

Algemene informatie

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

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

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

De Nieuwsbrief staat onder redactie van Tom Geiger en Frits Rohling
Lay-out en foto's omslag Adriaan Leeuw.

Het bestuur

Ere lid

Mevr. W. van Son	2001
Dhr. Van Huizen	2001
Dhr. H. de Bles	2017

Voorzitter

Fijko van der Laan

Email: ftsvanderlaan@hetnet.nl

Penningmeester

Hennie van Wilgenburg

hennievandwilgenburg@icloud.com

Secretaris

Adriaan Leeuw

vrienden@marinemuseum.nl

Redactie

Tom Geiger

tgeiger@quicknet.nl

Evenementen & Lezingen

Frits Rohling

Frits.rohling@gmail.com

Website

Marinemuseum.nl/nl/word-vriend

Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur

Cees Boelema-Robertus

Vestigingsdirecteur Marinemuseum



INHOUD NIEUWSBRIEF		
		Blz.
Algemene informatie		1
Het Bestuur		1
Inhoudsopgave		2
Van de voorzitter		2
Van de directeur		3
Agenda		4
Hr. Ms. Gardeyn	Door Frits Rohling.	5
200 jaar reilen en zeilen, deel 1	Door Frits Rohling	6
Admiraal Jacob van Heemskerck	Door Frits Rohling	12
Hr. Ms. Castor.....	Door Frits Rohling	18
De bottelier.....	Door Frits Rohling	21

In de brief veel nieuws over de komende activiteiten zoals de lezingen en de vriendendag. En ook over 200 jaar reilen en

Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

We mogen weer! Dankzij de versoepelingen van de corona-maatregelen is ons Marinemuseum gelukkig weer geopend en kunnen we onze activiteiten oppakken waar we gebleven waren. Dat betekent de uitgestelde lezing over vrouwen in de krijgsmacht en de marine in het bijzonder. Als extra proberen we ook een lezing te organiseren over 100 jaar geestelijke verzorging in de KM. In 1921 werden de betrekkingen van vlootpredikant en vlootaalmoezenier ingesteld maar geestelijke zorg was er natuurlijk al langer. Zo pleitte Willem van Oranje al in 1570 'Dat de Capiteynen elk op zijn schip hebben sullen een Minister om Gods woord te verkondigen, gebeden doen, en de soldaten met de schippers houden in Christelijke zedigheid'. In de praktijk kwam er weinig van terecht, met zoveel schepen waarschijnlijk een financiële kwestie. Dat brengt mij op de inhoud van deze Nieuwsbrief. Zoals u ziet een ander formaat. Enkele lezers hadden gesuggereerd om een groter formaat te gebruiken zodat foto's beter tot hun recht komen en dat neemt de redactie graag over.

zeilen waarbij financiën als altijd een rol spelen. En over financiën gesproken, onze jaarcijfers van 2020 zijn vastgesteld, u vindt ze op het vriendendeel van de website van het Marinemuseum. De uitkomst is nog steeds gunstig zodat we enkele gewenste aankopen van het museum kunnen ondersteunen. Dat is de schilderijen reeks door Maarten Platje met als onderwerp de schepen van de Koninklijke Marine na de Tweede Wereldoorlog. De jagers en S-fregatten zijn inmiddels verworven.

Er is echter ook zorg over het weer toenemende aantal corona besmettingen. Hopelijk gooien die geen roet in het eten en kunnen de activiteiten doorgang vinden.

Maar als we onverhoopt toch weer verplicht thuis komen te zitten een aanrader: het boek van Jan Klootwijk en Dick Vries over Zr. Ms. Bonaire. Ik heb een persoonlijke betrokkenheid bij dat schip dat is te bewonderen op de oude Rijkswerf Willemsoord te Den Helder. Mijn grootvader (moeders kant) werd als korporaalkok in 1919 geplaatst bij de adspirantenschool te Dordrecht alwaar de Bonaire toen logementsschip was. Tijdens die plaatsing leerde hij mijn grootmoeder kennen (waar hij in 1921 mee in het huwelijk trad) dus ik dank er min of meer mijn bestaan aan. Los van

deze persoonlijke betrokkenheid is het boek een zeer doorwrocht overzicht van ontwikkelingen in marine scheepsbouw en voortstuwing in de tweede helft negentiende eeuw. De Bonaire is één van de weinige overgebleven schroefstoomschepen uit die periode.

Rest mij uit te spreken een tot ziens in en rond ons Marinemuseum.

Fijko van der Laan



Van de directeur

Beste mensen,

Wat is het lekker dat het museum weer open is. Het was goed om de collega's en de vrijwilligers weer te zien. Onze scheepsmaatjes, we hebben ze gemist. Het versoepelen van de maatregelen is prachtig niet alleen voor onszelf en onze bezoekers, maar voor iedereen, omdat dit toch een merkbare stap is uit de restricties waar we al zo lang mee moeten leven. En daar zijn we allemaal echt aan toe: meer vrijheid, we kunnen niet wachten.

Toch zullen we Corona en de gevolgen daarvan voorlopig nog met ons meezeulen. Het is nog niet gedaan. Zo blijven wij de maatregelen in het zogenaamde '**Protocol voor veilig Museumbezoek**' volgen. Dat

betekent dat we nog vastzitten aan de anderhalve meter, het boeken van tickets en een maximaal aantal bezoekers per tijdseenheid. Dat geeft beperkingen, doch dit is al zoveel beter dan waar we vandaan komen, dus we mogen optimistisch zijn, maar ook realistisch. Het feit dat wij voorlopig nog vastzitten aan een maximaal aantal bezoekers per dag betekent dat ons verdienmodel onder druk staat. Dat heeft wellicht gevolgen voor komende begrotingen. Dat gaan we zien.

Met het Museum zelf gaat het goed. Wij hebben van onze subsidieverstrekker een **Coronasteunpakket** ontvangen zodat wij de afgelopen periode geen drastische maatregelen hebben hoeven nemen om het gebrek aan inkomsten te compenseren. Ik denk dat wij daar zeer dankbaar voor mogen zijn want dat gaf ons allemaal een vorm van bestaanszekerheid die voor andere culturele instellingen of ondernemers minder vanzelfsprekend was.

Wij hebben ondertussen niet stilgezeten. Zoals u weet ben ikzelf in bestuurlijke zin nogal bezig geweest met het uitventen van de plannen voor een serieuze herbouw – nieuwbouw - vernieuwing van ons Museum, het Marinemuseum 2.0. Ik heb dat met veel plezier gedaan, en ik merk ook dat men blij wordt van de prachtige vergezichten en dat doet goed. Deze ambitie is onveranderd en blijft ons streefdoel. De realiteit gebiedt echter dat wij moeten onderkennen dat in de huidige periode, met een demissionaire Regering en een Defensiebegroting die onder grote druk staat het niet (op zijn Vlaams gezegd) evident is dat de toestemming voor 2.0 binnen korte tijd afkomt. Ook is het zo dat als de toestemming afkomt, het nog wel even duurt voordat 2.0 ook daadwerkelijk gerealiseerd is. *Om die reden is het van belang om ons huidig Museum op niveau te houden, en zowel inhoudelijk als qua presentatie naar de eisen van deze tijd te brengen.*

Daarom hebben wij enkele vernieuwingsinitiatieven gestart. De museale focus voor de grotere projecten ligt daarbij op de benedenverdieping van de **Geschutsmakerij**. Wij hopen deze in de periode 2021-23 te gaan verbouwen. Op de plaats van Zeeslag zijn we bezig met het ontwikkelen van een zaal met daarin '**schatten**' van de **Marine**. Pronkstukken uit onze collectie zullen daar getoond worden in een aparte ruimte, uiteraard toegankelijk voor publiek, maar ook beschikbaar voor de KM voor representatieve doeleinden. Verder zal daarnaast een ruimte beschikbaar komen

voor tijdelijke tentoonstellingen waarbij wij – op duurzame wijze – ruimte krijgen om korter durende presentaties in te richten. De eerste stappen in het ontwerpproces van deze ruimtes zijn inmiddels gezet.

De rest van de benedenverdieping hopen wij in te richten met een presentatie over de marine van nu, of feitelijk de marine van na 1980. Wij hopen daar de aansluiting te vinden naar mens, materieel en missies uit de recentere Marinegeschiedenis. *Daarnaast hoop ik dat onze wens om ons te verbreden (meer MLD, meer Korps Mariniers, een zichtbaarder Mijndienst) in te vullen is met het presenteren van bijvoorbeeld een Lynx helikopter en presentaties over techniek van LCF (APAR), LPD's, JSS (dock), OPV's en moderne mijnenjacht.*

Daarnaast hopen wij een ruimte te scheppen waar stil gestaan kan worden bij de offers die zijn door de mensen die zich door de tijd heen hebben ingezet voor veiligheid op en vanuit zee. In die ruimte zal plek worden ingeruimd voor de **attributen afkomstig van de WO-2 wrakken** en zal de notie dat Marinewerk niet zonder risico is gedeeld worden.

Dit zijn de wat grotere plannen, doch we hopen ook moderniseringsstappen te kunnen zetten door bijvoorbeeld de toiletgroepen te vernieuwen en waar nodig onze klimaatinstallaties een rammeling te geven. Uiteraard kost dit alles geld, dus of één en ander uitvoerbaar is moet nog blijken, maar de voor tekenen zijn gunstig. *De eerste stappen worden concreet gezet door het afbreken van Zeeslag, en het financieren van het ontwerp van de nieuw in te richten ruimtes. Dit wordt vervolgd.*

Daarnaast gaan wij **'Cold Storm'** tot leven te wekken. (In de brugopbouw -Red.) Het was helaas lange tijd niet mogelijk om dit Coronaproof te organiseren. Wij hebben inmiddels het spel uitgebreid getest met leerlingen van Scholen aan Zee. Deze eerste testen zijn positief verlopen, de scholieren vonden het prachtig. Vrolijkstemmend. Op basis van deze en volgende testen besluiten we over hoe dit spel in te zetten bijvoorbeeld om meer scholieren kennis te laten maken met de wereld die Marine heet.

Niet onvermeld mag blijven dat op de Schorpioen de presentatie **'Eten aan Boord'**, wordt ingericht. Dit is een relatief kleine maar fijne presentatie over u raadt het al.... Ga vooral eens kijken.

Ook hebben wij inmiddels weer drie werken van **Maarten Platje** aan de collectie toegevoegd. Op de foto ziet u de overdracht

van de Roofdieren, de S-fregatten (met dank aan de Vrienden voor uw bijdrage voor de aanschaf van dit werk) en een prachtig werk met de Koningin van de vloot: Hr.Ms. Jacob van Heemskerck. Wij hopen deze binnen afzienbare tijd aan u te kunnen tonen. Kortom, we zijn hopelijk op weg naar betere tijden, en gelukkig gebeuren er nog genoeg mooie dingen in en om het Museum.



Tot slot dank ik u nogmaals voor uw betrokkenheid bij het Museum, daar worden wij hier echt blij van met zijn allen.

Ik wens u allen een prachtige zomer toe!

Met artilleristische groet, Kees

Agenda Bosscher lezingen 2021

22 september

75 jaar vrouwen bij de krijgsmacht

Spreker: Mvr. de Vries Senior-Informatiespecialist NL Defensie Academie.

Zij zal ook interactief samen met de zaal, in gesprek gaan met enkele vrouwen bij de marine uit verschillende generaties.

Vriendendag 2021

18 september vaartocht Hr. Ms. Mahu

16 juli

Zomerborrel, voor alle museum medewerkers is door de aangescherpte Corona maatregelen uitgesteld.

Door Frits Rohling

In 1904 wordt bij de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord de kiel gelegd voor de torpedoboot Hr. Ms. K1, ook wel genoemd Hr. Ms. Michiel Gardeyn. De tewaterlating is in 1905 en in de vaart



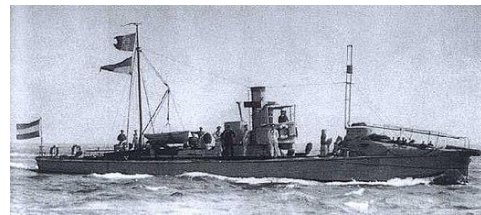
genomen in 1906. In 1921 is het schip als oefendoel voor luchtbombardementen gebruikt en uit de vaart genomen.

Den 22 April 1709, voert het Zeeuwsche roeifregat, de Oranje Gallei, onder commando van kapitein Richard Wood, voor zover bekend een Engelsman van geboorte doch sinds vele jaren in 's lands dienst, een felle strijd tegen vier kloeke Duinkerksche kapers.

Wanneer kapitein Wood met 19 koopvaarders en transportschepen, onder welke een van 12 stukken, in het gezicht van het eiland Schouwen is gekomen, ontdekt hij vier vreemde zeilen van net zoveel vijandelijke kapers die met 30 tot 44 stukken gewapend zijn. Hij besluit zijn schip en alle andere schepen onder zijn leiding tot het uiterste te verdedigen. Om 9 uur 's morgens begint het gevecht en wordt van beide zijden in alle hevigheid gevoerd. Kapitein Wood gaat vol in de aanval en probeert meerdere van de vijandelijke schepen te enteren, hetgeen mislukt omdat de vijand het voordeel van de wind heeft en hem telkens weer weet te ontwijken. Dan komen drie van de vier vijandelijke schepen op hem af, en worden zij ingesloten door het schip met 44 stukken, dat de Oranje Gallei van achteren aan boord te grazen neemt en de twee andere, met 34 stukken, aan beide zijden. De vijand die het achterschip probeert te enteren wordt

bestookt met handgranaten en geweer en de twee andere over stuur- en bakboord worden met het geschut bestookt. Kapitein Wood wordt bij deze actie door een kogel verwond, zinkt bewusteloos neer en geeft na weinige ogenblikken de geest.

De Eerste Luitenant Michiel Gardeyn neemt onmiddellijk het bevel over en weet,



geholpen door een Brits transportschip dat met het vierde vijandelijke schip in gevecht is geweest, gedurende drie en een half uur strijd en onverschrokken inzet de drie kapers af te slaan en op de vlucht te drijven. Zodra Gardeyn zich heeft bevrijd van zijn vijanden gaat hij hen achterna, doch slaagt er niet in hen te achterhalen omdat de vijand boven de wind blijft zeilen. Hij ontzet nog wel twee koopvaarders maar moet constateren dat zes tot zeven andere door Duinkerkers overmeesterd zijn. Enige tijd later komt de vijand terug, nu met vijf schepen. Michiel Gardeyn ziet geen kans om zich tegen zo'n grote overmacht te verdedigen mede door de zware beschadigingen aan het rondhout en het touwwerk, en besluit om een veilige haven op te zoeken.

Het geeft het sein om naar Goedereede te varen en loopt daar veilig binnen.



Torpedoboten Hr. Ms. Draak, Hr. Ms. Krokodil en Hr. Ms. K1 (Michiel Gardeyn) als oefendoel voor luchtbombardementen (NIMH)



Volgens het reglement van het Nederlandsche Zeewezen wordt zelfverdediging, hoe dapper ook, niet beloond omdat men verplicht is om zichzelf te verdedigen.

De Admiraliteit van Zeeland echter maakt in dit geval een uitzondering omdat Michiel Philipsen Gardeyn tijdens het gevecht niet de eigenlijke bevelhebber van de Oranje Gallei was. Zo kan het dus gebeuren dat Michiel Gardeyn aan Hunne Hoog Mogenden wordt voorgedragen als Kapitein, in plaats van Richard Wood.



Bron: Geschiedenis van het Nederlandse Zeewezen van 1695 tot Deel 4



200 jaar reilen en zeilen – deel 1

Waar de macht wordtgeacht
de wijsheid heeft in pacht,
maar elke keer
slecht doordacht,
de vloot telkens weer
averij heeft gebracht

Door Frits Rohling

In de periode 1870 – 1914 investeren veel particuliere ondernemers met privékapitaal in grote thee-, koffie-, tabaks-, suiker- en andere plantages in Nederland-Indië. Tevens gaat men opzoek naar olie die eerst in 1892 in Sumatra naar boven komt, zeven jaar later gevolgd door een bron bij Perlak in Atjeh. In 1902 sluit de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij een alliantie met de Britse Shell Transport & Trading Company, die in 1907 wordt bevestigd door een nauwere samenwerking. De Eerste Wereldoorlog (1914 – 1918) veroorzaakt een scheiding tussen Nederland en Nederlands-Indië met als gevolg dat door dit isolement de bevolking in Indonesië de economie en de infrastructuur voor haar eigen rekening moet nemen en te heroriënteren. De nationalistische organisatie Sarekat Islam groeit uit tot de grootste islamitische volksvereniging met antikapitalistische inslag en keert zich tegen de uitbuiters van de Indonesische bevolking in de olie- en suikerindustrie.



Herman Willem Daendels

adat de Nederlandse vloot in 1811 grotendeels door de Britten is vernietigd en het bestuur in Oost-Indië tot 1816 hebben overgenomen, is het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden



Thomas Stamford Raffles

(lees: de Koninklijke Zeemacht) sinds 1816 niet meer in staat geweest om Nederlandsch-Indië, de Indische Archipel, volledig te beschermen. Reeds in 1806 houdt de Bataafse Republiek op te bestaan omdat Nederland onder Frans beheer is gekomen en Herman Willem Daendels wordt benoemd tot gouverneur-generaal van Nederlands-Indië. Hij maakt een einde aan het compagniebewind en voert een gecentraliseerd bestuur in, waarbij de macht bij de Gouverneur-generaal komt te liggen en Java wordt onderverdeeld in prefecturen. Vanaf 1811 wordt zijn plaats ingenomen door Thomas Stamford Raffles die als luitenant gouverneur-generaal wordt benoemd. Hij weet de macht van de Javaanse vorsten te breken en de basis te leggen voor een moderne koloniale staat.

Met het Verdrag van Londen, 13 augustus 1814, krijgt het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden haar bezittingen weer terug en verandert de naam van Bataafse Republiek in Nederlands-Indië.

Pas op zondag 29 oktober 1815 is het mogelijk om met een eskader van vier linieschepen, een fregat, een korvet en een brik vanaf de rede van Texel naar Batavia te vertrekken. Aan boord zijn de commissarissen-generaal die in naam van

Willem I het bestuur over de voormalige territoriale bezittingen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie van de Britten zullen overnemen. Pas in mei 1816 bereiken de linieschepen Admiraal Evertsen, Amsterdam en de Ruyter, de korvet Iris en de brik Spion de rede van Batavia na tien jaar afwezigheid. De Britten hebben op dat moment nog geen instructies ontvangen om de bezittingen over te dragen. Na moeizame onderhandelingen wordt het Nederlands gezag op Java op 19 augustus 1816 officieel geproclameerd.

Het Nederlands bestuur heeft toen gemeend ook zonder grote vloot te kunnen handhaven omdat er op dat moment geen aanwijzingen waren dat vanuit de omringende landen directe dreiging bestond. Wel heeft men te maken met binnenlandse ongeregelheden en zeeroverij. Om het Nederlandse gezag te handhaven en zeeroof te bestrijden wordt op 18 augustus 1815 de Koloniale Marine ingesteld. Indien nodig wordt zij ondersteund door de eskaderschepen van de Koninklijke Marine (het Auxiliair Eskader) die verantwoordelijk zijn voor de verdediging van de kolonie tegen buitenlandse vijanden. De kwaliteit van de schepen laat te wensen over en zijn beperkt inzetbaar. Deze strategie heeft men gedurende bijna honderd jaar weten te consolideren.

Over den "treurigen" toestand der Zeemacht in Ned. Indië bij den aanvang van den Atjeh-oorlog in Maart 1873.



Gerardus Petrus Booms

In de aflevering van Maart 1882 van het tijdschrift "Vragen des Tijds" behandelt de Generaal Booms de urgentie en de opportuniteit van den Atjeh-oorlog getoetst aan de Atjeh stukken, en eindigt zijn betoog

met de woorden: "dat het de plicht der Geschiedenis is hare stem te doen hooren over het Regeringsbeleid dat in Maart 1873 tot den Atjeh-oorlog heeft gevoerd".



Pieter Mijer

In dat betoog wordt herhaaldelijk vermeld de vewaarloozing en de treurige toestand der Marine in het begin van 1873, allerwege bekend; ook door leden der Tweede Kamer bevestigd in het Comité-Generaal van April 1874, en gewezen op vroeger plichtverzuim ten aanzien der krijgsmiddelen, dus ook van de Marine.

Vóór het jaar 1866 zorgde de Minister van Marine alleen voor een toereikende scheepsmacht in Nederlands-Indië, met uitzondering van enkele ijzeren rivierstoomvaartuigen, welke op het Marine Etablissement te Soerabaia werden in elkander gezet, en eenige vaartuigen der Civiele Marine (kleine stoomschepen en kruisbooten, in Indië aangekocht of gebouwd) welke tot het Departement van Koloniën behoorden.

In 1866 kwam men overeen om een Indische Oorlogsmarine in het leven te roepen en het materieel geheel ten laste van Nederlands-Indië zou komen. De bemanning zou komen uit de Koninklijke Nederlandse Marine en tijdelijk worden afgestaan aan het Departement van Koloniën. In 1868 ging het materieel van de Zeemacht in de vorm van kleinere oorlogsschepen en wachtschepen over naar de Nederlands-Indische Militaire Marine. Er werden vier ijzeren raderstoomschepen 3^{de} klasse in Nederland gebouwd op particuliere werven en bekostigd door het Departement van Koloniën. De grotere schroefstoomschepen van 13 stukken en 200 tot 250 man vormden een

zoogenaamd auxiliair eskader en bleven tot de Koninklijke Marine behoren.

Reeds vanaf 1860 wordt het steeds moeilijker om 's Lands vloot goed te bemannen en voor een behoorlijke aflossing te zorgen van de schepelingen in Indië die na een periode van drie jaar hun termijn erop hadden zitten en naar Nederland terug moesten keren.

De kweekscholen voor de Zeevaart in Leiden en Groningen konden niet voldoen aan de aanvraag voor nieuwe matrozen en moest de Zeemacht omzien naar personen die geen binding hadden met het Vaderland en vaak deserteerden wanneer zij in buitenlandse havens aanlegden.



Jouwert Andreae

Met de gedachte dat de Indische Regeering geen veroveringen in de Kolonie zou ondernemen stelt de Commandant der Zeemacht O.I. Jouwert Andreae in een brief d.d. 6 juli 1869 voor aan de Gouverneur-Generaal Pieter Mijer om voor de Indische Marine en het Auxiliair Eskader de vloot als volgt samen te stellen:

Auxiliair Eskader (Koninklijke Nederlandse Marine):

3 schroefstoomschepen 1^{ste} klasse

Nederlands Indische Militaire Marine:

2 raderstoomschepen 1^{ste} of 2^{de} klasse

4 raderstoomschepen 3^{de} klasse,

2 schroefstoomschepen 3^{de} klasse

4 schroefstoomschepen 4^{de} klasse

4 ijzeren raderstoomschepen 4^{de} klasse voor rivierdiensten

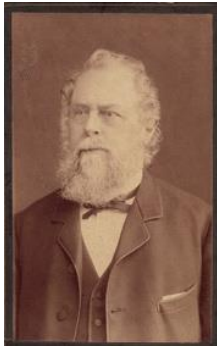
4 wachtschepen (Batavia, Semarang, Soerabaia en Makassar)

2 opnemingsvaartuigen (stoomvaartuigen)



De minister van Marine Lodewijk Gerard Brocx bepaalde echter zijn auxiliair eskader op 4 schroefstoomschepen 1^{ste} of 2^{de} klasse (19 juli 1869).

Lodewijk Gerard Brocx



Engelbertus de Waal

De minister van Koloniën Engelbertus de Waal ging met dit voorstel akkoord en stelde de Gouverneur-Generaal hiervan op 24 maart 1870 op de hoogte.

Helaas zijn de aanwezige schepen in Indië reeds zodanig verouderd, versleten, onderhavig aan langdurige reparaties en is de infrastructuur van de havens niet toereikend om zelf de scheepsbouw ter hand te nemen. Ergo, de vervanging vanaf 1873 komt te laat om bij de aanvang van de oorlog met Atjeh (1873-1914) adequaat in te kunnen grijpen.

Op 11 januari 1871 wordt Commandant Zeemacht in Oost-Indië, Schout-bij-Nacht Jouwert Andreae opgevolgd door Vice-admiraal Olke Arnoldus Uhlenbeck. In 1873 wordt deze weer opgevolgd door Schout-bij-Nacht Frederik Lambertus Geerling.



Olke Olke Arnoldus Uhlenbeck Frederik L. Geerling

Op 23 mei 1908 overhandigt een Staatscommissie een rapport (KB 3 augustus 1906, no. 39) aan

H.M. de Koningin met daarin haar bevindingen over de samenstelling en indeling van de Zeemacht in Nederlands-Indië en de verdeling van de uitgaven voor die Zeemacht tussen de Staatsbegroting en de begroting voor Nederlands-Indië. In dit rapport het besluit om de gehele verantwoordelijkheid voor defensie ter zee van Nederlands-Indië en de daarvoor benodigde middelen moet berusten bij de Minister van Koloniën, en dat het noodzakelijk is om in het leven te roepen een Koninklijke Marine voor Nederlands-Indië, met eigen materieel en eigen personeel.

(Hiervoor is in april 1873 eenzelfde aanbeveling voorgelegd aan de Gouverneur-Generaal met het oog op het op eigen gezag kunnen voorzien in het onderhoud en bemanning van de vloot in Nederlands-Indië. Daarbij zou in geval van oorlogstijd de Nederlandse vloot veel te laat in Nederlands-Indië arriveren om de verdediging gezamenlijk uit te voeren).

De uitgebreide motivatie om tot dit besluit te komen wordt afgerond met de mededeling dat een vergelijking met de vroegere Koloniale Marine wordt afgewezen maar wel aandacht wordt besteed aan een aantal oorzaken dat de voormalige Koloniale Marine niet aan haar doel heeft beantwoord, zie het geschiedkundig overzicht in het Rapport van de Commissie bij het KB van 31 juli 1889, nr. 27; een gebrekkige organisatie, zeeofficieren die hoofdzakelijk werden geronseld vanuit de Koopvaardij, ondeugdelijke officieren uit het Indisch Leger, weinig tot geen aanmoediging en beloning en geen goed opgeleide adelborsten en officieren vanuit Nederland. Bovendien waren aan officieren die jaar na jaar langdurig in dezelfde rang en dezelfde plaatsing hadden gediend, alle vooruitzichten voor een bevordering ontnomen. Het materieel was gebrekkig en bestond vooral uit aangepaste koopvaarders of schepen van de Koninklijke Marine die niet meer naar Nederland zouden terugkeren. Ergo, de Koninklijke Marine in Nederlands-Indië zal tot een hogere graad van volmaaktheid moeten worden opgevoerd, rekening houdend met de beschikbare hulpmiddelen en dat voor het nieuwe instituut voldoende middelen worden beschikbaar gesteld.

19de ZITTING. — 23 MEI 1887.

BIJLAGE C.

OVERZICHT van het in Oost-Indië aanwezige personeel en materieel der marine.

Op 1 Maart jl., het laatste tijdstip waaromtrent opgaven aanwezig zijn, waren in Indië, behalve de voor speciale diensten bestemde vaartuigen (wachtschepen, opnemingsvaartuigen, schepen voor de bebakening en kustverlichting en voor communicatie) en de kleine gouvernementstvaartuigen (stoombarkassen, gewapende en adviesbooten), *in dienst*:

de 4 oorlogsschepen, uitmakende het auxiliair eskader (2 ramtorenschepen (1) en 2 schroefstoomschepen 1ste klasse) (2);

16 stoomschepen van de Indische militaire marine [2 raderstoomschepen 2de klasse (3), 3 raderstoomschepen 4de klasse (4) en 11 schroefstoomschepen 4de klasse (5)], waarvan er echter 5 [1 raderstoomschip 2de klasse (6) en 4 schroefstoomschepen 4de klasse (7)] te Soerabaija reparatiën ondergingen of eerlang zouden ondergaan, en 1 (raderstoomschip 4de klasse (8)) weldra voor goed buiten dienst zou gesteld worden;

en 16 stoomschepen van de gouvernementmarine (9), waarvan er echter 1 te Soerabaija reparatiën onderging (10) en 1 weldra voor goed buiten dienst zou gesteld worden. (11)

Voorts waren op genoemd tijdstip in Indië *tijdelijk buiten dienst*:

6 stoomschepen van de Indische militaire marine [1 raderstoomschip 3de klasse (12), 2 raderstoomschepen 4de klasse (13) en 3 schroefstoomschepen 4de klasse (14)], waarvan er 2 [1 raderstoomschip 3de klasse (15) en 1 schroefstoomschip 4de klasse (16)] vermoedelijk spoedig voor goed buiten dienst gesteld zouden worden, terwijl de 3 overige te Soerabaija in reparatie waren; en

2 stoomschepen van de gouvernementmarine (17), waarvan 1 bestemd om het hooger bedoelde, eerlang voor goed aan den dienst te onttrekken, stoomschip te vervangen.

De 4 oorlogsschepen van het auxiliair eskader waren in goeden staat op Java aanwezig. Het voornemen bestond om de beide ramtorenschepen eerlang in een ander gedeelte van den Indischen Archipel te doen post vatten, namelijk ter reede van Makassar.

- (1) Koning der Nederlanden en Prins Hendrik der Nederlanden.
- (2) Tromp en De Ruyter.
- (3) Borneo en Merapi.
- (4) Soembing, Salak en Onrust.
- (5) Padang, Samarang, Bali, Madura, Banda, Sambas, Palembang, Makassar, Batavia, Java en Pontianak.
- (6) Bromo.
- (7) Bali, Madura, Banda en Sambas.
- (8) Soembing.
- (9) Zeestoomers Siak, Tagal, Ternate, Havik, Zeemeeuw, Arend, Valk, Zwaluw, Condor en Gier; rivierstoomers Boni, Singkawang, Sampit, Koetei, Djambi en Indragiri.
- (10) Ternate.
- (11) Siak.
- (12) Borneo.
- (13) Oenarang en Sindoro.
- (14) Riouw, Bandjermasin en Benkoelen.
- (15) Borneo.
- (16) Riouw.
- (17) Albatros en Sperwer.

Van de stoomschepen der Indische militaire marine waren er op 1 Maart jl., gelijk uit het hierboven medegedeelde blijkt, bijzonder veel in reparatie te Soerabaija; maar men kan aannemen dat de reparatiën spoedig zullen afloopen, althans wat die bodems betreft welke niet ten behoeve van die reparatiën tijdelijk buiten dienst zijn gesteld. Volgens het bij wijze van proef aangenomen stelsel van beperkte stationneering, waarvan sprake was op blz. 33 van het Koloniaal Verslag van 1886, zouden voor den stationsdienst noodig zijn 10 oorlogsschepen, waarvan 4 in Noordelijk Sumatra, 2 in de Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo, en 1 in elk der stations Celebes, Molukken, Westerafdeeling van Borneo en Palembang. Op 1 Maart jl. waren inderdaad 10 oorlogsschepen voor den stationsdienst aangewezen, doch zij waren eenigszins anders over de stations verdeeld. Er waren namelijk 4 oorlogsschepen in Noordelijk Sumatra (18), 2 in Palembang (19), 1 in de Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo (20), 1 in Celebes (21), 1 in de Molukken (22) en 1 op het punt om van Soerabaija naar de Molukken te vertrekken (23). Niet dadelijk beschikbaar waren op het genoemde tijdstip wegens de reparatiën voormeld de 7 oorlogsschepen, die volgens het bedoelde stelsel voor kruistochten door den Archipel gebruikt of voor zendingen naar een of ander punt tot een speciaal doel beschikbaar gehouden zouden worden. Urgentie voor zoodanige kruistochten of zendingen bestond er in den laatsten tijd niet.

Het verlies, dat de Indische militaire marine weldra lijden zal door het ontvallen van twee bodems, wordt aanstands weder aangevuld, daar hier te lande twee nieuwe schroefstoomschepen 4de klasse in aanbouw zijn, die spoedig kunnen gereed komen. Behalve deze twee oorlogsschepen is hier te lande, zooals men weet, nog eene torpedoboot voor den Indischen dienst in aanbouw.

De hierboven verstrekte opgaven doen zien dat de actieve vloot der gouvernementmarine op 1 Maart jl. zoo goed als voltallig was. Op dat tijdstip waren van deze vloot gestationneerd: in Noordelijk Sumatra 3 stoomschepen (24), ter Sumatra's Westkust 1 (25), in Palembang 2 (26), ter Sumatra's Oostkust 1 (27), in Riouw 1 (28), in de Westerafdeeling van Borneo 1 (29), in de Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo 2 (30), in de Molukken 2 (31), in Timor 1 (32). Een nieuw stoomschip voor de gouvernementmarine is hier te lande in aanbouw.

Ten aanzien van het personeel der oorlogsmarine zijn

- (18) Merapi, Palembang, Makassar en Batavia.
- (19) Onrust en Padang.
- (20) Salak.
- (21) Pontianak.
- (22) Java.
- (23) Samarang.
- (24) Tagal, Zeemeeuw en Condor.
- (25) Valk.
- (26) Sampit en Indragiri.
- (27) Gier.
- (28) Djambi.
- (29) Singkawang.
- (30) Boni en Koetei.
- (31) Havik en Arend.
- (32) Zwaluw.

19de ZITTING. — 23 MEI 1887.

geen latere opgaven aanwezig dan over 1 Januari jl. Op dat tijdstip was de toestand als volgt:

	Voorgeschreven sterkte.		Aanwezige sterkte.	
	Euro-peanen.	Inlan-ders.	Euro-peanen.	Inlan-ders.
2 ramtorenschepen .	463	130	327	76
2 schroefstoomschepen 1ste klasse . . .	558	126	566	78
2 raderstoomschepen 2de klasse . . .	206	74	188	51
3 raderstoomschepen 4de klasse . . .	160	66	203	70
11 schroefstoomsche- pen 4de klasse . .	838	282	796	279
2 wachtschepen . .	244	71	505	171
3 opnemingsvaartui- gen	63	154	54	151
	2532	903	2639	876
Personeel aan wal .	17		17	
	2549		2656	

Van de 2656 Europeanen bevonden zich 109 in de hospitalen, zoodat 2547 dienst deden, dat is slechts 2 man minder dan volgens de formatie op de verschillende schepen der oorlogsmarine aanwezig moesten zijn. Volgens de bovenstaande cijfers bedroeg het inkompleet aan inlandsche schepelingen slechts 27 man; maar hier te lande is niet bekend hoeveel inlanders zich in de hospitalen bevinden.

Nopens het personeel van de gouvernementmarine zijn geen nieuwere opgaven beschikbaar dan die zijn opgenomen in het Koloniaal Verslag van 1886.

BESTAANDE GRONDWET.**GEWIJZIGD ONTWERP VAN WET tot het in overweging nemen van een voorstel van verandering in het VIIde hoofdstuk der Grondwet.**

WIJ WILLEM III, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat de noodzakelijkheid gebleken is om in de Grondwet verandering te brengen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

§ 1. Er bestaat grond om het volgend voorstel van verandering in het VIIde hoofdstuk der Grondwet van het Koninkrijk der Nederlanden in overweging te nemen:

ZEVENDE HOOFDSTUK.*Van de Financien.*

171. Geene belastingen kunnen ten behoeve van 's Lands kas worden geheven, dan uit krachte van eene wet.

§ 2. Art. 171 der Grondwet wordt gelezen als volgt:

Geene belastingen kunnen ten behoeve van 's Rijks kas worden geheven, dan uit krachte van eene wet.

Admiraal Jacob Hendriksz van Heemskerck

1567 – 1607

Van commies tot staatsbegrafenis

Door Frits Rohling

Niets leek erop dat bij de geboorte van Jacob van Heemskerck, zoon van Aecht Jacobsdochter en Hendrick Cornelis van Beest van Heemskerck, hij in veertig jaar tijd zou hij uitgroeien tot een van de Nederlandse zeehelden die als eerste een staatsbegrafenis in Amsterdam zou krijgen en wiens naam bij de Koninklijke Marine in ere wordt gehouden door, door de eeuwen heen, een aantal schepen naar hem te vernoemen.



Hoewel de achternaam van zijn vader boekdelen spreekt en Jacob daardoor blijkt af te stammen van een adellijk geslacht, zijn grootvader was schepen van Amsterdam, kwam hij uit een middenstandsgezin, zijn vader had een zeilenmakerij in Amsterdam, maar was geboren te Delft. Niettemin behoorde het gezin tot de gegoede burgerij, wat werd versterkt doordat Jacob op 14 september 1604 trouwde met Geertrui Maria Colterman (1574), dochter van Johan Colterman en Pietertje van Adrichem. Colterman was burgemeester



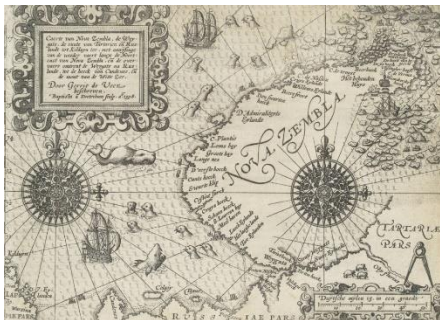
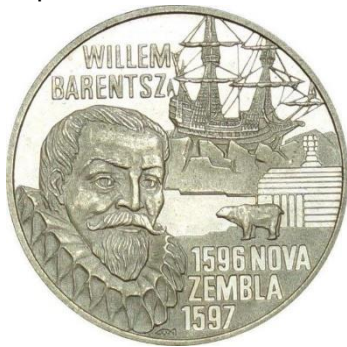
van Haarlem en rentmeester van Kennemerland.

Jacob Hendricksz. van Heemskerck wordt geboren op 13 maart 1567 te Amsterdam als een telg van de adellijke familie Van Heemskerck uit Delft waar zijn opa, Cornelis Van Beest van Heemskerk, Schepen, raad, havenmeester en bierbrouwer was. Zijn overgrootvader, Dirk van Beest van Heemskerk, was daar onder andere Schepen en burgemeester. Jacob verliest al op jonge leeftijd zijn vader in 1581, hij is dan 14 jaar oud. Hij studeert aardrijkskunde en navigatie.

In 1595 neemt hij deel aan de tweede expeditie van Willem Barentsz die een poging doet om een vaarroute naar China te vinden om de Noord. Hij vaart als 'commis van de coopmanschappen' mee aan boord van de "Winthont". Een commies was verantwoordelijk voor de algemene leiding aan boord. Niet alleen als commies maar ook als schipper neemt van Heemskerck deel aan de derde expeditie naar het

Noordpoolgebied, een expeditie die de geschiedenis zal ingaan als de overwintering op Nova Zembla, in het Behouden Huis, waarna Jacob van Heemskerck de overgebleven bemanningsleden in een open sloep weet terug te brengen naar de bewoonde wereld in Kola aan de Russische kust. Tijdens deze barre tocht overlijdt Willem Barentsz.

De vaarroute om de Noord naar China/Indië blijkt een idee-fixe, temeer omdat Cornelis de Houtman een risicovrije route heeft gevonden via Kaap de Goede Hoop.



Jacob van Heemskerck en Willem Barentsz.

In 1598 vaart hij als commies onder Jacob Cornelisz. Van Neck op de "Gelria" naar Indië.

Van Neck stuurt hem in gezelschap van Wijbrand van Warwijck door naar de Molukken waar zij in Gresik levensmiddelen inkopen en een aantal factorijen openen op Ambon en Banda.

Op 19 mei 1600 keren de schepen terug in Amsterdam.

Op 23 april 1601 vaart van Heemskerck als viceadmiraal op zijn tweede reis naar de Oost, overmeestert de rijk beladen Portugese kraak "Santa Catharina" in de straat van Malakka, keert in juli 1604 terug in Amsterdam als een welgesteld man en besluit het zeemannsleven op te geven en aan de wal te blijven. In 1607 wordt hij door Johan van Oldenbarnevelt overgehaald als viceadmiraal het bevel te voeren over een eskader dat de Spaanse vloot in eigen wateren moet aantasten. Hij is dan niet in dienst van een van de Admirtaliteiten. Met een verrassingsaanval weet hij, op zijn vlaggenschip de "Aeolus", de Spaanse vloot te vernietigen waarbij van Heemskerck op 40-jarige leeftijd het leven laat. Het overlijden van deze eerste Nederlandse zeeheld op 25 april 1607 wordt gecompenseerd door de geboorte van een toekomstige zeeheld die in datzelfde jaar op 24 maart 1607 in Vlissingen ter wereld komt, Michiel Adriaensz. De Ruyter.

Op 8 juni 1607 wordt Jacob van Heemskerck begraven in de Oude Kerk van Amsterdam. Niet eerder werd iemand, in de Nederlandse geschiedenis, vereerd als een zeeheld.

Schepen:

Jacob van Heemskerck 1642

Op zijn reis naar het onbekende Zuidland in 1642 op de schepen Heemskerck en de Zeehaen, onder bevel van Abel Jansz. Tasman, houdt Jacob Swart een Journaal bij.

Op 6 september 1642 schrijft hij dat de schepen voor anker liggen in een baai van Mauritius om de in slechte staat verkerende schepen te repareren. De bemanning mocht daar op jacht gaan voor vers vlees en om verse groenten en fruit in te slaan.

Op 24 november 1642 ontdekken zij Tasmanië.

Jacob van Heemskerck 1805 ?

Hr. Ms. Jacob van Heemskerck 1908

Op 15 augustus 1905 wordt op de Rijkswerf te Amsterdam de kiel gelegd voor het pantserschip genaamd Hr. Ms. Van Heemskerck en op 2 september 1906 te water gelaten. Op 22 april 1908 wordt het schip in dienst gesteld. Eerste commandant is KTZ W.A. Mouton. Tot 1939 is het vooral ingezet als stationsschip in Paramaribo, maar ook voor oefeningen en vlagvertoon op de Atlantische Oceaan. In mei 1940 laat de bemanning het zo goed als ontmantelde schip, in IJmuiden gebruikt als geschutsplatform met de naam Hr. Ms. Batterijschip IJmuiden, zinken maar wordt later door de Duitsers gelicht en naar Amsterdam gesleept waar het wordt hersteld. Vervolgens wordt het schip in 1941 naar Kiel gesleept en omgebouwd tot drijvende luchtdoelbatterij of Flakschiff. In 1943 wordt het in dienst gesteld als Undine en naar Peenemünde gesleept om daar het onderzoekscentrum voor V-wapens te beschermen. Na de oorlog wordt het schip teruggevonden in Wilhelmshaven en aan Nederland teruggegeven. Op de Rijkswerf in Amsterdam wordt het omgebouwd tot logementsschip voor 800 marinemensen. Op 23 februari 1948 komt het schip in dienst als Hr. Ms. Neptunus, om als huisvesting te dienen voor de adelborsten op het KIM. Op 13 september van datzelfde jaar wordt het schip buiten dienst gesteld.



Hr. Ms. Jacob van Heemskerck 1940

Een kruiser van de Trompklasse waarvan op 31 oktober 1938 bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam de kiel wordt gelegd voor bouwnummer 274 en op 18 september 1939 te water wordt gelaten. Tijdens de meidagen van 1940 was men nog druk bezig met de afbouw van de Hr. Ms. Jacob van Heemskerck en vervroegd op 10 mei 1940 in dienst genomen met als eerste officier Ltz1 Jhr. A. van Foreest en met 33 bemanningsleden van Amsterdam naar Engeland gevaren. De aangewezen commandant KLTZ Jhr. van Holthe kon door de oorlogshandelingen niet op tijd aanwezig zijn. Hij zal echter in de periode van 14 mei 1940 tot 30 april 1943 als commandant het bevel voeren op de Hr. Ms. Jacob van Heemskerck. In Portsmouth bouwt men het schip verder af als luchtverdedigingskruiser met gebruik van de dieptebomrekken van de torpedoboten G13 en G15. Een van haar eerste wapenfeiten is het escorteren van Hr. Ms. Sumatra die prinses Juliana en haar twee dochters naar Halifax, Canada overbrengt in de periode van 3 tot 11 juni 1940. In juli keert het schip weer terug in Portsmouth voor een herbewapenings-programma en wordt vervolgens toegewezen als konvooi escorte in de Atlantische Oceaan.

In januari 1942 wordt de Hr. Ms. Heemskerck ter versterking van de vloot naar Nederlands-Indië gestuurd maar komt te laat aan om deel te nemen aan de Slag in de Javazee. In september heeft het schip nog wel deelgenomen aan de operaties 'Stream' en 'Jane', gericht op de herovering van Madagascar en wordt het ingedeeld voor konvooitaken vanuit Fremantle. Een ander wapenfeit is op 28 november 1943 het onderscheppen, in samenwerking met de Australische cruiser HMAS Adelaide, in de Indische Oceaan, van een Duitse runner, de Ramses die vóór de inbeslagname door de bemanning tot zinken wordt gebracht. Eind 1943 voert de Hr. Ms. Jacob van Heemskerck nog konvooitaken uit in de Middellandse Zee maar wordt in juni 1944 teruggeroepen naar Engeland.

Op 26 juli 1945 arriveert het schip als eerste Nederlands oorlogsschip in Amsterdam in verband met Bevrijdingsdag om in september van dat jaar weer naar Nederlands-Indië te vertrekken voor patrouilletaken tot 22 juli 1948.

Vanaf 12 maart 1951 dient zij als marine kazerne in Vlissingen en op diverse andere locaties tot zij op 20 november 1969 ontmanteld wordt en op 23 juni 1970 als schroot wordt verkocht.



Hr. Ms. Jacob van Heemskerck 1986

Met het besluit van Griekenland om in Nederland twee Standaardfregatten te kopen vanaf de plank, was het voor de marine het juiste moment om de plannen voor de bouw van twee aangepaste S-fregatten door te zetten in de vorm van een Luchtverdedigings-fregat (L-fregat). Om ruimte te creëren voor het Standard Missile System besloot men om geen helikopterdek en hangar in het ontwerp op te nemen. De twee schepen zullen worden gebouwd onder de noemer Jacob van Heemskerckklasse.

De kiel van beide schepen, de Hr. Ms. Jacob van Heemskerck en de Hr. Ms. Witte de With, wordt gelegd in 1981 bij de Koninklijke Schelde Groep. Op 5 november 1983 volgt de tewaterlating



In 2005 wordt de Hr. Ms. Van Heemskerck verkocht en overgedragen aan de Chileense marine. Hier doet het dienst tot december 2019 waarna het uit dienst wordt gesteld.

en op 15 januari 1986 de indienststelling.

Twee keer dient Hr. Ms. Jacob van Heemskerck als vlaggenschip, eenmaal voor het NAVO-eskader Standing Naval Force Mediterranean en de tweede keer voor Standing Naval Force Atlantic. Daarnaast neemt het deel aan de operatie "Phalanx" in de Perzische Golf, Operation Desert Storm, operatie Direct Endeavour, de Multinational Interception Force en Operation Sharp Guard. Een van de commandanten van Hr. Ms. Jacob van Heemskerck was de huidige vestigingsdirecteur van het Marinemuseum, CDR b.d. Ir. C.H. Boelema Robertus.





1859-1980

Door Frits Rohling

Het Marine-Loodsvaartuig MLV Castor is gebouwd op de scheepswerf van de Gebroeders Pot te Bolnes, Rotterdam en in 1950 opgeleverd onder de naam Castor A 810, een hulpschip vernoemd naar de ster Castor die wordt gebruikt bij de astronomische navigatie op zee. Haar standplaats was tot 1980 te Delfzijl tezamen met het zusterschip de Pollux.
Hr. Ms. Castor



Hr. Ms. Pollux



Hr. Ms. Castier

Zo'n vierhonderd jaar geleden is er al sprake van een vorm van het Loodswezen en zien we in het Nieuwe Diep al een opkomende negotie door loodsdiensten te faciliteren. Op Texel en in Den Helder wonen dan al zo'n 500 loodsen.

De oudst bekende naam voor loods is 'leytsage', dat al in de 14^e eeuw wordt gebruikt. In het woord vinden wij de woorden 'leiden' en 'zeggen' terug en kan worden omgezet in onze huidige taal als leidsman, gids, loods of wegzegger. In 1358 sluit Machteld van Voorne al een verdrag met de Hanzestad Dordrecht om in het "Gat van de Maze" vier tonnen te mogen leggen in verband met de veiligheid van de scheepvaart. Op last van Philips II wordt in 1563 het gebruik van een loods verplicht gesteld.

Het bestaan van loodsen ten behoeve van de scheepvaart op Amsterdam is te vinden in de Amsterdamse ordonnantiën, die in het begin van de 15^e eeuw de basis vormen van het

zeehandelsrecht in en rond de Zuiderzee.

Art. 24: "wat scepen comen in 't Vlije of in 't Mairsdiep van ommelant ende hier wesen willen ende dat men dair een leitsage wint, 't schip ende guet hier op te brenghen, des sel die scipheren den leitsage die cost gheven ende die coeplude sullen die leitsage loenen van horen guede."

In 1630 worden de schepen die in Amsterdam stukgoederen hebben geladen verplicht om de diensten van het "Loodmans-Gilde" in te huren. In 1632 worden ook de binnenloodsen aan regels gebonden.

In de eerste helft van de 19^e eeuw zijn er twee categorieën loodsen, de staatsloodsen en de loodsen die lid zijn van particuliere loodsenverenigingen. Tussen deze twee concurrerende categorieën heerst al een echte marktwerking, wat in de praktijk leidt tot een onwerkbaar situatie. Het Rijk ziet zich genoodzaakt om in 1852 een Staatscommissie te benoemen met de opdracht voor het Loodswezen een nieuwe organisatievorm te ontwerpen. De commissie komt met het advies om één RijksLoodswezen (Loodswezen, de Betonning, Bebakening en de Verlichting) op te richten met als doel om de staatloodsen en de particuliere loodsen hierin te integreren. Het Rijk neemt dit advies over en stelt in 1859 een Loodsenwet op waarin wordt gesteld dat de Staat het monopolie opeist van het beloodsen van zeeschepen 'in en uit de Nederlandse zeegaten en zeehavens en langs de rivieren, stromen, vaarwaters en kanalen van dit Rijk. De uitoefening der loodsdienst geschiedt door daartoe geëxamineerde en beëdigde loodsen, voorzien van een acte van aanstelling en van een loodsmansteeken'. Tevens worden bij Wet loodsdistricten bepaald. Plaatselijke loodsdiensten in

binnenhavens die bestuurd worden door gemeenten worden wel toegestaan.

Na de invoering van de Loodsenwet van 1859 ressorteert het Loodswezen onder het Ministerie van Marine en later het Ministerie van Defensie. Dit heeft zo zijn voor- en nadelen. Voordeel is dat het Loodswezen profiteert van de faciliteiten van de Marine en aan de andere kant is het de sluitpost van de begroting van Defensie. Ook hier is zuinigheid en gebrek aan inzicht in het loodsenswerk kenmerkend voor het beleid. Binnen de organisatie heerst een conflictueus regime.

De herstellende economie na de Tweede Wereldoorlog, waarin ook de scheepvaart tot bloei komt, leidt ook tot verhoging van de werkdruk van de loodsen.

Het niet adequaat reageren op de belangen van de loodsen, die zich inmiddels in erkende ambtenarenorganisaties hebben verenigd, leidt tot spanningen en Kamervragen aan de Minister van Defensie. Het antwoord van de Minister blijkt niet toereikend te zijn, waardoor de spanningen bij de loodsen niet worden weggenomen. Op 25 augustus 1958 leidt dit tot de oprichting van de Vereniging "De Nederlandse Loods" (VNL) waarin de helft van de loodsen georganiseerd is en het aantal leden met de dag toeneemt.

Op 1 maart 1958 treedt de Loodswet 1957 in werking. Aan het hoofd van de organisatie staat de directeur, een Kapitein ter Zee van de Koninklijke Marine. De directeur-generaal wordt benoemd in de rang van Schout-bij-Nacht. De loodsen ressorteren via de Koninklijke Marine Reserve onder de Koninklijke Marine in de rang van Luitenant ter Zee der 2^e klasse jongste categorie KMR.

Een incident in 1966 in de standplaatsen IJmuiden en Amsterdam is de reden tot het instellen van een administratief onderzoek. Uit dit onderzoek blijkt dat het Loodswezen lijdt aan het solitaire karakter van ambtsuitoefening van de loods en vooral ook gebrek aan goede

communicatie, resulterend in een gebrek aan onderling vertrouwen en waardering tussen de loodsen en de dienstleiding. Het advies van de Commissie tot verbetering van de onderlinge verhoudingen wordt door het Ministerie van Defensie (Marine) overgenomen. De plannen tot wijziging van de structuur van het Loodswezen worden op 18 oktober 1968 uitgewerkt door het Raadgevend Efficiëntie Bureau Bosboom en Hegener N.V. te Amsterdam. De voorstellen van dit bureau gaan echter voorbij aan de werkelijke oorzaken van het probleem: gebrek aan communicatie, vertrouwen en waardering, gelegen in de ambtelijke structuur van het Loodswezen. Bovendien missen de loodsen de financiële waardering ten aanzien van de zwaarte en taakhoud van hun functie; de salarisherziening van 1962 dekt bij lange na niet de lading. Een actie in 1970 tot verbetering van het salaris resulteert in een herwaardering van de loodsfunctie. De functie wordt uitgebreid met die van loods/groepschef en een inspecteursfunctie. De Koninklijke Marine behoudt het recht om rechtstreeks of via een open sollicitatie een directeur te benoemen.

Op 2 februari 1979 besluit de Ministerraad dat het Maritiem bestuur onder een noemer moet worden gebracht. Het RijksLoodswezen, het Directoraat-Generaal van Scheepvaart en de op scheepvaart betrekking hebbende activiteiten van Rijkswaterstaat moeten in één organisatorische eenheid binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat worden samengebracht: het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM).

Per 1 januari 1980 gaat het Loodswezen over naar een burgerorganisatie na decennia- lang banden te hebben gehad met de Koninklijke Marine.

De Hr. Ms. Castor (A810, PAHQ) is het eerste schip van de uit zeven schepen bestaande Castorklasse en is van 1950 tot en met 1980 in dienst van de Koninklijke Marine. Behalve loodsvaartuigen waren deze schepen ook communicatie- en bewakingsvaartuigen.

De Castor was tevens een bunkerboot die brandstof en drinkwater kon leveren aan bijvoorbeeld de lichtschepen. De loodsschepen hadden standaard een 76mm kanon en twee 20mm Oerlikon machinegeweren, plus voorzieningen voor twee 40mm Bofors kanons en een dieptebommenrek.

In het kader van de Koude Oorlog heeft men de Castor een dubbelfunctie toegekend als communicatievaartuig, om konvooien te begeleiden over de Atlantische Routes. Van de hoge masten en uitgebreide tuigage waren alle stagen en kabels eigenlijk antennes. Daarnaast kon men het schip gebruiken als Voorpostenboot, een zwaarbewapend object dat op zee alles wat voorbijvoer of over vloog kon beschieten. Als neventaak zouden de Castor en haar 6 zusterschepen bij het uitbreken van een oorlog belangrijke mensen, zoals de regering en het Koninklijk Huis, vanuit Nederland evacueren naar Zuid-Afrika. De schepen waren zo ontworpen dat zij deze afstand in een keer konden overbruggen.

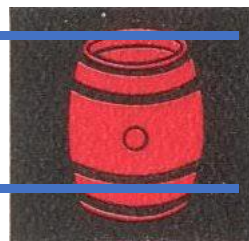
Zusterschepen: Antares, Betelgeuze, Bellatrix, Pollux, Procyon en Sirius



Bronnen: Dienst van het Loodswezen (Defensie): 1859 – 1980
MLV-Castor

De Bottelier

Keldermeester of schaftmeester (op schepen)



Door Frits Rohling

Bijna 25 jaar geleden, maar ook in de eeuwen daarvoor, kon men op de schepen van de Koninklijke Marine de bottelier node missen wanneer het ging om de verzorging van de inwendige mens. Voor het uitbenen van een schoudertje, de uitgifte van het dagelijkse rantsoen of zakendoen in een buitenlandse haven met de Shipshandler om verse voeding aan te vullen, was de bottelier de aangewezen persoon.

Wanneer de VOC in 1602 wordt opgericht door Nederlandse kooplieden die hun kostbare specerijen rechtstreeks uit Azië wilden halen, lieten zij een groot aantal schepen bouwen die via Kaap de Goede Hoop naar Oost-Indië voeren. Zo'n reis kon wel negen maanden duren en dat betekende dat de bemanning tijdens de reis voorzien moest worden van voedsel en drinken. De schipper moest er zelf voor zorgen dat zijn schip goed werd onderhouden, de bemanning compleet was en er voldoende proviand aanwezig was om de bemanning niet te laten omkomen van honger en dorst.

Uiteraard kon de kapitein zich niet met alle zaken bezighouden en had hij iemand in dienst genomen die hij verantwoordelijk maakte voor de bevoorrading en rantsoenering van de proviand ofwel de victualiën. Deze persoon werd de 'Bottelier' genoemd, ook wel kelder- of schaftmeester. Zijn voornaamste taak was de administratie van de inkoop en de dagelijkse uitgifte van de proviand maar zeker ook waken over de versheid van de victualiën, want bedorven of te weinig voedsel kon de oorzaak zijn van allerlei ziekten aan boord van het schip. Deze functie werd zo belangrijk geacht dat de bottelier een onderofficiersrang werd toegekend.

De bottelier werkte samen met de "ruimsgasten"; een maat, een aantal kuipers en matrozen maar ook de kok die voor de gehele bemanning moest koken, zowel voor de kajuit als voor de overloop.

Aan boord werd gegeten in groepen van zeven man. De bottelier deelde deze groepen in. Deze groep werd ook wel een bak genoemd. De leider van een bak ging met een schotel naar de kombuis waar de kok het voedsel opschepte. Iedere bak kreeg twee



eenheden olijfolie en een pond boter voor vis. Eenmaal aan tafel gezeten werd het eten verdeeld in zeven porties. De kwartiermeester zorgde ervoor dat er rustig werd gegeten.

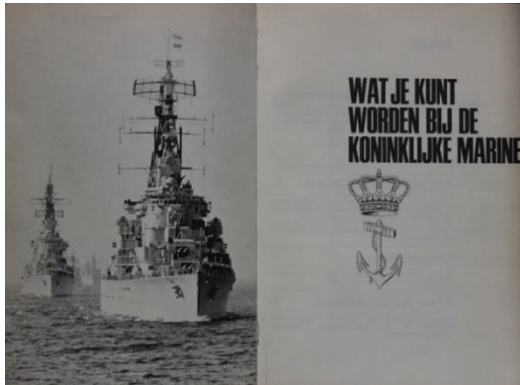


In die tijd werd het ingeslagen vlees door en door gepekeld of als levende have aan boord in kooien gestouwd.

Het gepekeld vlees werd door de 'verse balie' (toegevoegd aan de kok) in een balie of weekbak in de week gezet en om de vier uur met heet water overgoten om het zout zoveel als mogelijk uit het vlees of stokvis te spoelen.



In de tweede helft van de negentiende eeuw wordt het vlees en groente ingeblikt. In 1903 wordt aan boord van het pantserdekschip Hr. Ms. Holland een vrieskamer ingericht om vlees beter te kunnen conserveren. In dat geval fungeert de bottelier ook als slager en beent hij de in de diepvries opgeslagen halve koeien en varkens uit. De opleiding tot slager vindt plaats in een abattoir en de slagersvakschool. Na 1985 gaat men over op het leveren van geëvacueerd en geportioneerd vlees.



In het boekje "Wat kun je worden bij de Koninklijke Marine", dat ik in 1969 ontving toen ik bij de KM solliciteerde, staat op bladzijde 73 onder de noemer 'Bottelier': "Werkkring, het beheer van de voorraden levensmiddelen en kleding valt geheel onder de bottelier. Hij verzorgt de hieraan verbonden administratie en geeft dagelijks



de rantsoenen voor de bemanning uit. Zijn adviezen kunnen van grote invloed zijn op de samenstelling van het menu. Hij moet over een behoorlijke warenkennis beschikken om de kwaliteit van de aan boord te nemen levensmiddelen te kunnen beoordelen. Voorts doet hij dienst als slager aan boord daar het vlees meestal onuitgebeend wordt ontvangen. Tenslotte kunnen ook werkzaamheden in de kantine of de scheepstoko (winkel) aan hem worden toevertrouwd.

In het handboek bottelier van W.J. Wingelaar wordt uitgebreid geschreven over de kennis, vakbekwaamheid en taken die de aankomend



bottelier onder de knie moest krijgen alvorens de functie in de praktijk te brengen. In deze functie werd de bottelier geconfronteerd met het omgaan met levensmiddelen, kleding, gamellegeldartikelen, detail dan wel de scheepstoko. Daarnaast de algemeen geldende voorschriften van de Koninklijke Marine en de daarbij behorende administratieve handelingen. Al deze werkzaamheden voerde de bottelier uit onder verantwoordelijkheid van de Officier van Administratie of de commandant, maar bleef uiteindelijk persoonlijk verantwoordelijk voor de wijze waarop deze werkzaamheden werden uitgevoerd.

Deze werkzaamheden startten al voordat een schip in dienst werd gesteld. Daarbij werd gelet op de inrichting van de bergplaatsen (goed werkende vriezers en koelkamers), het opzetten van de administratie, het aanvragen van levensmiddelen, het verwerken en bergen van de aangevraagde artikelen en het opzetten van een schema in het kader van de samenwerking met kok, hofmeester, provoost en de chef der equipage.

De administratie werd verwerkt in diverse boeken en lijsten zoals: Mutatieboek, mutatielijst, rolboek, sterktelijst, bestelbonnen, bonnenboek, schaftingboek, facturenboek, opzetboekje, restantboek, spoelingboek, emballageboek, kooi- en zakkenboek, menulijst, vleesverdelingslijst, verantwoording van levensmiddelen, bezuinigingsstaat en restantlijst.

Reeds ten tijde van de VOC (1602 – 1800) zorgden de Heren XVII, het bestuur van de VOC, voor het inspecteren, opkalefateren van

de schepen, de lading en de bemanning. In het bestaan van de VOC zag men met de jaren het aantal bemanningsleden aan boord groeien tot wel 300 opvarenden per schip in de achttiende eeuw. In de periode dat de schepen bij Texel nog voor anker lagen kon de bottelier de bemanning nog voorzien van vers voedsel dat met lichters vanaf de vaste wal aan boord werd gebracht. De voeding voor de reis was dan al aan boord opgeslagen en op de victualielijsten vermeld. In het begin van de zeventiende eeuw werd proviand voor 15 maanden ingeslagen tot men in 1652 Kaap de Goede Hoop als tussenstop en foerageringspunt, en men in principe genoeg had aan een voedselvoorraad voor negen maanden. Pas in 1673 durfde men het aan om deze voorraden officieel voor te schrijven conform gedrukte victualielijsten. Om de bevoorrading goed te laten verlopen hadden de Kamers contracten afgesloten met leveranciers zoals bakkers, slagers en brouwers. Dat ook hier de hand nog wel eens werd gelicht met de inkoop van goederen is van alle tijden. In de rapporten van Hermanus van Breevoort die in 1756 als boekhouder van het slachthuis en wijnmagazijn van de Kamer van Amsterdam werd aangesteld, werd dit destijds al aan de kaak gesteld.

Op de victualielijst werd aangetekend op welke datum het voedsel aan boord kwam en op de houten vaten werd de inhoud van de vaten beschreven door de naam van het product in te branden. Vanaf 1723 was men verplicht om op de vlees- en spekvaten de afvuldatum in te branden.

Eind vijftiende eeuw maakte men nog onderscheid tussen zomer- en winterschepen die respectievelijk tussen april en december en van december tot en met maart werden bevoorraadt. Een en ander betekende dat in de periode april en december meer spek, water en gort maar minder vlees, bier en erwten werd meegegeven.

De bottelier gaf dagelijks de benodigde ingrediënten aan de kok en controleerde de victualiën op eventueel bederf en lekkage en deelde de wekrantsoenen brood, kaas, boter en azijn uit aan de manschappen. De 'verse balie' luchtte en keerde het bederfelijke voedsel en weekte de gepekeldde stokvis en dito vlees. Voor de opslag van broden was een broodkamer ingericht op het achterschip en was er op sommige schepen ook een aparte kaaskamer.

Tijdens de maaltijd hield het 'ketelskwartier', de bottelier, de kok en hun maten de wacht en gingen pas eten wanneer de bemanning

uitgegeten was. Vermoedelijk komt hier het bekende woord 'Ketelaar' vandaan (FR).

Op de victualielijst stonden gedurende een eeuw dezelfde producten aangegeven zoals: gort, brood, vlees, spek, stokvis, kaas, boter, olie, erwten (groene en witte erwten, bruine bonen en kapucijners), bier, wijn en water. Van deze victualielijst werden vijf exemplaren geschreven voor de koopman, schipper, assistent, opperstuurman en de hoogbootsman. Tevens ontvingen deze personen een rantsoenbrief met daarin vermeld de hoeveelheden die per opvarende verstrekt mochten worden. Reeds vanaf 1696 zijn de hoogbootsman, de schieman en de constapel aangewezen om bij de rantsoenverstrekking aan de bakken aanwezig te zijn. Standaard waren er vier (stok)visdagen, twee spekdagen en één vleesdag per week. Voornamelijk rundvlees en varkensspek, lees varkensvlees. Al het vlees werd gepekeld en gekuipt meegenomen.

Bij aanvang van de reis ontvingen de opvarenden een aantal kazen waar ze de gehele reis mee moesten doen. De bottelier verstreekte per week per persoon 4 pond brood, ½ pond boter of 1 mutsje (15 cl) olie en 1 mutsje azijn. Het bij aanvang van de reis ontvangen brood werd gebakken met tarwe- en roggebloem en wanneer dit op was werd aan boord gebakken met tarwe- en boekweitmeel. Boter werd ingeslagen voor de eerste drie maanden waarna men overging op het gebruik van (olijf)olie, beide dienden vooral als smaakmaker van het brood.

In het bijzijn van de bootsman, de schieman en de konstabel, zorgde de bottelier voor de verdeling van de meegenomen vaten bier, wijn, brandewijn en water.

De bottelier overhandigde dan het botteliersbriefje, met daarop de hoeveelheid verstrekte drank, aan een van de onderofficieren ter ondertekening.

Na aankomst in Indië werden de rantsoenen- en botteliersbriefjes door de schipper overhandigd aan de Visitateur-Generaal of de Heren Equipage, waarbij de bottelier en de onderofficieren bij deze autoriteiten een eed moesten afleggen op hun handtekening. Met behulp van de botteliers- en rantsoenbriefjes werd het consumptieboek bijgehouden.

Het meegenomen bier moest binnen twee à drie maanden opgedronken worden, dagelijks dronk men wel twee liter per persoon. Bier dat in het voor- of najaar was gebrouwen bleek langer houdbaar dan het bier dat 's zomers werd gemaakt. Was het bier op, dan ging men over op water.

Voor elk bemanningslid 1 flapkan (1½ liter, bierkan met flap of deksel) of 8 mutsjes. Niet onvermeld mag blijven dat ook limoensap, rijk aan vitamine C, aan boord werd meegenomen, ware het in kleine hoeveelheden. Tijdens de reizen naar, maar vooral vanaf de Oost, werd in plaats van gort rijst gegeten waaraan boter (of olie) en suiker werden toegevoegd soms aangevuld met tamarinde. De algemene hap bestond dan vooral uit katjang (Indische erwten of bonen) aangevuld met vlees dat op de heenreis reeds aan boord was maar ook in de Oost was ingekocht. Dit vlees was dan gedroogd (dendeng) en lang houdbaar voor de terugreis.

Het water werd opgeslagen in leggers van circa 600 liter met een totale voorraad voor vijf tot zes maanden.

De sterkere dranken zoals wijn en brandewijn waren minder bederfelijk en beter houdbaar. De bemanning kreeg hiervan eenmaal per week een kleine hoeveelheid tijdens of na de maaltijd.

De wijnen werden geïmporteerd vanuit Frankrijk, Spanje, het Rijnland of Toscane. Pas aan het einde van de 18^e eeuw werden ook de Kaapse wijnen aan boord van de schepen geïntroduceerd en gerantsoeneerd voor het tweede deel van de reis richting Azië of de Republiek der Nederlanden. Vooral de sterkere dranken zoals brandewijn en, na 1742, de jenever werden in kleine hoeveelheden ingeslagen omdat het alcoholpercentage in deze dranken brandgevaarlijk zou zijn. Het rantsoen sterke drank dat de bemanning ontving moest direct in het bijzijn van de bottelier worden genuttigd. Ook de Indische rijstwijn (arak) was tijdens de retourreizen een welkome versnapering.

In de rantsoenbrief stond de rantsoenering van de bemanning duidelijk voorgeschreven en de uitgifte werd verantwoord op de botteliers- en rantsoenbriefjes en overgenomen in het consumptieboek.

De bestuurder van de diverse Kamers konden hiermee de naleving van de officiële rantsoenorder controleren.

Vanaf 1602 werden de consumptieboeken wekelijks bijgewerkt en de consumptierekening pas aan het einde van de reis opgemaakt; berekend over het gemiddelde aantal bemanningsleden en vervolgens kloppend gemaakt met de voorschriften.

Na 1696 moest de consumptie dagelijks in de consumptieboeken worden genoteerd en werd een weekoverzicht gemaakt.

Niettemin kunnen wij ervan uitgaan dat ook al in deze tijd men bijdehand genoeg was om er een creatieve boekhouding op na te houden. ADBMK = "Als de boeken maar kloppen", zal ook hier tijdens de doorgaans lange reizen van toepassing zijn geweest, waarbij de evenredigheid van de toegekende proviand niet op alle bemanningsleden van toepassing zal zijn geweest.

Bovendien overleden tijdens de reis relatief veel zeelieden aan bedorven voeding, ondervoeding of tekorten aan diverse vitamines. Opvarenden verlieten het schip omdat zij werden opgenomen in een hospitaal in een vreemde haven of deserteerden in verre oorden. Of de hieraan gerelateerde tijdstippen ook daadwerkelijk stante pede werden genoteerd in de monsterrollen, wellicht met potlood een dag of twee of een week later, is nog maar de vraag. Wanneer dat beter zou uitkomen voor een kloppend consumptieboek, denk ik dat er verder geen haan naar zou kraaien.

Medio 20^{ste} eeuw is er voor wat betreft de administratie niet veel veranderd.

In 1936 werden in het VVKM 47 diverse regels vastgelegd; populair gezegd was dit het "Handboek Bottelier". Zo moest de bottelier zijn weg zien te vinden tussen de van rijkswege verstrekte voeding, ook wel Rijksvoeding genoemd, en de Gamelleadministratie. De Rijksvoeding werd op basis van rantsoenen uitgegeven en verantwoord in de voorraadadministratie waarin de dagelijkse verstrekking, het totaalverbruik en het overschot van de goederen werden verwerkt. Daarnaast werd in een sterktestaat het aantal bemanningsleden bijgehouden onderverdeeld in Commandant, Officieren, Onderofficieren, Korporaals en manschappen.

Dat de administratie grote overeenkomsten had met een schaakspel blijkt wel uit het feit dat bepaalde rantsoenproducten ingewisseld konden worden voor andere producten door

verrekening met een tegengewicht of geldswaarde.

De geldswaarde werd door het Ministerie van Defensie bepaald en gepubliceerd.

Voor het inslaan van rantsoenen werd de berekening als volgt gemaakt, bijv.:

Aantal dagen x aantal bemanningsleden x het rantsoen.

Voor een bemanning van 300 opvarenden:

Rantsoen vlees met been
= $300 \times 0.15 \text{ kg} = 45 \text{ kg}$

Beenderenpercentage en afval:

$\pm 20\% = 9 \text{ kg}$

Vlees zonder been

36 kg

$36 \text{ kg} : 300 = 0.12 \text{ kg}$ per rantsoen per opvarende.

Uiteraard dient er rekening te worden gehouden met diverse mutaties. In het mutatieboek worden de dagelijkse veranderingen bijgehouden zoals: plaatsingen, overplaatsingen, detacheringen, opname/terugkeer hospitaal, extra schafters en anderen dan militairen der zeemacht.

In het verlengde van het mutatieboek werd ook een kooi- en zakkenboek bijgehouden van opvarenden die door plotselinge afwezigheid niet aan boord waren en waarvan de goederen in bewaring werden gegeven bij de bottelier.

Dat de voeding belangrijk is voor de instandhouding van ons lichaam en het ontwikkelen van energie om arbeid te verrichten, is voor iedereen wel duidelijk. De bottelier moest zich dan ook bekwamen in het onderscheiden van de voeding waarin de diverse bestanddelen zoals eiwitten, koolhydraten, vetten, zouten, water en vitaminen voorkomen en de diverse specerijen om het voedsel op smaak te brengen.

Daarnaast moest de bottelier zich verdiepen in de Warenwet om onderscheid te kunnen maken in deugdelijke en ondeugdelijke voedingswaren

Als slager diende de bottelier zich te bekwamen in de inkoop en verwerking van vlees dat zowel levend als geslacht kon worden ingekocht.

Daarbij moest de bottelier kennis hebben van de diverse veeslagen zoals het zwart-bond Fries-Hollands veeslag, het rood-bont Rijn, Maas- en IJssel veeslag, het blaarkop

Gronings veeslag en de rundveetypen zoals het vleestype, het melktype en het werkttype. De benamingen naar de leeftijd en de gezondheidstoestand van de runderen moest de bottelier kunnen onderscheiden.

Ook de verwerking van het rund- en varkensvlees werd in de opleiding grondig onderwezen.

Informatie uit: "Voeding op de schepen van de VOC", P.G.M. Diebels

*"Bottelier Koninklijke Marine". Jan Rijks, 2015
"Handboek Bottelier", W.J. Wingelaar, onder recepten in Hoboko.nl*



VOEDINGTARIEF (VVKM 47) BIJLAGE 1

De hoeveelheden, welke per man per dag ten hoogste mogen worden verbruikt, zijn:

Artikel	Als vervanging mag worden verstrekt	Volledig dagrantsoen	Afronderlijke maaltijden		
			Ontbijt	Warme maaltijd	Broodmaaltijd
groenten, verse		1 rantsoen	—	1 rantsoen (cf. specificatie ³)	—
	groene erwten	0,200			
	houwit bonen	0,200			
	kapucijners	0,200			
	groenten in blik	0,340			
	groenten diepvries	0,250			
	wit gedroogd	0,015			
	bruine bonen in blik	0,850			
	kapucijners in blik	0,850			
	erwtensop in blik	zie aardappelen			
fruit		0,100	—	0,100	—
	vruchten op ijs ⁴)	geldwaarde			
	vruchten op ijs ⁵)	geldwaarde			
melk, verse		0,450 ltr	0,150	0,100	0,200
	koemelk	0,125 ltr			
	melk in blik	0,200			
	karnemelk	geldwaarde			
	vruchten) yoghurt				
	(ook in kleinverpakking ⁶)	geldwaarde			
	sta	geldwaarde			
	melkpoeder	0,050 uitdrukt in de Ned. Antillen			
rundvlees met been		0,150	—	0,150	—
	varkensvlees met been ⁷)	geldwaarde			
	rookworst	geldwaarde			
	zeeris, verse	geldwaarde			
	tonk	geldwaarde			
	lever	geldwaarde			
	rieten	geldwaarde			
	rieten	geldwaarde			
	kip	geldwaarde			
	schapevlees	geldwaarde			
	wild en gevogelte	geldwaarde			
	braadworst	geldwaarde			
	corndieet/pork in blik	0,150			
	gehaakt in blik	0,21 25			
	rundvlees, gefraiden				
	in blik	0,170			
	postisch in blik	0,21 25			
	erwtensop in blik	zie aardappelen			
	frikadel	geldwaarde			
	hamburgers	geldwaarde			

Voor de noten 5, 6, 7, 8 en 9: zie bladzijde 5.