onderwerp handelt om de zeeslag in de baai van Vigo in Galicië op 23 oktober 1702 tijdens de Spaanse Successieoorlog. Op 7 of 8 november 1708 overlijdt hij op 78-jarige leeftijd in zijn woning aan de Herengracht nabij de Oude Leliestraat, niet ver van zijn eerste werkgever, het handelshuis Bartolotti. Anna de Hooghe overlijdt op 27 februari 1717 te Amsterdam.

Ludolf Backhuysen

Anna de Hooghe

De Slag bij Vigo Baai, Ludolf Backhuysen 1702

Het omvangrijke oeuvre van Ludolf Backhuysen omvat opmerkelijk weinig zeeslagen. Niet meer dan vijf schilderijen en twee tekeningen worden er in de literatuur genoemd, waarop de onderhavige tekening een aanvulling is.

Dit type kleinschalige schets diende als het uitgangspunt bij het bepalen van nieuwe composities. Er zijn er een aantal bewaard gebleven waaronder exemplaren in het British Museum, Londen, het Teylers Museum, Haarlem, het Pushkin Museum, Moskou en het Kupferstichkabinett te Berlijn.

Ze onderscheiden zich door hun doeltreffendheid en onderschrijven Backhuysen's achtergrond als kalligraaf.

Bronnen: Rechterhand van Nederland, Ronald Prud'homme van Reine, hoofdstuk 9, Redder van het vervallen Vaderland

Diverse websites

Via het Nieuwe werk naar Rijkswerf Willemsoord

Met op het noordelijke deel het Marinemuseum

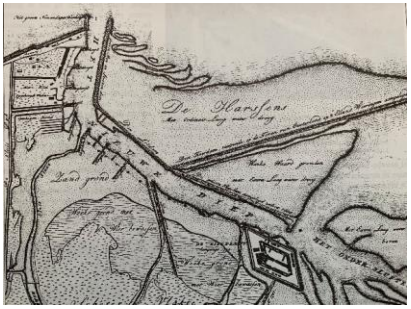
Door Frits Rohling

In een van de gebouwen op het huidige terrein Willemsoord te Den Helder, waar ook de diverse gebouwen, de onderzeeboot Tonijn en het brugdeel van de Ruyter (met de karakteristieke bol) van het Marinemuseum zijn gevestigd, bevindt zich op de eerste etage van gebouw Dukdalf het Historisch Documentatiecentrum in de Maarten Bakker zaal. Hier vindt u de historie van de Rijkswerf, goed gedocumenteerd en gearchiveerd door een aantal gepassioneerde vrijwilligers die informatie over het ontstaan en het bestaan van de werf minutieus hebben verzameld, voorzien van al dan niet originele foto's en tekeningen.

Het ontstaan van het Nieuwe Diep begint aan het begin van de zestiende eeuw, wanneer door getijdewerking een geul ontstaat. De schuring van het water, veroorzaakt door stroomveranderingen die zijn ontstaan door de aanleg van bedijking van de Zijpe en een verbindingsdijk tussen Callantsoog en het eiland Huisduinen, verdiept de geul in de loop der jaren. Daardoor is het mogelijk voor grotere schepen om bescherming te zoeken tegen de weerselementen, door in het Nieuwe Diep voor anker te gaan. Vanuit het buurtschap Helder ontstaat een levendige negotie in victualiën en drinkwater, en verhuurt men zich voor het verrichten van loodsdiensten. Een en ander tot groot ongenoegen van de stad Amsterdam van waaruit de zeeschepen via de Zuiderzee naar de diverse werelddelen vertrekken, om daar handel te drijven.

Wordt de rede van Texel tot de achttiende eeuw gebruikt als ankerplaats, vanaf die tijd komt het Nieuwe Diep steeds meer in trek om de schepen te lossen en te laden, omdat de rede van Texel door verzanding in ongebruik raakt. Voor de bewoners aan het Nieuwe Diep is de maand juli 1781 van groot belang. In april van datzelfde jaar heeft stadhouder Prins Willem V namelijk een bezoek gebracht aan het Nieuwe Diep en een rondvaart gemaakt in gezelschap van de heren Leendert den Berger, opzichter van werken en de Amsterdamse koopman en zeekapitein Laurens Brandligt.

Uit het verslag dat over deze bezichtiging is opgemaakt blijkt dat men het erover eens is dat Den Helder geschikt is om als een veilige haven te worden ingericht. Er wordt een inrichtingsplan opgemaakt door de equipagemeester van de Admiraliteitswerf te Amsterdam, de heer William May, de grootvader van J.S. May (directeur en commandant van het Departement van Marine van de Maze), en Laurens Brandligt, aangepast en uitvoerbaar gemaakt door Leendert den Berger. Bijzonder aan deze haven is dat er niet gebaggerd hoeft te worden, omdat de ebstroom ervoor zorgt dat het Nieuwe Diep op diepte blijft. Op 17 april 1787 adviseert een commissie, waarin onder andere KTZ J.H. van Kinsbergen zitting heeft, stadhouder Prins Willem V om bij het Nieuwe Diep een omgeving in te richten om onderhoud te plegen aan oorlogsschepen zoals het kielen, schoonmaken en reparaties uit te voeren. Dit zou een tijdsbesparing opleveren door de schepen hiervoor niet naar Amsterdam en Medemblik te laten varen. Tijdens een zeeoorlog zou dit ook een strategisch punt en beschutte plek zijn om reparaties uit te voeren. In 1789 wordt door de Staten van Holland bepaald dat er alleen een kielplaats met verdedigingswerken mag worden aangelegd en geen reparatiewerf. Deze kielplaats, gelegen aan de zuidwesthoek aan het einde van de haven het Nieuwe Diep, krijgt de naam Het Nieuwe Werk.



Het Nieuwe Werk

Het kielen van de boeg van het schip

In 1795 houden de Admiraliteiten op te bestaan, stadhouder Prins Willem V vlucht naar Engeland, de Fransen hebben Alkmaar en Den Helder al ingenomen.

De vijf admiraliteiten worden door de Agent (Minister) van Marine Jacob Spoor vanaf 1798 ondergebracht in vijf departementen. De bouw van oorlogsschepen voor de Bataafse Republiek zal zich vooral gaan

concentreren in Amsterdam, Hellevoetsluis en Medemblik. In 1812 worden de plannen van Napoleon Bonaparte, om fortificaties en maritieme werken te bouwen en te verbeteren, goedgekeurd. In feite de start van de bouw van de marinewerf Willemsoord. Eerder, in 1811, bezoekt Napoleon van 15 tot en met 17 oktober Den Helder vanwege de strategische ligging van het Nieuwe Diep, nadat hij in 1810 een einde heeft gemaakt aan het bewind van zijn broer Lodewijk Napoleon die zichzelf koning van het Koninkrijk Holland noemt. (Hij wordt ook wel Lodewijk de Goede genoemd, omdat hij opkwam voor de belangen van Nederland). Dit betekent dat op 9 juli 1810 de annexatie van Nederland door Frankrijk van kracht wordt.

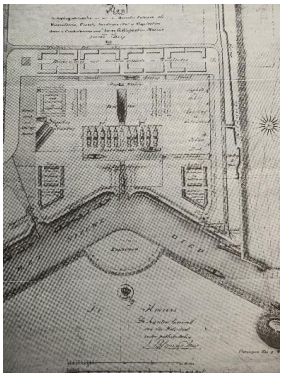
In het kielzog van de keizer bevindt zich ook de waterbouwkundig ingenieur Jan Blanken Jansz. die optreedt als adviseur van Napoleon Bonaparte. Het bezoek richt zich op de verdedigingswerken, de vloot op het Marsdiep, een bezoek aan Texel (kort maar krachtig) en de reparatiewerf Het Nieuwe Werk. Napoleon ziet in het Nieuwe Diep een toekomstig groot maritiem steunpunt voor zijn vloot. Jan Blanken Jansz. en de Franse Inspecteur General Sganzin krijgen de opdracht om voor het einde van 1811 een plan voor een nieuwe werf op papier te zetten. Op 15 maart 1812 wordt het plan door Napoleon Bonaparte goedgekeurd. De uitvoering van de werkzaamheden wordt aan Jan Blanken Jansz. overgelaten en in 1812 start hij met grondboringen en het zoeken naar locaties voor onder andere het Natte Dok, het Droge dok, de zeedoksluis met voorhaven en het graven van een put voor het stoommachinegebouw ten behoeve van het leegpompen van het droge dok. Op de tekening zien wij aan de zuidkant al een paar vage lijnen die het eventuele dokkanaal als verbinding tussen het Natte Dok en de Binnenhaven aangeven.

In de periode 1780-1784 bouwt Jan Blanken Jansz. vier verdediging batterijen aan de kust van Voorne-Putten, rond Brielle en Hellevoetsluis. Hellevoetsluis is dan een van de belangrijkste marinehavens onder de Admiraliteit van de Maze en aan het eind van de achttiende eeuw besluit het bewind van de Bataafse Republiek tot de aanleg van een dubbeldroogdok aldaar. De opdracht voor zowel het ontwerpen als het bouwen van het droogdok wordt verstrekt aan Jan Blanken Jansz.

Hij wordt opgeleid bij zijn oom tot waterbouwkundige en de sluis-, molen- en waterwerken. Als twintigjarige solliciteert hij naar de functie van opzichter van ’s Lands werken in Hellevoetsluis. Hij adviseert Napoleon Bonaparte in militaire maritieme zaken en beschrijft Den Helder als een

voortreffelijke zeehaven die zijn voorkeur heeft boven de andere havens zoals Hellevoetsluis, Vlissingen, Delfzijl, Brouwershaven, Zierikzee en Veere, de eerste Admiraliteit sinds de Ordonnantie van 1488.

Nadat de Fransen zijn vertrokken zet soeverein vorst Willem I op 30 november 1813 weer voet op het Nederlandse strand te Scheveningen. De titel Koning neemt hij op 16 maart 1815 aan en begint vrijwel direct met de wederopbouw van Nederland. Dat betekent dat hij ook waterbouwkundige Jan Blanken Jansz., die in het verleden optrad als adviseur van Napoleon Bonaparte, weer in de arm neemt om zijn werkzaamheden in Den Helder voort te zetten en hem wonderwel niet (politiek) afrekent op zijn connecties met Napoleon. Wellicht zag Koning Willem I de grote voordelen van het reeds gevorderde stadium waarin het werk aan de nieuwe werf zich bevond en de vermeende continuïteit van de bouw wanneer Jan Blanken Jansz. het werk zou voortzetten. De bestaande werven worden in twee categorieën ingedeeld: Nieuwbouwwerven en werven voor uitrusting van de schepen. De nieuwe werf in Den Helder zal de plaats innemen van Het Nieuwe Werk en valt onder 'Werf van uitrusting'. Het dok wordt voltooid, inclusief stoommachine en het Arsenaal of Grootmagazijn wordt afgebouwd door aannemer K. Langeveld.



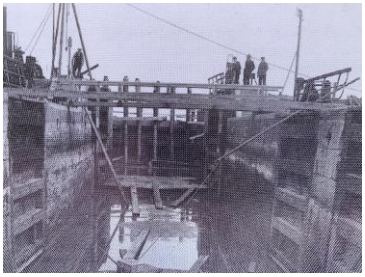
Schets Blanken 1819 met midden links, licht zichtbaar de lijnen voor dokkanaal

Bouwput en fundatie stoomgebouw

De rijkswerf te Den Helder omvat het terrein tussen het water van de Hoofdgracht, Weststraat en Zuidstraat, inclusief de bebouwing langs de haven van het Paleis en het KIM en de voormalige gebouwen van het marinehospitaal met de marinekazerne, de kolenloodsen en het Arsenaal.

Commissaris van Oorlog J.H. Mollerus stelt in 1814 voor om het etablissement 'Willems-oord' te noemen, naar Koning Willem I. De Inspecteur-generaal van Rijkswaterstaat, Jan Blanken Jansz. schrijft de naam echter als Willemsoord, wat later in officiële stukken en krantenberichten wordt overgenomen en landelijke bekendheid krijgt.

Om toegang te krijgen tot het Natte Dok worden de Zeedoksluis en, vanuit de Binnenhaven, het Dokkanaal (Boerenverdriet) gebouwd. Het gehele terrein wordt omringd door een afsluitingskanaal. Op 20 september 1822 wordt het Grootmagazijn, het stoommachinegebouw en bovengenoemde dokwerken aan de Nederlandse Zeemacht overgedragen, hoewel de projecten nog niet geheel zijn afgerond en de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal in een afrondende fase is beland. De entree vanaf het Nieuwe Diep naar het 'Groot Noordhollandsch Kanaal' vice versa gaat via de Koopvaarders Schutsluis die door Jan Blanken Jansz. in de vorm van een waaiersluis is geconstrueerd vlak naast de Rijkswerf.



Marine schutsluis

In 1824 wordt Den Helder min of meer ontsloten door het gereedkomen van het Noordhollandsch kanaal en de naastgelegen weg, in opdracht van Koning Willem I.
Ook hier heeft Jan Blanken Jansz. een groot aandeel in de totstandkoming van het project. Voor Den Helder een enorme vooruitgang, wat resulteert in het verkrijgen van de status als vestingstad der eerste klasse per 8 juli 1844. Niettemin blijft Den Helder opgescheept met een 'onvrij territoir'; goederen mogen alleen uit schepen op lichters worden overgeladen om vervolgens naar Amsterdam te worden verscheept via het Noordhollandsch kanaal. Elke andere havenactiviteit is verboden. Deze status is ten tijde van de Napoleontische bezetting ingesteld ter voorkoming van smokkel en blijft gehandhaafd tot 3 oktober 1851, mede door invloed van Amsterdam. Lang

heeft Den Helder voor wat betreft het aantrekken van de negotie, waarvoor zelfs een directe spoorwegverbinding met het achterland wordt aangelegd, niet kunnen genieten van de nieuwe status; de opening van het Noordzeekanaal in 1876 is voor de (wereld)handel in Amsterdam op alle fronten in het voordeel van de hoofdstad. In de toekomst zal Den Helder het moeten doen met de marine, de rijkswerf en de visserij. Zelfs de functie van de spoorweg vervaagt tot een provinciaal lijntje.

Marine-/Marinierskazerne

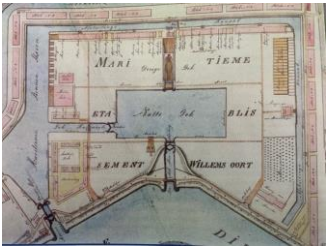
Marinehospitaal

Doordat het accent in Den Helder steeds meer komt te liggen bij de Marine, wordt de stad niet alleen een havenstad maar tevens een garnizoensstad waar ook steeds meer personeel voor de krijgsmacht werkzaam is. De medische zorg neemt dan ook een grote vlucht om hogere eisen te stellen aan de verzorging van het marine- en landmachtpersoneel. Naast een hospitaal wordt in 1838 ook een marinierskazerne gebouwd.

Door de modernisering en uitbreiding van de vloot in het midden van de negentiende eeuw moet men ook de werf op Willemsoord ingrijpend aanpassen. In de loop der jaren is Dok 1 niet alleen te klein geworden maar vertoont ook allerlei gebreken die gedurende de afgelopen 27 jaar wel zijn hersteld maar, naar het blijkt, provisorisch waardoor het dok uiteindelijk in 1849 onbruikbaar is geworden. Pas in 1857 wordt begonnen met de reparatie van het dok alvorens men aan de bouw van een nieuw en groter dok gaat beginnen. De tussenliggende tijd gebruikt men om zich te verdiepen in het ontwerpen van het nieuw te bouwen dok dat uiteindelijk een lengte van 110 meter zal krijgen en volledig gemetseld zal worden. De aanbesteding vindt plaats te Den Haag op 6 maart 1858. De bouw van Dok 2 kan beginnen. Op 28 mei 1866 wordt het schroeffregat Evertsen het dok binnengehaald en op 4 juni is het schip drooggezet. In de volksmond krijgt

het dok de naam ‘Het Nieuwe Dok’. Tot de dag van vandaag wordt deze naam nog steeds gebruikt.

Bouwput Dok II

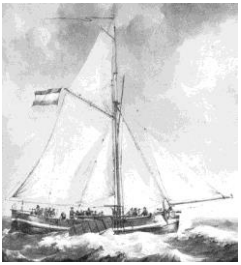


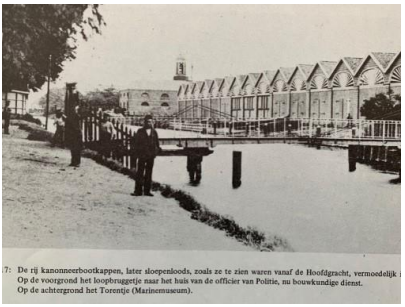
Schets van Jacob Valk in 1834

Ook het Natte Dok wordt in deze periode aangepakt en in maart 1860 begint men met het verdiepen van het bassin tot 780 cm en een verlenging van 30 meter in Noordelijke richting. Hiertoe wordt het gehele bassin drooggemaakt en worden de boorden van de kaden versterkt door basaltmuren (wat de renovatie van de museumkade/Van Speijkkade in 2018/2019 sterk heeft vertraagd). Het werk wordt uitgevoerd door aannemer Van Hattum.
Het werken aan schepen en het implementeren van nieuwe technieken nopen de Rijkswerf om met haar tijd mee te gaan. Dit impliceert dat het bedrijf continue in beweging is en de infrastructuur regelmatig wordt aangepast om nieuwe faciliteiten te scheppen voor transport, opslag- en werkplaatsen. De overgang naar stoomschepen bijvoorbeeld noopt tot het bouwen van loodsen op de zuidoosthoek voor opslag van de steenkool en werkplaatsen waar stoomketels en -leidingen worden gefabriceerd. Ook de vlotbrug in het Natte Dok mag niet onvermeld blijven.

De verlichting in de werkplaatsen, tot voorheen nog met olielampen geregeld, wordt op 4 mei 1859 vervangen door gaslicht waarvoor vanaf de gasfabriek aan de Fabriekgracht gasleidingen worden gelegd naar de Rijkswerf. Om de schepen die op de werf liggen te voorzien van nieuwe ketels en brandstof of zwaar geschut, wordt er in 1863 een spoorlijn op de werf aangelegd tussen de dokken en de werkplaatsen.

De houten kappen aan de noordzijde, nu de zeven sloepenloodsen van het Marinemuseum, zijn uit 1830. Oorspronkelijk waren het er achttien, bestemd als overkapping voor 36! gaffelkanonneerboten.




7: De rij kanonneerbootkappen, later sloepenloods, zoals ze te zien waren vanaf de Hoofdgracht, vermoedelijk
Op de voorgrond het loopbruggetje naar het huis van de officier van Politie, nu bouwkundige dienst.
Op de achtergrond het Torentje (Marinemuseum).

Gaffelkanonneerboot

Reeds voor het begin van de Eerste Wereldoorlog is er sprake van bezuinigingsperikelen, een fenomeen waar men in het verleden maar ook heden ten dage mee wordt geconfronteerd, en wordt in april 1912 een commissie in het leven geroepen om het reilen en zeilen van de rijkswerven aan een onderzoek te onderwerpen. Resultaat is dat er op 9 februari 1914

bij Koninklijk Besluit wordt overgegaan tot sluiting van de Rijkswerf in Amsterdam, die effectief plaatsvindt op 3 juli 1915 in verband met de mobilisatie in augustus 1914. Tijdens de mobilisatie 1914-1918 werken er 1125 arbeiders op Willemsoord.

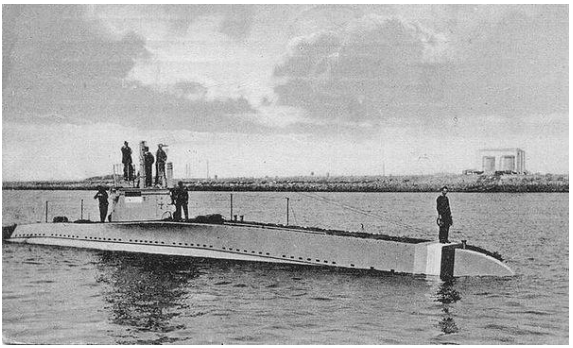
Op 3 juli 1915 wordt de rijkwerf te Amsterdam gesloten. Dit besluit ligt ten grondslag aan de inrichting en de grootte van de werf; de hellingen zijn te kort voor de bouw van nieuwe schepen die steeds groter worden en er zijn geen droogdokken. Bovendien ontstaan er steeds meer particuliere scheepswerven die zich hebben gespecialiseerd in het bouwen van diverse scheepstypes waaronder oorlogsschepen. Dit betekent een aanpassing van de werkzaamheden voor de Rijkswerf op Willemsoord en wordt een deel van het Amsterdamse personeel overgeplaatst naar Den Helder. In 1933 wordt ook de werf in Hellevoetsluis gesloten en blijft de Rijkswerf op Willemsoord over voor uitrusting, herstelling en conservatie.

Gezien vanaf de Weststraat 1907 Werfkanaal hoek Weststraat / Zuidstraat 1922

Vanaf 1914 is de directeur van de Rijkswerf Willemsoord ook verantwoordelijk voor de Rijkswerf in Hellevoetsluis. De status van Willemsoord is opgewaardeerd tot de belangrijkste werf en het personeelsbestand wordt dan ook behoorlijk uitgebreid met 76 man personeel vanuit Amsterdam. De bouw van nieuwe schepen en vaartuigen blijft echter beperkt tot de kleinere modellen, omdat de grotere schepen in opdracht van de regering aan commerciële scheepswerven wordt uitbesteed. Niettemin vinden er op de Rijkwerf te Den Helder diverse ingrijpende verbouwingen, verplaatsingen en verhuizingen plaats. Door de aanwezigheid van zeemijnen is er behoefte aan mijnenleggers en

mijnenjagers. Op de rijkswerf worden oude trawlers, zeesleepboten en stoomloodsvaartuigen omgebouwd om daarvoor te worden ingezet. Tevens bouwt de werf de benodigde mijnenvistuigen, oorlogsbetonning en havenversperringen.

Gedurende de periode 1914-1918 ziet men op Willemsoord een niet alledaags schouwspel dat zich afspeelt bij de werkzaamheden aan twee speciale vaartuigen, te weten twee geïnterneerde onderzeeboten van Duitse en Britse origine, respectievelijk de D UC8 (Hr. Ms. M1) gestrand op de Nederlandse kust in november 1915 en de E H6 (Hr. Ms. 08) gestrand op de Nederlandse kust in januari 1916, een Duits patrouillevaartuig, een aantal Engelse motorboten en een Engelse vliegboot.



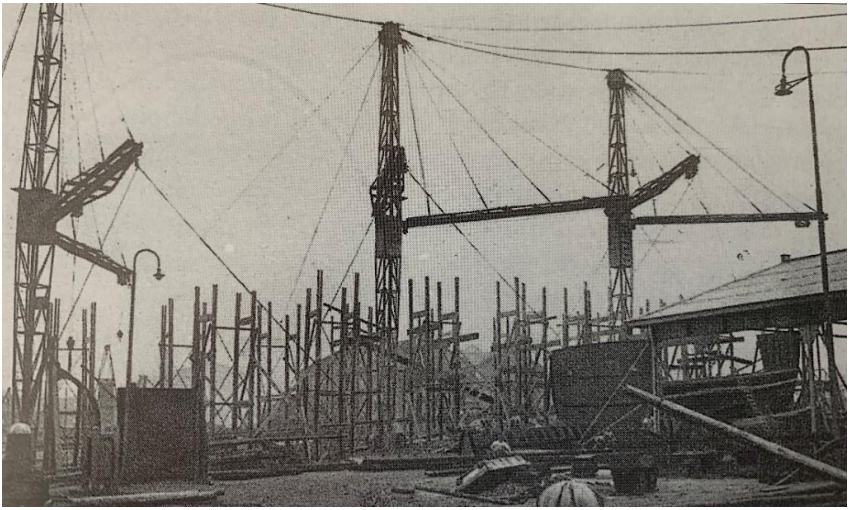
Deze statusverhoging staat echter in de schaduw van een van de belangrijkste ontwikkelingen in de geschiedenis van Willemsoord, namelijk de bouw van de Elektrische Centrale, in eigen beheer aangedreven door motoren en dynamo’s, waardoor de werf vanaf 1909 over elektrische stroom kan beschikken. In 1921 wordt deze voorziening overgenomen door het Provinciaal Elektriciteits Bedrijf die een hoogspanningskabel heeft aangelegd tot aan Den Helder; tot die tijd levert de Rijkswerf elektriciteit aan het Provinciaal Electriciteits Bedrijf.

De Rijkswerf betaalt ƒ 0,25/per KWh en voor het aanleggen van elektrische installaties in het KIM en het Marinehospitaal wordt C.G. Heijtmeier ingehuurd. Hij heeft een elektronisch bureau en winkel aan de Wasstraat in Den Helder. (www.afgestoftdenhelder.nl)

De centrale tussen de helling (1923) en dok I

De elektrische centrale van Rijkswerf Willemsoord

Vier jaar na de opheffing van de mobilisatie wordt gestart met de bouw van twee hellingvloeren nadat met een voorstel in het kader van de Marinebegroting van 1921 een aanzet is gegeven tot de bouw van klein materieel op de werf. Tegen de bouw is tegenstand vanuit de Tweede Kamer en landelijke kranten met de redenatie dat commerciële bedrijven de bouw van kleine schepen goedkoper kunnen uitvoeren. Voor de rijkswerf in Den Helder is dit echter een enorme opsteker waarmee ontslagen worden voorkomen. Reeds in 1923 is de helling gereed en kan men de kiel leggen voor het eerste schip, de stoomloodsboot No. 16.



Scheepshelling nabij het Natte Dok

In augustus 1928 wordt de kiel gelegd voor de eerste van vier mijnenjagers van het type A-Klasse, Hr. Ms. A, Hr. Ms. B, Hr. Ms. C en Hr. Ms. D die in de periode 1928-1930 worden gebouwd op de helling van Rijkswerf Willemsoord en zijn gebaseerd op het ontwerp van de Duitse mijnenvegers van de FM-klasse. Zij zijn bestemd voor Nederlands-Indië en vertrekken op 6 augustus 1930 gezamenlijk naar de Oost, niet op eigen kracht maar gesleept door de zeesleepboten Friesland en Vlaanderen.

Hr. Ms. A

Hr. Ms. B

Hr. Ms. C

Hr. Ms. D

De economische crisis van de jaren ’30 geeft de doodsteek aan de Rijkswerf te Hellevoetsluis, ondanks het feit dat er genoeg werk is. De sluiting in 1933 resulteert in de overplaatsing van honderd arbeiders naar de rijkswerf in Den Helder, waarvoor in 1932 reeds veertig losse arbeiders te Den Helder worden ontslagen. Uiteindelijk moeten ook Helderse vaste wervianen wijken voor de komst van de honderd overgeplaatste werknemers uit Hellevoetsluis. Van alle werven die de Zeemacht rijk was blijft de Rijkswerf

Willemsoord te Den Helder als laatste over; een onzekere toekomst tegemoetziend nu vooral de grotere schepen worden gebouwd en gerepareerd door particuliere scheepsbouwers, mede vanwege de kleinschalige opzet van deze rijkswerf.

Door een tweetal incidenten, op Curaçao en de Spaanse Burgeroorlog en de kwakkelende beveiliging van Nederlands-Indië moet de Nederlandse regering wel kiezen voor een sterke vloot, vooral om een mogelijke invasie van een buitenlandse mogendheid, Japan, maar ook inheemse tegenstand af te slaan. Mede door goedkeuring van een uitbreidingsplan van de Volksraad van Nederlands-Indië zal de opbouw van de Nederlandse Zeemacht ter hand worden genomen en is men reeds bezig met de bouw van 2 kruisers, 1 flottielje leider, 4 jagers en 7 onderzeeboten. Helaas worden de plannen ruw verstoord door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

Informatie uit: Rijkswerf Willemsoord 1822 – 1982, C. Reinders Folmer en van Prooijen
Van Willemsoord tot Marinebedrijf, 1812 – 2012, Rens Schendelaar

MARINE-SCHAFTEN DOOR DE EEUWEN HEEN

Door Frits Rohling

Voedingsstaat uit 1653

'Tegenwoordig schaft men driemaal daags op de scheepen, smorgens, smiddags en savonds. Des morgens wordt idere dag goede warme en smakelijke gort geschaft, waarvan ider zoveel gegeeve wordt als hij eyscht, dog hetwelcke hij onder swaare straffe, gelijk behoorlijk is, op moet eeten. Bij gebreck van genoegzame booter eeten de matroosen hier ook bier over, koeskoes genaamt, opdat het te beeter door de keel zoud willen, dog wanneer men om de West is en geen bier gedronken wordt, kan een capiteyn volstaan met een zeeker gedeelte asijn en water in de plaats te geeven, t'welck men dan beveraas noemt.

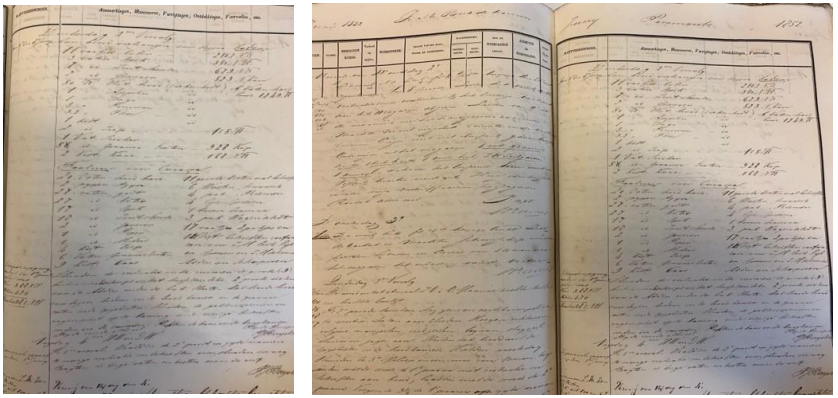
Zondags en Donderdags, t'welck men hagjesdaage noemt, wordt ider man op zoodanig een dag een half pont spek toegedeelt, zijnde aldus een pont per week; dog als men vlees geeft, moet het volk voor ieder half pont spek een pont vlees hebben en op de genoemde daage grauw erten smiddags en savonds geschaft, over dewelcke de kok speksmeer voor die 't begeeren doet, wordende als men nog bier drinkt van veelen over die erten ook hier gegeeven.

Op maandag, dinsdag, woensdag vrijdag en zaturdag worden smiddags en savonds witte bonen en ook stokvis gekookt, over welcke stokvis de kok een doop doet van mostert, water en een weynig booter en van welcke spijs een ider zoveel hij lust krijgen kan. Smaandags smorgens is het rantsoendag, als wanneer aan ider voor de volgende week teogedeelt wordt een half pont booter en een pont caas, dog ider man een loot booter tot doop daar en boove, t'welck de kok krijgt om over de stokvis te doen. Dog ter plaatse daar geen booter of caas wel te bekoomen is, als in Portugal, Spanje en diergelijke plaatsen, kan de capiteyn volstaan met een mutsje olie voor booter en caas, waaraan gebrek heeft, of een half pont voor beyde te geeve, waarbij men ook wel eenig gedeelte asijn geeft'

Sinds 1653 is de eetcultuur zowel bij de Nederlandse burger als de bemanningen van de schepen bij de Zeemacht, mede door de aanwezigheid in Nederlands-Indië en de tijdens de industrialisatie ontwikkelde uitvinding om groenten te conserveren, vanaf 1900 drastisch veranderd.
Het brouwen van bier was van levensbelang en het werd dan ook gedronken als water. Aan boord was het bier, maar ook het water, relatief lang houdbaar. Het bier moest zeker binnen drie maanden opgedronken worden. Daarna moest men overgaan op water dat men ontsmette door in het vat water een gloeiendhete staaf af te koelen en voor de smaak aanlengde met wat citroensap.

Op dinsdag 20 januari 1852 wordt het volgende bij het vertrek van Zr. Ms. Koerier naar de West in het journaal geschreven:

"Bragten met de kielligter de navolgende victualie aan boord en stuwden die weg in het achterruim".
5 vat graauwe erwten
8 vat groene erwten
2 vat koffy
2 vat suiker
2 kist zeep
20 vat spek
16 zout vleesch (vat)
22 vat boter
2 vat zout
Storten 16 vat gort in de voorste 4 spijskisten en 2 aan stuurboord en 2 aan bakboord (stuurboords- en bakboordswacht? FR)
Storten 4 vaten graauwe erwten 1 spijskist
Storten 8 vat groene erwten 2 spijskisten
Bergen 1 vat koffy, 1 vaatje suiker, 1 vaatje peper, 1 vaatje mosterd en 1 kist zeep in de spijskist.



Uit het journaal van Zr. Ms. Koerier 1852 (Nationaal Archief)

Eind april, begin mei 1852 kruist Zr. Ms. Koerier voor Paramaribo en op 13 mei wordt in het journaal geschreven:
"Aan boord ontvangen 95 rantsoen versch brood".Als opmerking daarbij vermeld dat het witbrood Ziekenkost is.
(In 1855 keert Zr. Ms. Koerier weer terug in Hellevoetsluis).

Hoe eenzijdig de voeding in de eerste helft van de negentiende eeuw was kunnen wij afleiden uit het volgende overzicht:

***Ontbijt**:*	*2/3 ons gort*
Middagschaften	
maandag	1 ons grauwe erwten, 1/3 ons stokvis
dinsdag	1/12 pond witte boon, 1/12 pond zout vlees
woensdag	1 ons groene erwten, 1/3 stokvis
donderdag	1/12 pond groene erwt, 1/16 pond gerookt spek
vrijdag	1 ons witte bonen, 1/3 stokvis
zaterdag	1 ons groene erwten, 1/3 stokvis
zondag	*1/12 pond grauwe erwt, 1/16 pond gerookt spek*

Voor de doop bij de stokvis per man 1/96 pond boter en 1/192 pond mosterdzaad.

Per dag per man 1/24 pond zout, 1/12 liter azijn, 1/12 liter genever, 1,5 liter bier, 4/7 pond brood, 1/7 pond kaas en 1/14 pond boter.

In de tweede helft van de negentiende eeuw trad er een verbetering op, maakte de harde scheepsbeschuit plaats voor versgebakken brood. Het ingezouten vlees werd vervangen door ingeblikt vlees, groente en hachee. Op het pantserdekschip Hr. Ms. Holland is er zelfs al de vrieskamer ingericht om vers vlees beter te kunnen conserveren. Uit dit experiment bleek dat het vlees er na vijf dagen nog goed uitzag en haar smaak behield. Niet veel later werden ook de andere schepen voorzien van diepgevroren vlees.

Aan het begin van de twintigste eeuw is het rantsoen dan ook enigszins aangepast, maar men hoeft zich daarbij niet al te veel voor te stellen:

(Gepelde gerst, 12 uur weken en 1 uur koken. Tot de twintigste eeuw in Nederland als maaltijdbasis).

Ontbijt: Een stevig bord gort met rietsuikerstroop en een kop koffie met suiker	
Middagschaften (12.00 uur):	
maandag	groene erwtensoep met groenten uit blik (snert?)
dinsdag	vlees uit blik met rundvet, gedroogde aardappelen en groenten
woensdag	soep uit blik met rijst
donderdag	kapucijners met gerookt spek
vrijdag	hachee in blik en rijst
zaterdag	groene erwtensoep met groenten uit blik
zondag	stokvis met rijst, boter, aardappelen of uien en augurken
Theewater	Vers of hard brood, kaas en boter, koffie met suiker. Op zondag kwam daar een reepje gerookt spek bij.

In de eerste helft van de twintigste eeuw startte de Marine met proefnemingen ten aanzien van de rantsoenering van de voeding. Zo kunnen wij in een ministeriële beschikking van 4 april 1903,

nummer 50, lezen over de schaftingstarieven van de Marine in Nederland en in West- en Oost-Indië. In deze beschikking werden drie schaftingstarieven genoemd: Tarief A voor Nederland; tarief B voor buiten Nederland (niet in de overzeese gebiedsdelen) en tarief C voor West-Indië. In het Koninklijke Besluit van 14 februari 1905, nummer 13, werd het tarief voor de voeding in Oost-Indië bepaald. Ook op het gebied van duurzaamheid van groente en vlees werden proefnemingen gedaan. Hieruit bleek dat gedroogde groenten in de West minder geschikt bleek en daarom werd gekozen voor blikgroenten (geconserveerd). De gedroogde aardappelen werden vervangen door aardappelpuree en de Edammerkazen door Stolkse kaas (uit Stolwijk) die was verpakt in (dierlijke) blazen.

Vermoedelijk zijn deze proefnemingen geïnitieerd naar aanleiding van reeds in 1903 gestelde vragen in de Tweede Kamer door het socialistisch parlementslid Hugenholtz die deze vragen in 1912 nog eens herhaalde omdat hij sinds 1903 nog geen antwoord had ontvangen.
Frederik Willem Nicolaas Hugenholtz (1868-1924) was lid van de Sociaal-Democratische Arbeiderspartij. In de Tweede Kamer was hij woordvoerder van Marine en Justitie en hield zich bezig met de visserij. Hij was in 1923 lid van de Vlootcommissie en speelde een prominente rol in het debat over de omstreden Vlootwet)

De toenmalige Minister van Marine ad interim, dhr. Colijn, kon toen verkondigen dat in de tussentijd niet alleen meer vet voor de bereiding van de diverse maaltijden werd gebruikt maar dat ook het rantsoen van diverse verse groenten was vergroot. En alsof dit nog niet genoeg was kon hij vertellen dat er bij de groene erwten meer vers varkensvlees werd toegevoegd en het gerookte spek voor het machinekamerpersoneel tijdens de ‘hondewacht’ was vervangen door echte boter.

Om deze aanpassingen luister bij te zetten liet Colijn zich van zijn beste kant zien en schotelde de Kamerleden het menu voor dat het marinepersoneel in de Oost kreeg voorgeschoteld:

Ontbijt: Rijst met vlees uit blik
***(Tweede ontbijt**: Vers brood, boter, koffie met suiker)*
Tweemaal per week aardappelen met vers rundvlees of vers varkensvlees
Tweemaal rijst met vers rundvlees
Eenmaal per week kapucijners met spek
Eenmaal per week groene erwten met spek
Avondschafting: Vers brood, boter, koffie en suiker
Middagschafting op zondag
De eeerste week stokvis met hachee, de tweede week soep, de derde week rijst met hachee en de vierde week volksspijs ofwel hutspot of aardappelen en groenten in blik.

De volksspijs en de soep uit blik werden eenmaal in de vier weken verstrekt vanuit de noodrantsoenen (mobilisatievoorraad) en konden bij de bemanning geen goed doen. Het regende dan ook klachten wanneer deze voeding werd verstrekt; volgens Colijn uit pure noodzaak omdat de houdbaarheid van korte duur was en bedorven voorraden in zee dumpen zou een verkwisting zijn.

Ook vanuit de overzeese gebiedsdelen ontving men klachten over de erwten die daar werden verstrekt, deze zouden zwart, beschimmeld en verschrompeld zijn. Om de erwten in tropische gebieden goed te houden was een schier onmogelijke opgave gezien de hoge temperaturen. Daarbij was de uitleg van de marineleiding als olie op het vuur gooien door te zeggen dat de eetlust in een tropisch klimaat nou eenmaal minder is, dus niet te wijten aan het voedsel. In het ergste geval werd beweerd door commandanten dat de aanwezige torren tussen de erwten navenant waren aan de wijze waarop de erwten groeiden en werden gerooid. Bovendien was er een groot tekort aan bekwame koks. Hoewel het aantal sergeant-koks in de periode 1903 – 1912 stabiel bleef, liep het aantal korporaal-koks in diezelfde periode terug met 25% en het aantal matroos-koks met 35% *(Jaarboek Koninklijke Marine 1911-1912, pag. 212-213)*. De vraag rijst dan ook of de bekwame koks in die periode de Zeemacht verlieten om aan de wal furore te maken.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de rantsoenering versoberd en werd het diepgevroren Argentijnse vlees vervangen door Nederlands rund- en varkensvlees, werd de boter vervangen door margarine en werd gedroogde groenten weer op het menu gezet.

De Tweede Wereldoorlog kan gezien worden als een periode waarin de technologische ontwikkelingen een grote vlucht namen maar zeker ook de wetenschappelijke en medische wereld zich wist te verdiepen in menig onderzoek. Zo ook op het gebied van de voeding. Werd de anatomie van het menselijk lichaam in het verleden met het blote oog opgemeten, nu ging men zich verdiepen in de calorische waarden en invloeden van de voeding op de anatomie. Het skelet bleek een min of meer vaste constante maar de vetmassa en de spiermassa waren aan veranderingen onderhevig. De vaststelling van de invloed van extracellulaire water in het lichaam ten aanzien van het gebrek aan eiwitten en vitamines bleek een belangrijke bijdrage te leveren aan het onderzoek.

In 1962 werd een uitgebreid onderzoek bij de Koninklijke Marine uitgevoerd op 1900 personen waarbij door huidplooimetingen het onderhuidse vet werd opgemeten. Correlatie van de proefnemingen gaf aan dat de lichamelijke fitheid te maken had met een grotere spiermassa en een geringe hoeveelheid lichaamsvet.

In 1970 werd gedurende negen weken een voedingsonderzoek verricht in het MOKH waarbij een vijftiental schepelingen in de eerste week gemiddeld 94 gram eiwit en 193 gram vet (3.735 Kcal) aten wat in de loop der weken daalde naar 85 gram eiwit en 175 gram vet (3.515 Kcal). Vitamines en mineralen bleven ongeveer gelijk. Dit was dus wat men tot zich nam tijdens de reguliere maaltijden. Wat na diensttijd in de kantine werd gekocht werd geschat op 580 Kcal. Geconcludeerd kon worden dat de marine-voeding in het MOKH te rijk aan vet was.
De verandering van het voedingspatroon in de burger maatschappij was ook van invloed binnen de Koninklijke Marine; minder aardappelen en brood maar meer vlees, boter en snacks. Bovendien

bleek de drang naar zoetigheid steeds groter te worden en werd corpulentie onder de schepelingen bevorderd door te weinig lichaamsbeweging aan boord. Ergo, om de lichamelijke gezondheid (gewicht en vitaliteit) en militaire inzet te bevorderen was men genoodzaakt om te trainen en te vermageren. Een caloriearm dieet zou daar zeker een bijdrage aan leveren.

Voor mariniers die in polaire gebieden worden ingezet zijn speciale arctische rantsoenen samengesteld. Het totale gewicht van zo'n arctisch rantsoen bedroeg al met al 1600 gram. Bij de samenstelling van dit rantsoen hadden marine artsen een zwaarwegende stem in het kapittel.
Bij de MLD mochten de rantsoenen geen gassen verwekkende voeding zoals peulvruchten, uien en kool bevatten. Normale voeding moest tijdens de vluchten worden aangevuld met beschermende voedingsmiddelen. Bovendien moest het ontbijt zodanig zijn dat het bloedsuikergehalte op niveau bleef waardoor de reactiesnelheid niet zou vertragen (VVKM 47, bijlage 5).

In ruim 350 jaar tijd zijn de voedingsgewoonten aanzienlijk veranderd en van het ene uiterste naar het andere uiterste verschoven. Was de voeding des tijds verstoken van eiwit, mineralen en vitamines en overleden de schepelingen bij bosjes aan scheurbuik en dysenterie, van zwaarlijvigheid was wellicht geen sprake zoals dat heden ten dage veel te veel voorkomt. In de tropische overzeese gebiedsdelen konden voedselvergiftigingen met grote regelmaat voorkomen omdat bacteriële toxinen in het voedsel goed gedijden (Zie ook het tropisch zakboekje van de KM blz. 23). Zelfs nog in 1953 aan boord van het fregat Hr. Ms. Dubois, onderweg naar Korea, waar na aankomst in Hongkong 10% van de bemanning werd getroffen door een gastro-enteritis. Een jaar later gebeurde het op Hr. Ms. Van Zijll waar 20% van de bemanning werd getroffen door een lichte vorm van maag-darmziekten.

Sinds 1959 vereist het Voorschrift Voeding Zeemacht strikte hygiëne van alle personen die bij de bereiding of verdeling van voedsel betrokken zijn (VVKM 47, bijlage 12, Hygiëne).

Ms. Dubois F809

Hr. Ms. Van Zijll F811

Tijdens de vaartocht op Zr. Ms. Johan de Witt, 5 maart 2019, op uitnodiging van de Marine Voorlichting, heeft een twintigtal donateurs van de Vrienden van het Marinemuseum van dichtbij mogen beleven hoe de Koninklijke Marine de Voedingstarieven implementeert, en bekwame koks dagelijks de diverse bemanningen voorzien van een gevarieerd ontbijt, middagmaal en theewater, met wellicht zo nu en dan een verrukkelijke snack (zie Nieuwsbrief 2019/2 blz. 19). Dit alles gebaseerd op jarenlang wetenschappelijk onderzoek en medische aandacht voor voeding in het algemeen, maar zeker voor de Krijgsmacht; met name voor de Koninklijke Marine.

Zr. Ms. Johan de Witt L801

Informatie uit: Het Marine-smulverhalenboek, Jos Schrijnemakers
Van stiefkind tot professionele wasdom, Hoofdstuk 16, Voedingszaken, of het medisch welzijn van de inwendige mens, Gerard T. Haneveld en Anselm J. van der Peet, Nationaal Archief

VAN DE REACTIE

Aan het begin van dit jaar hebben de Vrienden van het Marinemuseum weer een planning gemaakt om u in de gelegenheid te stellen deel te nemen aan diverse lezingen, een vriendendag en een mogelijke vaardag.

Voor de eerste Bosscher lezing, '75 jaar Vrouwen in de Krijgsmacht', met als spreker Marieke de Vries, Senior Informatiespecialist bij het KIM, die gepland stond op woensdag 25 maart, werd massaal ingeschreven en moest het bestuur gebouw Dukdalf inhuren om alle belangstellenden te kunnen ontvangen.
Helaas werden wij allen geconfronteerd met een langere 'lockdown'

Kortom:
Alle geplande lezingen, vriendendag en vaardag, gaan in 2021 voorlopig niet door.
Zodra het mogelijk is doen wij ons best om alles in te halen.

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	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/

Buiten de reguliere nieuwsbrief, kunt u als lezer ook diverse artikelen op de website van het Marinemuseum lezen.

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

Via de Homepagina (WWW.MARINEMUSEUM.NL) kunt u aan de linker kant klikken op "Word vriend" en vervolgens naar beneden scrollen vindt u algemene informatie, samenstelling van het bestuur, de jaarverslagen, een button om donateur te worden en het onderdeel "Blijf op de hoogte" waar u meer informatie vindt door op "hier" of "bekijk dan hier het archief" te klikken.
Of rechtstreeks via www.marinemuseum.nl/nl/word-vriend/

Artikelen 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.

Hert 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,-
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.