



## Algemene informatie

Deze Postboei 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,-
- Voorbezoeking 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 Postboei.

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

## Het bestuur

|                                                   |             |
|---------------------------------------------------|-------------|
| <b>Ere lid</b>                                    |             |
| <b>Mevr. W. van Son</b>                           | <b>2001</b> |
| <b>Dhr. H. de Bles</b>                            | <b>2017</b> |
| <b>Voorzitter</b>                                 |             |
| <b>Fijko van der Laan</b>                         |             |
| <b>Email: ftsvanderlaan@hetnet.nl</b>             |             |
|                                                   |             |
| <b>Penningmeester</b>                             |             |
| <b>Hennie van Wilgenburg</b>                      |             |
| <b>hennievandwilgenburg@icloud.com</b>            |             |
| <b>Secretaris</b>                                 |             |
| <b>Adriaan Leeuw</b>                              |             |
| <b>vrienden@marinemuseum.nl</b>                   |             |
| <b>Redactie</b>                                   |             |
| <b>Tom Geiger</b>                                 |             |
| <b>tgeiger@quicknet.nl</b>                        |             |
| <b>Evenementen &amp; Lezingen</b>                 |             |
| <b>Frits Rohling</b>                              |             |
| <b>Frits.rohling@gmail.com</b>                    |             |
| <b>Website</b>                                    |             |
| <b>Marinemuseum.nl/nl/word-vriend</b>             |             |
|                                                   |             |
| <b>Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur</b> |             |
| <b>Cees Boelema-Robertus,</b>                     |             |
| <b>Vestigingsdirecteur Marinemuseum</b>           |             |

| INHOUD POSTBOEI                            |       |    |
|--------------------------------------------|-------|----|
| Algemene informatie                        |       | 1  |
| Het Bestuur                                |       | 1  |
| Van de voorzitter                          |       | 2  |
| Agenda                                     |       | 2  |
| Van de directeur                           |       | 3  |
| Van Gortschaften tot theewater             | A.J.  | 5  |
| 200 jaar reilen en zeilen deel 2           | F.R.  | 13 |
| Bosscher lezing Met vrouwen naar zee       | F.R.  | 19 |
| De schrijver                               | .F.R. | 20 |
| Cornelis Drebbel                           | F.R.  | 26 |
| De Admiraliteitsklok en het beeld Neptunes |       | 31 |
| Commandeur Pieter de Bitter                | F.R.  | 33 |

#### Agenda 2021/2022

- 10 sep Reünie Hr. Ms. Tonijn in het museum
- 18 sep Vriendendag vaartocht Hr. Ms. Mahu
- 22 sep Bosscherlezing - Met Vrouwen naar zee
- 27 okt Bosscherlezing - Optreden KM in de Perzisch Golf en reis van Zr. Ms. Evertsen naar Japan via Z-Chinese Zee
- 24 nov Bosscherlezing - 100 jaar DGV met diverse sprekers
- 2022
- maart Bosscherlezing - De Canon van de KM
- Expositie "Eten bij de KM" is momenteel te bezichtigen aan boord van de Schorpioen.

#### Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

In Nieuwsbrief 2021/3 werd aandacht besteed aan de schilderijen van Maarten Platje en in het bijzonder Hr. Ms. Jacob van Heemskerck. Toch nog iets over mijn grootvader, die als 13-jarige op 16 juli 1904 in dienst trad van 's rijks zeedienst als jongen bij de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden. Het matrozenwerk ging hem niet zo goed af en per 1 april 1908 werd hij aangesteld als leerling kok om op 22 april

1908 te worden geplaatst aan boord van Hr. Ms. Jacob van Heemskerck. Op de eerste reis naar Noorwegen werd juni 1908 Bodö aangedaan alwaar Prins Hendrik der Nederlanden werd geëmbarkeerd. De Prins voer mee terug naar Den Helder en tijdens de reis dineerde de prins enige malen bij de officieren en die werden beurtelings uitgenodigd bij hem te komen eten. Wellicht heeft mijn grootvader nog een kleine bijdrage geleverd aan de culinaire genoegens. In het boek 'Aan boord alles wel' van de Helden Historische Vereniging prijkt een foto van prins en bemanning ter afsluiting (maar grootvader is niet te onderscheiden). In zijn staat van dienst lees ik dat mijn opa per 1 januari 1910 de aanvangscursus bij de Amsterdamse huishoudschool met goed gevolg heeft doorlopen. Meer over dat laatste leest u in deze Nieuwsbrief in de bijdrage over eten aan boord.

Over Nieuwsbrief gesproken, op het voorblad heeft u gezien dat we de aloude en eerste benaming weer hebben gebruikt: Postboei. Dat doet me denken aan de belangwekkende taak van Uitkijk Postboei. In de tijd zonder internet en email bestond contact met het thuisfront uit het schrijven van brieven. Die deden er soms lang over. In het kader van ontgroening werden, als het weer enige tijd geleden was dat er post aan boord was gekomen, de matrozen-takenboekje wel eens op post gesteld als Uitkijk Postboei. Het verhaal was dat een speciaal vliegtuig een container met post zou afwerpen bij de Postboei. De jong(st)e matroos werd daarom gehesen in syntaxpak en voorzien van een bakelieten headsetje voorop de bak geposteed met de opdracht om uit te kijken naar de postboei teneinde de container met post niet te missen. De kleur van de boei was natuurlijk knalrood, in de kleuren van de brievenbussen van de PTT (de Post, Telegraaf en Telefoon dienst).

Zodra die boei in zicht zou komen via de headset en sound powered telefoon doorgeven aan de brug... Menig matroos heb ik zo een uurtje zien kleumen tot zijn leermeester het welletjes vond. Als donateur kunnen we vanaf nu ook Uitkijk Postboei zijn aangezien de uitgave steeds mooier en interessanter wordt.



Neptunes / van Heemskerck

Tot slot, ook ik was als adelpoort een jaartje geplaatst op de oude Jacob van Heemskerck (maar die heette toen Neptunus), het logementsschip van het KIM. Een tweepersoons buitenhut met patrijspoort met uitzicht op de Nieuwe Haven.

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

Fijko van der Laan

### *Van de directeur*

Beste mensen,

Inmiddels drijven we na een wat herfstige zomer langzaam het najaar in. Tijd voor een 'sitrep' uit het Museum.

Het Museum heeft het afgelopen hoogseizoen 'rustig' doorgedraaid. En de bijzonderheid daarvan zit in het woordje 'rustig'. Het is niet rustig, maar het team doet wel rustig, zoals het hoort. We zitten immers nog steeds in de pandemie en hebben daardoor als 'doorstroomlocatie' te maken met beperkingen en de protocollen van de Museumvereniging. Dit betekent helaas lagere bezoekersaantallen en meer werk. Het is nog niet gedaan met de anderhalve meter. En toch draait het team onder deze verzwarende omstandigheden opgewekt door, geen onvertogen woord, en worden onze bezoekers met trots ondergedompeld in de wereld die Marine heet. Ik durf te stellen dat wij binnen de geldende beperkingen het maximaal haalbare resultaat neerzetten. Een groot woord van dank aan ons hele team is op zijn plaats.

In de vorige nieuwsbrief heb ik u wat uitgebreider verteld over de plannen met de

benedenverdieping van de Geschutsmakerij. Daarbij heb ik aangegeven dat plannen maken één ding is, maar deze gefinancierd krijgen iets anders. 'So far so good'. Wij hebben groen licht gekregen voor de eerste fase van de vernieuwing (op de plek waar 'Zeeslag' stond) en we zijn gestart. Onderstaande foto's schetsen een beeld van waar wij zoal mee bezig zijn.

Allereerst de Slag in de Javazee. U ziet een detail van het schilderij waar Maarten Platje nu aan werkt. Het betreft een afbeelding van de Slag op een doek van 1 bij 2 meter, het grootste werk van Maarten tot nu toe. Het doek wordt gemaakt in opdracht van het Karel Doormanfonds; ik hoop het doek op



Detail Slag in de Java Zee door Maarten Platje

27 februari volgend jaar tijdens de jaarlijkse herdenking van de Slag namens het Museum in ontvangst te mogen nemen. Opvallend is Maarten's aandacht voor historische detaillering. U kunt voorbeelden daarvan aantreffen op de website van het Museum, waar Maarten de wordingsgeschiedenis van dit bijzondere werk met ons deelt. Een aanrader.



Presentatie in de Geschutsmakerij

Op bovenstaande foto ziet u de heringerichte (kleine) Javazee presentatie in de Geschutsmakerij waar een voorstudie van het schilderij als blikvanger getoond wordt. De herinrichting was noodzakelijk omdat 'Zeeslag' inmiddels is afgebroken en wij vinden dat de scheepsbel van Hr.Ms. de Ruijter altijd een zichtbare plek moet hebben in ons Museum.



Dan de (lege) Geschutsmakerij. Zoals u ziet is 'Zeeslag' afgebroken om plaats te maken voor een nieuwe opstelling 'Marine schatkamer'.



Een plek waar mooie stukken uit onze collectie getoond, uiteraard toegankelijk voor publiek, maar ook beschikbaar 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 gedachten gaan uit naar een presentatie over 'Navy Games' waarin het verhaal wordt verteld hoe het spelen van spellen (zoals op de tactische vloer) is ingebed in de opleiding van Marinepersoneel, vroeger, nu en wellicht straks. De plannen voor beide ruimtes zijn in ontwikkeling, dit wordt vervolgd.

'Cold Storm' gaan wij tot leven te wekken, en hopen wij zodra de maatregelen het toelaten het Brughuis te heropenen.

Dit alles overziend kan ik constateren dat we lekker bezig zijn hier.

Museum 2.0.

Het is wat stil op dat dossier. De discussie over de toekomst van de Stichting Koninklijke Defensiemusea (in meest brede zin, dus niet alleen over de wensen voor een geheel vernieuwd Marinemuseum) ligt sinds vorig najaar op het politieke dek in Den Haag. Dit omdat de huidige subsidie (nog los van de inkomstenderving door de Coronacrisis) niet voldoende lijkt te zijn om de vier aangesloten musea een financieel duurzame toekomst te garanderen. Op dit moment wordt onderzocht hoe groot de problematiek daadwerkelijk is. Als dat duidelijk is zullen er wellicht keuzes gemaakt moeten worden. Hoe dit gaat uitpakken is vanuit mijn kantoor niet te voorspellen. De realiteit gebiedt ons te onderkennen dat er grote financiële vraagstukken op de BV Nederland (en Defensie) afkomen en dat het leggen van de financiële puzzel ingewikkeld zal zijn.

Onze ambitie is onveranderd, of deze haalbaar is zal moeten blijken. Wij volgen de discussie op afstand, want het adagium 'blijf van de dansvloer als olifanten dansen' is hier van toepassing. Onze focus nu ligt op het draaiende houden van een kwalitatief hoogwaardig Marinemuseum; wij gaan moderniseren binnen de mogelijkheden die ons geboden zijn. Dat is leuk en mooi en dankbaar werk. De blijde gezichten van onze bezoekers spreken boekdelen, evenals de vele positieve reacties die wij mogen ontvangen.

Wij gaan stap voor stap voorwaarts.

Hartelijke groet, Kees





Matrozen aan de bakstafel, ca. 1930 foto Marinemuseum

Door:

Hanneke Hofman en drs. Annet Jonker,  
Registrator / Documentalist Marinemuseum

*Vanaf de instelling van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht (de latere Koninklijke Marine) in 1815 was voeding voor de manschappen een belangrijk uitgangspunt. Immers, goede voeding zorgt voor meer toewijding en werkkraft. Bovendien is het essentieel voor de gezondheid van de bemanning. Dit besef leidde ertoe dat ook voor korte reizen ruime voedselvoorraden werden meegenomen. Wat werd er aan boord gegeten en hoe werd het eten bereid? Posing tot een antwoord.*

In de beginjaren van de marine, rond 1815, was het leven aan boord niet gemakkelijk. De dagen waren lang, de bemanning verrichte vaak zwaar werk en verbleef in krappe ruimtes. De dagelijkse warme hap vormde een hoogtepunt in het sobere marineleven en zorgde bovendien voor een aangename geur ter afwisseling van de stank aan boord. De kok nam om die reden een belangrijke positie in. Voor het eten aan boord bestonden geen ingewikkelde recepten, daar was geen tijd noch de ruimte en middelen voor. Veel gerechten kregen

eigen benamingen, vaak een kernachtige formulering van wat op tafel stond en helaas niet altijd voldeed aan de verwachtingen.

### **Wat werd aan boord gegeten?**

Indien mogelijk werden voor lange reizen levend slachtvee zoals runderen, varkens

en kippen en lang houdbaar pekelvlees mee aan boord genomen. Voor 1900 at de marineman meestal twee keer per week kapucijners met spek, drie keer snert en twee keer rijst met vlees. Al met al eentonige gerechten waarbij grauwe en groene erwten alsmede bruine bonen de boventoon voerden. Rijst werd vooral in de tropen gegeten. Het ontbijt bestond uit gort met boter en stroop. Daarom werd het ontbijt bij de marine vroeger 'gortschaften' genoemd. Bij de avondmaaltijd kwam brood met boter en soms een stukje kaas op tafel. Daarbij dronken de opvarenden zeer slappe koffie,



*Opslagplaats voor watervaten op het Marine Etablissement Amsterdam, ca. 1930 Foto Marinemuseum*

aangeduid als theewater. Vaak was er tijdens een lange reis geen vers brood en in plaats daarvan kreeg de bemanning scheepsbescuit (zeekaak).

Rond 1900 kwamen er aardappelen op het menu, gecombineerd met bijvoorbeeld stokvis. De kwaliteit van het eten aan boord werd in de twintigste eeuw door betere bewaar technieken, effectievere koeling en kortere reistijden uitgebreider en smakelijker. Ovens kwamen aan boord om brood te bakken. De bereiding van het eten bleef echter een uitdaging. De gort verdween van het menu en melk was niet meer uitsluitend bedoeld voor de zieken.

De marine hield rond de jaren 1950 een bepaald weekmenu aan: maandag snert en nasi, dinsdag aardappelen met groenten en vlees, woensdag rijsttafel, donderdag Zeeuwse rijsttafel en vrijdag vis met aardappelen en wortelen met doperwtten. Zelfs in de tropen werd daar niet van afgeweken! Nog altijd wordt op marineschepen een weekmenu aangehouden met op woensdag de traditionele rijsttafel.

### **Scheepsproviand**

Het was gebruikelijk dat de Nederlandse marineschepen grote hoeveelheden levensmiddelen meenamen voor meerdere maanden. In de negentiende en begin

twintigste eeuw waren het droge producten zoals groene erwten, kapucijners, gort, rijst, blikken rats (stampot), suiker en koffie. Voor vertrek uit Nederland en in buitenlandse havens werd vers brood, groenten, fruit, eieren en levend slachtvee (koeien, varkens en kippen) ingeslagen. Aan boort werd zout toegevoegd om het langere tijd in blikken te kunnen bewaren. Pekelvlees werd in goed gesloten vaten opgeslagen. Peulvruchten lagen in een droge, goed geventileerde bergplaats. Hardbrood (scheepsbescuit) werd in vaten bewaard en later in met zink beklede broodkamers omdat dat beter werkte tegen vraat van muizen en ratten. Het graan werd in de vorm van meel in eikenhouten vaten bewaard op een koele en goed geventileerde plek. In het koelste deel van het schip waren kaaskamers ingericht, bekleed met zink. De kazen moesten regelmatig gekeerd worden. Naast voedsel werd heel veel drinkwater meegenomen. Eerst in houten vaten en later in ijzeren watertanks die met een laagje cementsteen bekleed werden om een roestsmaak tegen te gaan.



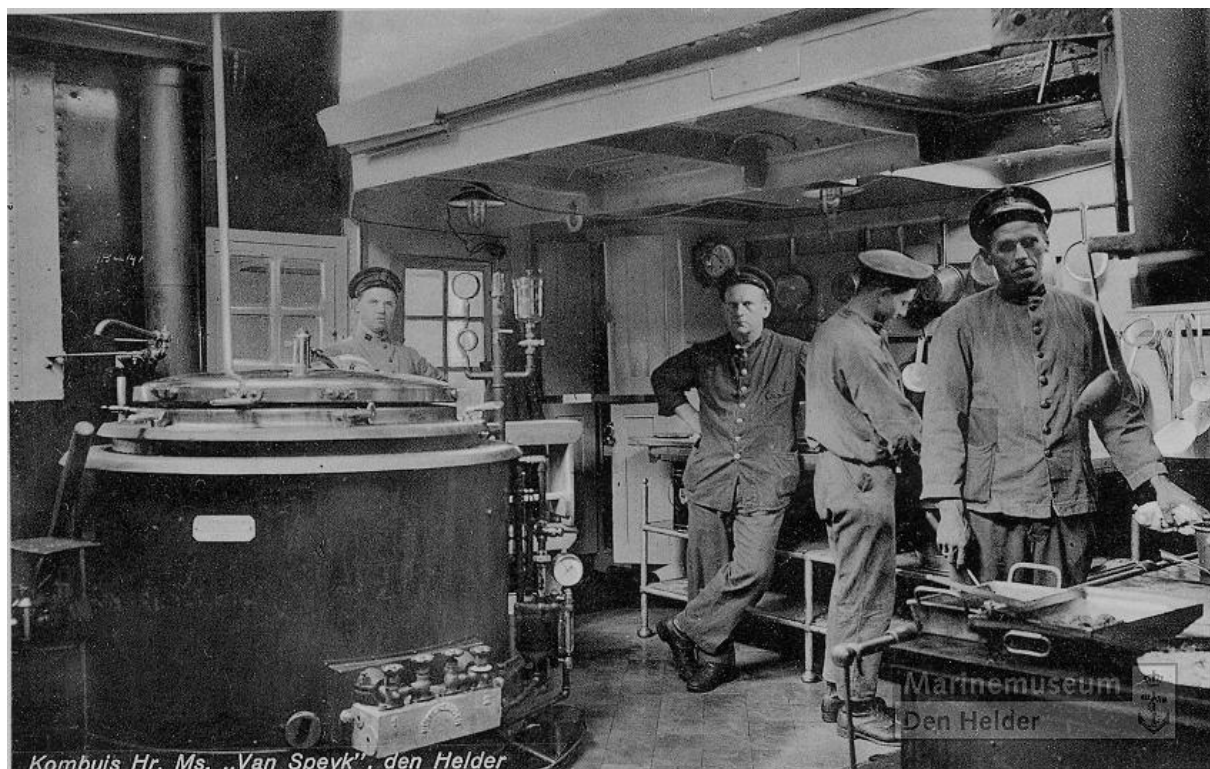
### Fourageren

De voorraden die in de thuishaven werden ingeslagen, waren doorgaans niet voldoende voor de hele reis. Daarom was het noodzakelijk om te 'fourageren' als een vreemde haven werd aangedaan. Laten we ons niet vergissen in de hoeveelheden proviand die mee aan boord gingen, afhankelijk van het aantal opvarenden. Bijvoorbeeld: Hr. Ms. pantserdekschip *Gelderland* (325 bemanningsleden) nam in de haven van Djibouti in 1900 360 kg vers brood, 480 kg vers vlees, 150 kg uien en 3 kg rundvet aan boord. In de volgende haven, Aden, sloeg men twee maanden later 114 kg vers rundvlees in en als ziekenkost 6 kippen, 100 eieren en 48 blikken gecondenseerde melk. Later op de reis naar Nederlands-Indië werd er onder meer 600 kg rijst, 300 kg suiker, 180 kg koffie en 18 kg limoensap (tegen scheurbuik) meegenomen. Het fregat Hr. Ms. *Van Nes* (198 bemanningsleden) gebruikte tijdens een reis van zes maanden in 1982 onder meer 10.860 kg aardappelen, 750 kg patat, 13.844 kg groenten, 7.291 kg vlees, 10.550 liter melk, 21.601 eieren, 1.090 kg kaas en 19.765 broden. Van die broden werden er 8.000 aan boord gebakken. De voorraden lagen opgeslagen in bergplaatsen voor droge victualie (proviand), meelbergplaats en diepvries. Er waren aparte koelkasten voor zuivel, groenten, fruit en kaas.

### Bereiding van de maaltijden

De keuken op een marineschip (kombuis) was veelal een kleine ruimte. De kok moest daarin voor veel mensen het eten klaarmaken. Dit deed hij in de negentiende eeuw in grote pannen op een fornuis met open vuur, gestookt op kolen. Bij schietoefeningen moest het vuur in de kombuis gedoofd worden en kon er geen warm eten gemaakt worden. Het bereiden van diverse producten nam veel tijd in beslag. Zo moesten het gezouten vlees en spek dat in vaten bewaard werd, voor gebruik in water van het overtollige zout worden ontdaan. Het water moest een paar keer ververst worden. Kapucijners en grauwe erwten moesten een nacht in de week worden gelegd en daarna zeer langzaam aan de kook worden gebracht. Dat duurde tussen 2,5 en 5 uur. Ook gort (gepelde gerst) moest ruim een nacht weken en een aantal uren koken. Gerechten zoals rotmok (een soort haché) en arme jongens (hardbrood met ui, vet en augurk) stonden de hele nacht op het fornuis te sudderen. Vanaf 1880 kon er aan boord in ovens vers brood gebakken worden. In het begin werd slechts één keer per week dit brood verstrekt, aangezien het bereiden ruim een dag kostte.

De bakker van het geleidewapen fregat Hr. Ms. *Tromp* had in de jaren 1980 gelukkig een deegkneedmachine zodat hij het deeg voor



Kombuis Hr. Ms. „Van Speyk”, den Helder

Kombuis van het Hr.Ms. opleidingsschip Van Speijk , ca. 1930 Foto Marinemuseum

ruim 300 man niet met de hand hoefde te kneden. Tegenwoordig hebben de schepen kant en klaar diepvries deeg mee. Het koken bij stormweer was een aparte uitdaging. Hiervoor konden op het fornuis stormlatten aangebracht worden om het schuiven van potten en pannen te voorkomen

### **Kok bij de Koninklijke Marine**

Zoals eerder opgemerkt, had de kok een belangrijke functie. Toch bestonden onder de bemanning tal van scheldnamen voor de kok zoals kanepieper of stijverijstkoker. Het werk van de kok was niet alleen gewenst, het werd ook verwenst als de kwaliteit en de smaak van de maaltijden tegenvielen. De bemanning stelde tamelijk hoge eisen aan het eten.

In de negentiende eeuw waren meerdere koks aan boord. Dat had te maken met de verschillende groepen bemanningsleden. Zo waren er de scheepskok, de officierskok en de kajuitskok. In de twintigste eeuw kende de marine alleen nog koks die in rang varieerden van korporaalkok tot en met adjudantkok. De hoogste in rang werd chef genoemd. Rond 1900 ging de marine een samenwerking aan met de Amsterdamse Huishoudschool voor het opleiden van koks en hofmeesters. In 1904 waren 163 koks in dienst. Hr.Ms. pantsoerschip *Koningin Regentes* had in dat jaar vijf koks aan boord op een bemanning van 342 man. Een marinekok kreeg vanaf 1949 zijn opleiding in het Marine Opleidingskamp te Hilversum en vanaf 1978 aan de Logistieke School op de Marinekazerne Amsterdam. Na het leren van de grondbeginselen van het vak werd de rest aan de hand van een takenboek in de praktijk geleerd. De tegenwoordige koks krijgen een zeer goede opleiding aan de Belgisch-Nederlandse Commissariaatschool School te Brugge.

### **Bottelier bij de Koninklijke Marine**

De bottelier is de onderofficier belast met het toezicht op en beheer van de levensmiddelen en de verstrekking daarvan, zowel aan de bemanning als aan de kok. Het gaat dus om aankopen, beheer en uitreiken van proviand. Daarvoor zijn niet alleen warenkennis, maar ook administratieve kwaliteiten nodig. In de bottelarij werden

allerlei boeken bijgehouden voor de ontvangen levensmiddelen, de magazijnvoorraad en de bemanningssterkte. Ieder bemanningslid kreeg rijksvoeding verstrekt die per dag in rantsoenen door de bottelier werd uitgegeven. In de negentiende eeuw deelde de bottelier dagelijks de oorlammen (glaasjes jenever) uit aan bemanningsleden. In 1904 had de marine 89 botteliers in dienst. Hr.Ms. pantsoerschip



*Kok a/b van Hr.Ms. torpedobootjager Piet Hein, 1952 foto Marinemuseum*

*Koningin Regentes* had in dat jaar twee botteliers en negen hofmeesters op een bemanning van 342 man. In buitenlandse havens zorgde de bottelier voor de inkoop van onder meer brood, melk, eieren, vlees, groenten en fruit. Bij aflevering moesten de waren gecontroleerd worden en de kwaliteit gecheckt. Voor 1975 was de bottelier tevens slager aan boord. Na 1978 werden de dienstvakken bottelier, hofmeester en kok samengevoegd tot de groep Logistieke Dienst Verzorging. Zie ook Nieuwsbrief 2021/3

### **Hofmeester bij de Koninklijke Marine**

De marine hofmeester was belast met de verzorging van de officieren en



onderofficiëren aan boord van een schip of bij een walinstelling. Dit hield in de verzorging van de maaltijden en het serveren daarvan en het onderhoud van de kajuit, gamelles (ruimten waar de hofmeester voorbereidingen treft voor het dekken van de tafels en het serveren van eten), hutten, de longroom (officiersverblijf) en het onderofficiersverblijf.

Hofmeesters in opleiding kregen kooklessen en lessen tafelbediening, het samenstellen van menu's, het zetten van koffie en thee, het op het oog keuren van vis, vlees en verse groenten, het garneren van lunchschotels en het onderhouden van zilver-, glas- en vaatwerk. In 1904 had de marine 97



*Een hofmeester met ontbijt op weg naar de commandant van mijnenlegger Hr. Ms. Jan van Brakel, ca. 1950* foto Marinemuseum

hofmeesters in dienst.

### Eten naar rang

Ieder bemanningslid aan boord van een marineschip kreeg dagelijks een bepaald rantsoen levensmiddelen. Daarin werd geen onderscheid gemaakt tussen rang of stand, ieder ontving een gelijke portie. Voor extra voedsel (toevoegingen) aan tafel bestond het gamellegeld (gamelle betekent drinkvat/eetketel). In het gamellegeld werd onderscheid gemaakt naar rang. Officiëren ontvingen meer gamellegeld dan matrozen. Met dat geld werden extraatjes gekocht zoals vlees, fruit, wijn, eieren en kruiden. In 1952

bedroeg het gamellegeld fl. 1,-- per dag voor officieren, 40 cent voor onderofficiëren en 15 cent voor korporaals en manschappen. De bemanning kreeg het tafelgeld (gamellegeld) als duidelijk was dat zij aan boord waren geplaatst en ten minste aan twee maaltijden deelnam. Het gamellegeld werd halverwege de jaren negentig van de twintigste eeuw afgeschaft.

Aan boord aten de opvarenden groepsgewijs, waarbij elke groep een eigen plek had. De matrozen, adelborsten, onderofficiëren, officieren en commandant aten apart van elkaar. Zij gebruikten hun maaltijden respectievelijk op het dek of in het



*Schaal van het commandantenservies*

*Foto Marinemuseum*

manschappenverblijf, adelborstenverblijf (nor), onderofficiersverblijf (gouden bal), officiersverblijf (longroom) en hut van de commandant (kajuit). Op de huidige patrouilleschepen van de Holland-klasse (2013) bevinden zich all-ranks restaurants waar de gehele bemanning gezamenlijk eet. Net zoals de plek waar werd gegeten, was er vanaf de negentiende eeuw tot de jaren tachtig van de twintigste eeuw verschil in het serviesgoed aan boord. Iedere groep had een eigen kleur: blauwgerand voor onderofficiëren, paarsgerand voor officieren en groengerand voor de commandant.

Vanaf 1980 werd voor de gehele bemanning het serviesgoed met blauwe rand ingevoerd.

### Blauwe hap

Bij de Koninklijke Marine wordt sinds jaar en dag op woensdag een rijsttafel geserveerd onder de naam 'blauwe hap'. Die term is ontstaan in de periode 1945-1950 en verwijst

naar de blauwe glans in het haar van inwoners van Indonesië.

Een andere minder bekende betekenis is de verwijzing naar de "mongolenvlek" of de "Achipelvlek", een blauwachtige vlek, zichtbaar net na de geboorte van een baby van Aziatische afkomst aan de onderkant van de rug. Vroeger werd spottend en zeker zonder bijbedoeling de naam "Blauwe" vaak gebruikt voor mensen afkomstig van Indische/Indonesische afkomst.



Humoristische tekening van J. Uchtmann –  
'Rijsttafel' foto Marinemuseum

De rijsttafel stond al voor 1945 op het marinemenu aangezien meer dan de helft van de marinevloot tussen 1815 en 1942 in de wateren van Nederlands Indië verbleef. Lokale gerechten vonden toen hun weg naar de schepen. De marinemannen kregen de Indonesische kost uit de eerste hand met de authentieke receptuur. Indonesische groenten, kruiden en overige ingrediënten waren in overvloed voorhanden. Alleen Nederlanders zetten diverse gerechten tegelijkertijd op tafel en zo ontstond de rijsttafel.

Een marinerijsttafel bestaat uit droog gekookte rijst met een groot aantal bijgerechten zoals een sajoer (gekruid groentesoepje), een sambalgerecht, een kipgerecht zoals ayam panggang, een vleesgerecht bijvoorbeeld babi ketjap of een visgerecht, kroepoek, seroendeng en atjar. Het kan uitgebreid worden met een saté of smoor.

Er bestaan verschillende soorten saté, sateh of satal. De meest voorkomende zijn Babi (varken), Ayam/Ayam (Kip) en Kambing (Geit). De enige "echte" soorten zijn alleen verkrijgbaar in Indonesische restaurants en toko's in Den Haag zeker thuis bij Nederlanders van Indische afkomst.

### Eetverhalen

In reisverslagen wordt dikwijls iets over het eten vermeld. Daarbij is het verschil in rang en tijdsperiode goed zichtbaar. Adelborst en latere officier George Frederik Gustaaf Gobius geeft aan dat in 1889 aan boord van de Zr. Ms. schroefstoomschip 1<sup>e</sup> klasse *Van Galen* acht slachtossen werden meegenomen. Op zaterdag werd het schip altijd gereinigd en om 12 uur werd met de scheepsbel het sein 'kok schep op' gegeven. De bemanning at kapucijners met spek, snert, stokvis met rijst of aardappelen met uien. Om 2 uur begonnen de werkzaamheden weer. Op zondag was het aan de officierstafel 's avonds gaatjesdag: 'hari lobang'. De gamellechef zorgde voor een dinertje.

Vaak was dat pudding met rumsaus, vooraf gegaan door ham, asperges en een schildpadsoepje. Alles uit blik. Ook in 2017 is eten nog steeds gespreksonderwerp. Zo heeft luitenant ter zee 2 OC Tobias Karsten van het fregat Zr. Ms. Evertsen het over het eten in gevechtssituaties, dat wordt Action-messing genoemd.

Alle bemanningsleden zijn vooraf ingedeeld in kleuren en via de scheepsomroep wordt gemeld welke kleur mag eten. Iedereen eet in het matrozenverblijf (dit is het groots) en krijgt een kwartier de tijd om te eten (meestal pasta). De logistieke dienst zorgt ervoor dat het eten precies op de juiste temperatuur is, zodat je niet je mond verbrand. Verder wordt bijgehouden of iedereen wel van zijn post is gekomen en wordt iedereen een plaats gewezen. Niemand hoeft af te wassen want in oorlogssituaties wordt wegwerpservies gebruikt.

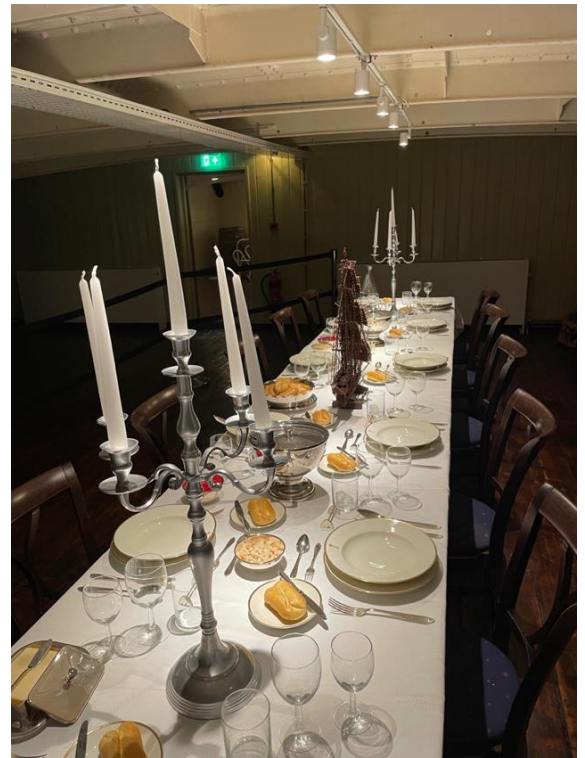
De ervaringen van matrozen zijn ook interessant en kleurrijk. Zo beschrijft matroos Leendert Dingenis van Driel dat de zeekost aan boord van de Zr. Ms. korvet *Nautilus* in 1900 bestond uit 's morgens gort, 's middags snert, kapucijners of rats en 's avonds scheepsbeschuit. In de snert dreven





**Tekening J. Wanders, 1980- Voedselbereiding aan boord van een onderzeeboot**

wel eens torren en de rats uit blik was ook niet altijd lekker. Scheepsbeschuit was zeer stevige kost en hardgebakken. Je moest het vaak in thee of koffie dopen om het te kunnen kauwen.



### Tot slot

Het eten aan boord van marineschepen is niet altijd van goede kwaliteit of voldoende variatie geweest. En smakelijk? Dat is de vraag. Wel is in de loop der tijd veel verbeterd. Dankzij verbeterde opslag- en koelingsmogelijkheden en een betere opleiding van de koks is het eten erop vooruit gegaan. Dorus zei het al: Bij de marine moet je zijn!

**'Eten bij de Koninklijke Marine' is te bezichtigen aan boord van het ramschip Schorpioen..**





*Foto's genomen aan boord de Schorpioen.*

*Copyright Marinemuseum*

Rond 1913 lijkt er een verandering op komst wanneer een commissie wordt opgericht door de minister (ad interim) van Marine, H. Colijn, onder kabinet Heemskerk. Deze commissie krijgt de opdracht mee om de defensie van Nederlands-Indië in kaart te brengen, met de bedoeling om deze overzeese gebiedsdelen koste wat kost te behouden, uiteraard om economische redenen gezien de bodemschatten die voor Nederland van groot belang zijn. Op 21 mei 1913 wordt het rapport overhandigd aan koningin Wilhelmina.

De taken van de Koninklijke Marine zouden moeten worden uitgebreid middels het instellen van een tactische eenheid en uitbreiding van havens en hulpsteunpunten in Indië, om het handelsverkeer te beschermen en vijandelijke aanvallen van buitenlandse mogendheden af te slaan. Om adequaat te kunnen ingrijpen moet de communicatie van en naar Nederlands-Indië worden gemoderniseerd en de wateren rondom de eilanden permanent en volledig bewaakt worden. Vooral de expansiedrift van Japan ligt hieraan ten grondslag. Deze tactische eenheid, bestaande uit slagschepen aangevuld met torpedoboten en onderzeeboten, zou voldoende moeten zijn om deze taak uit te voeren.

De financiering van dit project zou voor een belangrijk deel moeten worden bekostigd door Nederlands-Indië, ware het niet dat in 1912 een Wetswijziging ten aanzien van de uitgaven van de Marine was doorgevoerd en Indië feitelijk niet belast kon worden voor deze uitgaven. Een nieuwe Vlootwet zou hiervoor de oplossing zijn geweest, maar deze is te laat om door de Tweede Kamer te worden goedgekeurd. Bovendien verliest de regering in 1913 de verkiezingen en is deze Vlootwet van de baan. Pas in 1920 wordt de Vlootwet nieuw leven ingeblazen.

Op dat moment is de verdediging van Nederlands-Indië opgedragen aan twee verschillende marines: de Koninklijke Marine en de Indische Militaire Marine; de laatstgenoemde met een "korte" onderbreking van 1840 – 1866.

De positie van de Nederlandse bestuurders is wankel, mede door een financieel beperkte armslag. Het zeewezen in de Archipel, de scheiding van taken, de inzetbaarheid van materieel en de samenstelling van personeel

zorgt voor eindeloze discussies. De bureaucratie neemt hand over hand toe en er tekent zich een competentiestrijd af tussen de drie instanties, het gouvernement, de Koloniale Marine en de 'Koninklijke Nederlandsche Zeemagt'. In 1838 wordt de Koloniale Marine opgeheven.

Een en ander is te danken aan een vertrouwelijke missive aan de Directeur-generaal van Marine te Den Haag waarin de opheffing van de Koloniale Marine wordt beschreven. De doelstelling om een korps te creëren dat vertrouwd is met de plaatselijke gewoonten, taal en zeden, is toch niet gehaald. Marineofficieren van het eskader zouden nog beter thuis zijn in de Indische wateren en meer Maleis spreken dan hun koloniale collega's. De chef van de Koloniale Marine is een civiel ambtenaar. Zij zouden vervangen moeten worden door jonge zeeofficieren uit de Koninklijke Marine. Aldus geschiedt en geschikte koloniale marineofficieren kunnen overstappen naar het vaste korps zeeofficieren van de Koninklijke Marine met behoud van hun rang. In 1841 wordt ook het materieel van de Koloniale Marine ingelijfd bij de Koninklijke Marine.

Het eskader van de Koninklijke Marine bestond ineens uit 24 oorlogsschepen. Naast de verdediging van de kolonie tegen aanvallen van buitenaf en het ondersteunen van het landleger bij grootscheepse expedities diende het versterkte Nederlandse Eskader voortaan ook de zeeroof in de archipel te bestrijden. Hiervoor waren kleinere boten nodig voor specifieke taken als politiediensten en militaire vervoerscapaciteit. Deze boten waren in Nederland niet te gebruiken, dus investeerde men hier liever geen cent in. Bovendien werden in Nederland alleen maar volledig uitgeruste oorlogsschepen gebouwd, die in de Oost weer niet rendabel waren. Na 1850 verbleef meer dan de helft van het marinepersoneel in de Oost.

In 1852 concludeert de commissie Prins Hendrik dat deze impasse gebaseerd is op het opheffen van de Koloniale Marine. Het voorstel van Viceadmiraal E.G. van der Plaat,



commandant  
Zeemacht  
Nederlands-Indië  
om een Indische  
Militaire Marine  
op te richten  
naar het  
evenbeeld van  
de Koloniale  
Marine, wordt als  
voorbarig  
terzijde  
geschoven.

E.G. van der Plaat  
(Marinemuseum)

Met de introductie van de ijzeren schroefstoomschepen nam de modernisering van de vloot in Indië een hoge vlucht. De schepen waren kwetsbaar en duur in onderhoud. Er waren niet voldoende kolendepots om brandstof te bunkeren waardoor de actieradius beperkt was. Zelden werden zij aan vijandelijk vuur blootgesteld, daarvoor waren ze te kostbaar. Zij werden vooral ingezet als moederschip voor een

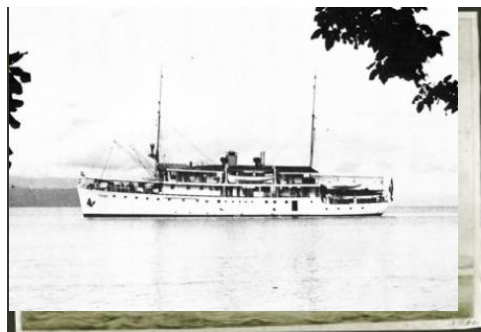


Radarstoomschip Hr.Ms. Onrust



Radarstoomschip Hr.Ms. Hr. Ms. Valk 1864-1898

flottielje van kleinere schoeners en kruisboten. Radarstoomschepen voeren hoog de rivieren op en vertoonden zich op plaatsten waar nog nooit Nederlandse oorlogsschepen waren gezien, daarbij ontzag inboezemend op de inheemse bevolking. Om



Radarstoomschip Hr. Ms. Amsterdam

de zeeroverij te beteugelen werden de stoomschepen gestationeerd op strategische punten van de Buitenbezittingen, waarbij de stationscommandant diensten verleende in opdracht van het burgerlijk bestuur en kruistochten ondernam tegen zeerovers en opstandige inheemse volken. Op gezette tijden wisselden de schepen elkaar af en keerden voor herstel terug naar Java

In 1852 stelde schout-bij-nacht E.G. van der Plaat een vast plan van bekruising van de archipel vast als preventieve maatregel in de strijd tegen zeerovers. De belangrijkste stationsplaatsen waren gelegen in de wateren van de Molukken en Menado, in Celebes te Makassar, aan de oostkust van Sumatra te Palembang, aan de westkust te Padan, op Bangka te Muntok, in Riouw en onderhorigheden, in West-Borneo te Pontianak en in Zuid- en Oost-Borneo te Bandjermasin. Of deze aanpak daadwerkelijk de zeeroverij heeft doen verminderen blijft gissen; bij het ontwaren van een rookpluim aan de horizon waren de zeerovers snel verdwenen. De marineleiding in Den Haag ergerde zich aan het feit dat de bemanningen hun militaire esprit de corps snel verloren omdat er te weinig werd geoefend. De bemanningen waren vooral uit op de premie en amuseerden zich bijzonder goed aan de wal, waarbij drank, vrouwen en tropische ziekten velen deed belanden in de ziekenboeg.

De opheffing van de Koloniale Marine hield de gemoederen dan ook behoorlijk bezig en had iedere politicus of marineofficier zijn oordeel klaar over de verdeling van de maritieme strijdkrachten in het vaderland en de koloniën. Een eerste stap tot reorganisatie was de naamsverandering van de Gouvernements Schoeners en Kruisboten in Gouvernements Marine in 1861. Drie jaar later werden de commandant Zeemacht en chef van de Gouvernements Marine in een nieuw departement ondergebracht van de Marine in Nederlands-Indië. Naar het voorstel van commandant Zeemacht E.G. van der



Plaat uit 1853 werd bij Koninklijk Besluit van 16 november 1866 de oorlogsmarine vervolgens onderscheiden in een (wederom) Auxiliair Eskader en een Indische Militaire Marine, die eveneens werd ondergebracht bij het departement van Marine. Het personeel van beide marines behoorde tot de Koninklijke Marine.



De schepen van de Indische Militaire Marine (vanaf 1813 de Koloniale Marine) worden betaald door het Ministerie van Koloniën en de manschappen zijn in dienst van de Koninklijke Zeemacht, na 1904 van de Koninklijke Marine.

Op 30 juli 1914 kondigt de Nederlandse regering een algehele mobilisatie af om de neutraliteit van Nederland te bestendigen en te beschermen. De toestand van de Nederlandse krijgsmacht is totaal niet berekend op het verdedigen van de neutraliteit en is zeker niet geëquipeerd op een gewapend treffen ter land en ter zee, in vergelijking met de ons omringende vijandelijke mogendheden.



Alleen al de mobilisatie is een economische aderlating en het productieproces komt bijna tot stilstand. Een handelsblokkade, ingesteld door de Britten, legt in feite het scheepvaart- en handelsverkeer lam, met name de transporten die vanuit Nederlands-Indië naar Nederland worden verscheept. Het handhaven van de neutraliteit is gezien de militaire slagkracht een hoofdpijndossier, zeker met de grote onzekerheid of Japan in

Azië het Nederlandse bewind in Nederlands-Indië zou respecteren.

Ook in Nederlands-Indië wordt men geconfronteerd met een ontwakend inheems nationalisme, met name vanuit de politieke beweging Sarekat Islam die voor de Indonesische bevolking dezelfde rechten opeist die gelden voor de Nederlanders in Europa en in de Overzeese Gebiedsdelen.

Zoals gezegd is de regering in 1913 reeds bezig met de vraag of het wenselijk is om de vloot te versterken. Vooral het groeiende wantrouwen in de richting van Japan is reden genoeg om de vloot te versterken en een Vlootcommissie in te stellen. Deze commissie is van mening dat een grote en sterke vloot, bestaande uit tenminste negen slagschepen, noodzakelijk is om het Koninkrijk te verdedigen. Het aantal verouderde schepen dat op dat moment in dienst is van de Gouvernementsmarine en de Koninklijke Marine in Nederlands-Indië is niet voldoende om de open ligging van de Indische Archipel te verdedigen. De Gouverneur-generaal is van mening dat een vloot van vijf slagschepen nodig is om de schade, die de strategische inzet van de vloot zou treffen bij een vijandelijke aanval, zoveel mogelijk te beperken. Helaas ziet de Nederlandse regering hierin geen oplossing, omdat het kostenplaatje van een zowel verdedigende als aanvallende vloot onbetaalbaar is en het werven van personeel bemoeilijkt wordt door de aantrekkende economie, en een baan bij de krijgsmacht niet wordt geambieerd. Ergo, een besluit tot de bouw van nieuwe (slag)schepen wordt op de lange baan geschoven, mede door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.



Na de Eerste Wereldoorlog is het Nederlandse volk fel gekeerd tegen uitbreiding van de krijgsmacht en er heerst een groot pacifistisch gevoel, zeker nadat het kabinet besluit om de vloot te moderniseren voor een bedrag van driehonderdmiljoen gulden, terwijl op sociale voorzieningen wordt bezuinigd. Tegenstanders van de vlootwet met een antimilitaristische overtuiging weten met een zelden gebruikt middel, een volkspetitionnement, ruim 1 miljoen Nederlanders te overtuigen om een handtekening te zetten.

De roep om “nooit meer oorlog” en “ontwapening” en de daarbij behorende antimilitaristische sentimenten overspoelen Nederland dat op alle fronten de neutrale status stevig omarmt met de naïeve gedachten dat onpartijdigheid beloond zal worden door niet te worden aangevallen door vijandelijke partijen. Ook buiten Nederland spelen deze sentimenten een grote rol, wat op 25 januari 1919 resulteert in de oprichting van de Volkenbond, een van de uitkomsten van het Verdrag van Versailles met als doelstelling: “Het behoud van de vrede op langere termijn”. Nederland wordt in 1920 lid van de bond, vooral op grond van het vermeende succes van haar neutraliteit tijdens de Eerste Wereldoorlog.



In 1920 wordt de Vlootwet nieuw leven ingeblazen en een defensiecommissie onder voorzitterschap van Schout-bij-Nacht A.F. Gooszen (secretaris is Ltz. 1 Hendrik Ferwerda) die de verdediging van de Indische Archipel wederom moet onderzoeken. De commissie legt de focus vooral op Java (Noord/Noordoost) en zou voor de Koninklijke Marine een taak zijn weggelegd in de Javazee in de triangle Batavia, Singapore en Noordwest Borneo. Nadeel: De oostelijke kant van de Archipel zou dan open en blootliggen. Het Vlootplan dat deze commissie indient voorziet in een verregaande uitbreiding van de vloot in een periode van twaalf jaar, waaronder vier kruisers, 24 jagers en 32 onderzeeboten en de bouw van een oorlogshaven in Tandjong Priok te Batavia. Hiervoor wordt geen wetsvoorstel ingediend en ook deze (Onderzeeboot)Vlootwet is na de verkiezingen van 1922 weer vergeten.

De discussie over de vlootversterking en -modernisering wordt in 1923 weer aan de orde gesteld door het kabinet Ruijs de Beerenbrouck. Wederom wordt een commissie ingesteld onder voorzitterschap van mr. R.J.H. Patijn in een periode waarin de Nederlandse economie er slecht voorstaat en vanwege de recessie er grondig bezuinigd

moet worden. Patijn benadert zijn opdracht in het kader van het neutraliteitsdenken en een daarvoor evenredige samenstelling van een “neutraliteitsvloot” die in staat is om een vijandelijke aanval af te slaan. Uiteraard dient de regering de hiervoor benodigde gelden vrij te maken zodat deze Vlootwet kan worden aangenomen. De minister van Financiën jhr. Mr. D.J. de Geer kan zich niet vinden in het voorstel om niet te bezuinigen op de Marine maar wel bezuinigen op de rechtsbedeeling, salarissen van ambtenaren, Openbare Werken en op Onderwijs, stemt tegen de Vlootwet en dient op 11 juli 1923 zijn ontslag in. Hij wordt opgevolgd door de Anti-Revolutionair Colijn die in de periode 1922/1923 pleit voor bezuinigen op defensie en in beginsel tegen de vlootwet is. Niettemin dient hij een begroting voor 1924 in waarin hij naast talrijke bezuinigen uitgaven voor de modernisering van de vloot; het Ministerie van Marine zou worden vrijgesteld en min of meer Carte Blanche moeten krijgen voor de eerstkomende zes jaar, ten koste van het Ministerie van Oorlog.

*(Colijn is van mening dat “de wet geen meerdere lasten oplegt; dat ze feitelijk niets anders doet dan het bedrag, dat nu elk jaar aan bouw van schepen wordt uitgegeven, te kapitaliseren; dat kapitaal in een kort tijdperk doet verwerken, om vervolgens de afbetaling van dat bouwkapitaal dan weer zoo te regelen, dat elk jaar daarvoor nodig is hetzelfde bedrag dat nu jaarlijks voor nieuwen bouw wordt uitgegeven”)*

Op 27 oktober 1923 debatteert de Tweede Kamer over de vlootplannen en leiden de antimilitaristische sentimenten bij de stemming tot een uitkomst van 49 stemmen voor en 50 stemmen tegen (1 Kamerlid is door ziekte afwezig en 10 dissidente Kamerleden stemmen tegen).

Het wetsontwerp, ten aanzien van de samenstelling en versterking van de zeemacht en aanleg van steunpunten en versterkingen in Nederlands-Indië door middel van een aanzienlijke versterking van de vloot, dat door de Minister van Financiën H. Colijn was ingediend, wordt dus niet aangenomen. Een zwarte datum in de geschiedenis van de Onderzeedienst die een uitbreiding van het aantal onderzeeboten in de Indische Archipel ziet verdampen.

*(De Ambtenaar F. S. Noordhoff, die decreeteerde, dat de „olievloot“ er niet mocht komen, durfde van Colijn schrijven: „Hij wenscht te bereiken, dat Nederlandsch-Indië stookolie verbruikende oorlogsschepen krijgt, dan kan de Bataafsche Petroleum-Maatschappij zich in volle gerustheid gaan toeleggen op een opvoering der productie en op geweldige winsten.”, Dr. Colijn, Een levensschets door Dr J.C. Rullmann)*

Het ontwerp-vlootwet stelde de volgende eisen.

Voor Nederland:

- 18 onderzeeboten
- 4 onderzeebootmijnenleggers
- 5 pantserboten
- 3 mijnenleggers met 200 mijnen
- 4 mijnenleggers type Hydra

- 2 mijnenleggers type Vulkanus
- 6 kanonneerboot-mijnenleggers
- 4 mijnenvegers
- 45 verkenningsvliegtuigen
- 15 jachtvliegtuigen

Voor Nederlands-Indië:

- 4 kruisers
- 24 jagers
- 32 onderzeeboten
- 4 onderzeebootmijnenleggers
- 4 flottieljevaartuigen
- 4 mijnenlegger type Siboga
- 1 mijnenlegger type Medusa
- 1 mijnenlegger type Hercules
- 2 kleine mijnenleggers
- 1 omgebouwde mijnenlegger
- 1 onderzeebootmoederschip
- 72 verkenningsvliegtuigen
- 18 jachtvliegtuigen
- 18 gevechtsvliegtuigen

Steunpunten te Tandjong Priok (hoofdsteunpunt), Soerabaja (hulpsteunpunt), een steunpunt in de Riouw Archipel te Makassar.

Dit ontwerp wordt naar de Indische regering gezonden en aldaar door een defensie-commissie bestudeerd. De juist benoemde Gouverneur-Generaal, Dirk Fock heeft weinig op met het voorstel, maar wordt overruled door de Minister van Koloniën, Simon de Graaff. De commissie laat weten dat dit ontwerp moet worden aanvaard en direct tot uitvoer gebracht moet worden. Ook de Volksraad oordeelt positief over dit ontwerp en stelt dat de realisatie hiervan sneller moet verlopen dan in de wet is aangegeven.

U zult het al begrijpen, in Nederland stuit het ontwerp-vlootwet op tegenstand en wordt de indiening van het ontwerp als voorbarig gezien. Er waren ernstige bezwaren tegen de hoge uitgaven en als tegenvoorstel stelden leden van de Tweede Kamer voor om gelden vrij te maken voor een politievloot. Toch besluit de regering het ontwerp-vlootwet aan te houden om te onderzoeken in welk tempo de aanbouw van de voorgestelde vloot zou plaatshebben in een periode van zes jaar met behoud van scheepstypen. Voor dit onderzoek wordt een staatscommissie ingesteld, bekend als de commissie Patijn, die op 7 april 1923 rapport uitbrengt aan de Koningin.

In het rapport wordt onder anderen gezegd dat men niet mag rekenen op een algehele ontwapening, een krijgsmacht bestaande uit een leger en een vloot daarom noodzakelijk is en de neutraliteit een internationale plicht is en dat is voor Nederland een zware taak

vanwege het bezit van de overzeese gebiedsdelen.

De vlootwetcommissie onderstreept de noodzaak van een krachtige vloot, voorzien van het benodigde materieel. De noodzaak van een hoofdmacht bestaande uit louter onderzeeboten wordt door de commissie afgewezen in verband met een snelle verplaatsing van die hoofdmacht. Uiteindelijk concludeert de vlootwetcommissie dat de in het ontwerp-vlootwet genoemde aantallen worden gehalveerd en verlengt de regering de aanbouwtermijn van zes tot zeven jaar. Interessant is te constateren dat het aantal vliegtuigen hetzelfde blijft, met dien verstande dat voor Nederlands-Indië het aantal jachtvliegtuigen gesteld wordt op 36. Niet alleen voor de "verre" toekomst maar ook op de kortere termijn heeft het verwerpen van de vlootwet grote consequenties. Inkrimping van het marinepersoneel, het dienstverband van de matrozen werd teruggebracht van 12 naar 5 jaar. Vijftien jaar later zal deze beslissing leiden tot een volledig ontoereikende krijgsmacht waarvan de Koninklijke Marine op alle fronten met minimale en sterk verouderde middelen moet strijden tegen twee grootmachten.



Hr. Ms. Hydra 1912

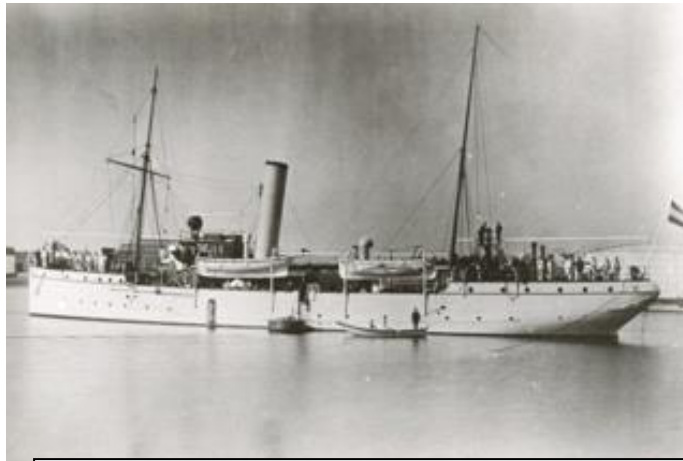


Hr. Ms. Vulkanus 1917

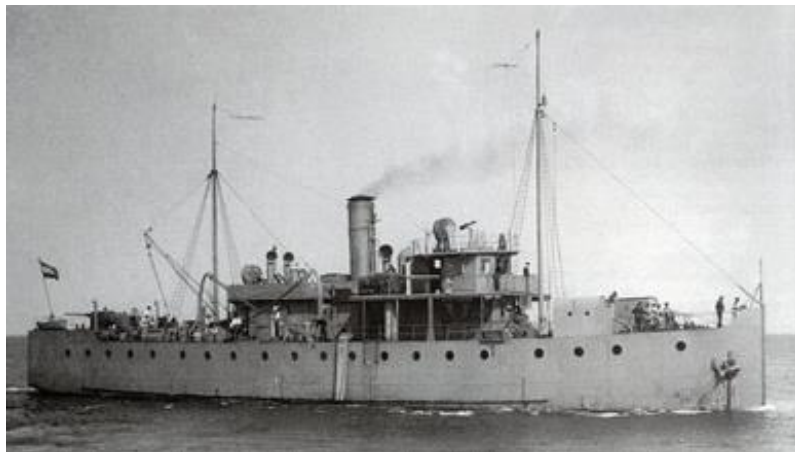




Mijnenlegger Hr. Ms. Hercules



Mijnenlegger Hr. Ms. Siboga



Mijnenlegger Hr. Ms. Meduda

200 jaar reilen en zeilen wordt met "Nederland zal herrijzen" vervolgt in de volgende nieuwsbrief

## **“Panties, Pumps en lipstick” “Met vrouwen in zee gaan”.**

In onze toenmalige nieuws brief uit 1994 (de Postboei) stond een artikel genaamd “Panties, Pumps en lipstick” over een tentoonstelling over 50 jaar vrouwen bij de Marine. Dit was als herdenking van het feit dat toen 50 jaar geleden voor het eerst vrouwen in militaire dienst bij de marine kwamen. Deze tentoonstelling schetste een beeld van de ontwikkeling van vrouwelijke militairen bij de marine vanaf 1944

De toenmalige Marine Vrouwen Afdeling (Marva) werd op 31 oktober 1944 in Engeland bij Koninklijk Besluit opgericht en ondertekent door koningin Wilhelmina en pas werd in 1952 een beroepskorps.

Natuurlijk bekend was dat de eerste Marva Francien de Zeeuw was.

Het idee achter de oprichting was mannelijk personeel vrij te maken voor functies bij de vloot. Hun functies waren aanvankelijk vaak huishoudelijk van aard. Vrouwen in militaire dienst was onder de Nederlandse bevolking nog nauwelijks geaccepteerd. Door de invoering van een nieuwe wet pas in 1971 waarin de politieke rechten van de vrouw zijn vastgelegd, is bepaald dat “vrouwen gerechtigd zijn op gelijke voet met mannen een overheidsbetrekking te vervullen” Om aan genoemde wet uitvoering te geven, werd de Marine Vrouwen Afdeling op 1 januari 1982 opgeheven. Het vrouwelijk personeel werd geïntegreerd in de nieuwe personeelsstructuur van de Koninklijke marine.

Het korps Mariniers was tot 1 januari 2017 gesloten voor vrouwen, maar werd voor hen opengesteld, mits zij aan de gangbare fysieke eisen kunnen voldoen.

Maar nu, in 2021 zal Stichting Vrienden van het Marinemuseum, na een uitstel van anderhalf jaar wegens Corona, alsnog op woensdag 22 september 2021 in gebouw de Dukdalf te Willemsoord, Den Helder, de uitgestelde Ph. M. Bosscher lezing over 75 jaar Vrouwen in de Krijgsmacht organiseren.

Deze zeer interessante lezing zal worden gegeven door Marieke de Vries, voormalig Senior Informatiespecialist bij het Koninklijk Instituut voor de Marine en Master Militaire Geschiedenis, met nu als thema: “Met vrouwen in zee gaan”.

En nu, als bijzonder onderdeel, zal in de tweede helft van deze lezing op een interactieve wijze worden voortgezet met een panel dat is samengesteld uit een aantal genodigden die verschillende generaties binnen de Marine Vrouwenafdeling vertegenwoordigen.

De entree voor donateurs van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum is gratis, voor introducees of belangstellenden is de toegangsprijs € 5, over te maken op rekeningnummer  
NL48 RABO 0330 6879 05 t.n.v. Stichting Vrienden van het Marinemuseum o.v.v.  
Bosscherlezing 2021-1.

Meldt u zich bij deze gelegenheid aan als donateur, dan is de toegang gratis, net als alle komende lezingen.

U kunt zich opgeven via het emailadres: [vrienden@marinemuseum.nl](mailto:vrienden@marinemuseum.nl) of Marinemuseum, Postbus 10000, 1780CA Den Helder.  
U meldt zich aan als vriend via de website: [www.marinemuseum.nl/nl/word-vriend](http://www.marinemuseum.nl/nl/word-vriend)  
Daar vindt u ook alle voordelen van een donateurschap

De lezing vangt aan om 13.30 uur

Koffie met cake wordt u aangeboden door de directie van het Marinemuseum

---

*De schrijver bij de Koninklijke Marine, toen de officier van de logistieke dienst nog te boek stond als schrijver.*

---

Op 27 mei 2020 schreef de Vlagofficier Logistieke Dienst SBN Ludger Brummelaar zijn afscheidsbrief en begroette daarin zijn opvolger Cdr Pedro Stunnenberg. De logistieke bedrijfsvoering lijkt tegenwoordig zo vanzelfsprekend: zorgen dat het werk binnen de Koninklijke Marine goed en professioneel kan worden uitgevoerd. Maar was dat ook zo vanzelfsprekend toen alleen de 'schrijver' in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw niet alleen de (zakelijke) administratie en de communicatie, maar ook de persoonlijke zaken van de kapitein, de officieren en de manschappen onder ogen kreeg en afhandelde.

een door de admiraliteit op pad gestuurde militair die een bepaalde taak moest uitvoeren, maar ook een varende ondernemer met eigen particuliere belangen.

Dat laatste gaat evenzeer op voor degene die de administratie aan boord toen bijhield: de zogeheten '(scheeps) schrijver'. Over deze beroepsmatige voorganger van de huidige officier van de logistieke dienst verscheen recent mijn proefschrift.<sup>1</sup> Daarop is het onderhavige artikel gebaseerd, dat de herkomst en het belang van de scheeps schrijver tot onderwerp heeft. Ook is er aandacht voor het inkomen en de samenstelling van de beroepsgroep.



*De omslag van het proefschrift over de schrijver; de beroepsmatige voorouder van de huidige officier van de logistieke dienst. De afbeeldingen illustreren verschillende werkzaamheden van de schrijver uit de 17de en 18de eeuw, met van links naar rechts: het werven van schepelingen, het schrijven met ganzenveren, het registreren van het kruitgebruik en het optekenen van alle ontvangen en gegeven vlagsignalen.*

### **Van vertrouweling tot controleur**

Door Dr. M.A. (Marc) van Alphen, wetenschappelijk medewerker van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

*'De schrijver aan boord van een oorlogsschip was oorspronkelijk een vertrouweling van de kapitein'*

Bron: marineblad | februari 2016

Een Nederlands oorlogsschip was in de zeventiende en achttiende eeuw meer dan een geducht wapen of machtsmiddel in handen van de overheid. Het was ook een mobiel bedrijf met specifieke arbeidsregels en procedures. De commandant van een oorlogsschip was namelijk niet uitsluitend

De schrijver aan boord van een oorlogsschip was oorspronkelijk, tot aan het begin van de zeventiende eeuw, een vertrouweling van de kapitein. Het kon zijn zoon zijn of een ander familielid, maar ook een van zijn knechten of bemanningsleden met wie hij jarenlang ervaring had. Diens invloed op de bedrijfsvoering was in beginsel gering. De schrijver noteerde in de monsterrol en in





*De binnenplaats van het Prinsen- of Admiraliteitshof te Amsterdam. Tekening door Reinier Vinkeles uit 1765. Het pand (tegenwoordig in gebruik als hotel) staat aan de Oudezijds Voorburgwal. Schrijvers ontvingen hun aanstelling in dit pand en kwamen er daarna beroepshalve vaak. (foto NIMH)*

andere onderdelen van de scheepsadministratie slechts wat hem werd opgedragen door zijn baas, de kapitein. Deze was tot omstreeks 1650 vaak (mede)eigenaar van het oorlogsschip. De aanmontering, de uitbetaling en de afmontering van de bemanning liepen via de kapitein. Deze bood niet alleen kost en inwoning aan boord, waarvoor hij bovenop zijn vaste maandgage een riant vergoeding ontving van de marine, maar schoot eventueel de hand gages voor, verschaft op krediet scheepsplunje of gaf tussentijds een voorschot indien de admiraliteit te lang op zich liet wachten met het aan hem afdragen van de overeengekomen huur, gages en kostenpenningen (vergoeding voor de ingekochte victualie). De kapitein was een kleine zelfstandige ondernemer en nog geen militair *pur sang*. Hij kon oorlogsvaart afwisselen met kaap en koopvaart. De positie van de kapitein veranderde na het verschijnen van de instructie op de admiraliteit in 1597.

schillende admiraliteitscolleges, gevestigd in Amsterdam, Rotterdam, Hoorn/Enkhuizen, Middelburg en Dokkum (later Harlingen). De samenstelling van de bemanning van een oorlogsschip was bij de vijf admiraliteiten niet louter meer een zaak van de desbetreffende kapitein, ook al was deze nog steeds vaak de eigenaar van het schip. Bepaalde sleutelfuncties, zoals die van zijn vervanger, de luitenant, en ook die van zijn boekhouder of klerk, de schrijver, werden bij akte door de desbetreffende admiraliteitsraad aangesteld. De door de admiraliteit in losse of vaste dienst aangenomen kapitein mocht eventueel nog wel zijn zoon of iemand anders als schrijver voordragen. Leden van een admiraliteitsraad konden ook zelf personen kandideren. Maar wie er ook werd voorgedragen of zichzelf naar voren schoof, iedere kandidaat moest persoonlijk zijn opwachting komen maken in het Prinsenhof, het bestuurscentrum van de admiraliteit. Daar diende de sollicitant zich, al dan niet voorzien van een referentie, te presenteren

Conform deze door de Staten-Generaal opgestelde instructie werd de marine voortaan gevormd en bestuurd door vijf ver

aan de in vergadering bijeengekomen leden van zijn admiraliteitsraad. Als zij de kandidaat accepteerden, kon die direct als schrijver worden aangesteld. Hem werd de zogeheten particuliere schrijversinstructie voor gelezen en hij moest de bijbehorende ambtseed doen.

*'De scheepsschrijver gedijde functioneel bij de sterk geslonken invloed van de Republiek als maritieme mogendheid'*

In zijn ambtseed beloofde de schrijver geen misbruik te zullen maken van zijn functie. De voorgelezen en daarna uitgereikte instructie bevatte een opsomming van de belangrijkste taken en regels betreffende het schrijverschap aan boord van een oorlogsschip. In het Prinsenhof werd op het secretariaat meteen ook een aanstellingsakte voor de schrijver opgemaakt.

### **De werkzaamheden**

De verplichte aanstelling bij akte en het moeten afleggen van een ambtseed wijzen erop dat de schrijver een belangrijke, verantwoordelijke baan had. Toch bestonden er geen speciale studieboeken of strenge toelatingseisen voor deze functie. Een schrijver mocht bijvoorbeeld niet te jong zijn: minimaal 21 jaar oud. Maar zelfs van die basale eis werd zo nu en dan nog afgeweken, want een goed aangeschreven 18- of 19-jarige kandidaat die door een lid van de admiraliteitsraad werd voorgedragen, ontving geen afwijzing. Met zijn aanstellingsakte op zak kon de schrijver in de rang van onderofficier meteen aan de slag bij de kapitein aan wie hij door de admiraliteitsraad was toegewezen.

In de praktijk bleek de schrijver veel meer te doen dan zijn instructie aangaf.

Zijn eerste werkzaamheden bestonden in de regel uit het werven en aanmonteren van het benodigde scheepsvolk. Door zijn betrokkenheid bij de werving was de schrijver al vanaf het begin van de zeventiende eeuw een bekende verschijning in de havenbuurten.

Hij ontpopte zich daar tot de belangrijkste contactpersoon tussen de werkgever (de marine of admiraliteit), de werk nemers (de aangemonsterde zeelieden), en de leveranciers van werkzoekenden (ronselaars en volkhouders) en van onderdelen voor de scheepsuitrustingen (kleermakers,

tabakshandelaren, schoenmakers, drankhandelaren etc.).

*'Het versterken van de positie van de scheepsschrijver was een eerste essentiële stap in de professionalisering van de marine'*

De door de schrijver ingevulde monsterrol was een belangrijk controlemiddel voor de walorganisatie.

Zijn scheepsadministratie bevatte daarnaast nog twee belangrijke documenten: het scheepsjournaal en de schuldrol. Wat hij daarin optekende moest in de loop der tijd steeds uitgebreider, nauwkeuriger en met meer specificaties.

Binnen de groeiende bureaucratie aan boord was sprake van een accentverschuiving. De nadruk kwam steeds meer te liggen op het (beter) controleren van de kapitein en van andere kaderleden wat betreft de wijze waarop zij omsprongen met de door de admiraliteit ter beschikking gestelde scheepsgoederen.

De groeiende controlerende rol van de schrijver aan boord was een afspiegeling van de veranderde positie van de zeemacht van de Republiek. De zeventiende-eeuwse 'vechtmachine' werd in de achttiende eeuw een 'konvooi eermachine'.

Het plegen van onderhoud en het begeleiden van koopvaarders gingen de boventoon voeren. Deel name aan strafexpedities en zeeslagen behoorden tot het verleden. De scheepsschrijver gedijde functioneel bij de sterk geslonken invloed van de Republiek als maritieme mogendheid.

### **Meer aanzien**

De al voor 1700 ingezette verdediging van de scheepscommandant, die het ook steeds meer moest hebben van uiterlijk (vlag)vertoon en minder van heldhaftig optreden, liet de scheepsschrijver evenmin ongemoeid.

In december 1765 werd voor het eerst een voor alle zeeofficieren geldend uniformreglement vastgesteld.

Hoewel adelborsten en scheepsschrijvers officieel (nog) geen officieren waren, werden zij – wat hun uitrusting betreft – al wel als danig aangemerkt en kregen ook zij voor het eerst een uniform. Hun uniformen waren, met uitzondering van de





maandsalaris van de kapitein van dertig gulden evenaren of daar zelfs iets bovenuit komen. Maar veel meer zat er voor hem toch niet in, tenzij hij kapitaal krachtig genoeg was om de bemanning voorschotten te kunnen verstrekken uit eigen middelen. De admiraliteiten stonden voor die dienstverlening al in de zeventiende eeuw een rente van 40% toe, wat ongekend hoog was. Scheepsschrijvers waren van huis uit echter niet vermogend. Als ze tijdens hun dienstverband over enige honderden of duizenden guldens konden beschikken, hadden ze dat geld zelf tegen rente geleend of was het tegen betaling aan hen beschikbaar gesteld door hun sollicitateur of met hem samenwerkende correspondenten en consuls in het buitenland. Alle andere neveninkomsten vereisten geen of minder investeringen, maar waren ook aanzienlijk minder winstgevend. Het tegen betaling opmaken van officiële stukken (voor medebemanningsleden of de zeekeijzer) leverde geen grote bedragen op. Datzelfde gold voor de boekhoudkundige ondersteuning van de provoost en de chirurgijn. Aangezien vrijwel iedereen aan boord van een oorlogsschip rookte, bood het monopolie op de tabaksverkoop aan boord de schrijver een mogelijkheid om aan velen wat te verdienen. Hierbij leidde ongebreideld winstbejag in de tweede helft van de achttiende eeuw tot klachten en ingrijpen door de Rotterdamse admiraliteitsraad. Deze stelde in 1762 een maximum ver koopprijs vast voor tabak.

Dat de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1762 moest ingrijpen in de door zijn scheepsschrijvers aan boord gehanteerde tarieven, zegt veel over de veranderde positie en mentaliteit van diezelfde scheepsschrijvers. In de tweede helft van de achttiende eeuw bestond menige vaartocht van een oorlogsschip uit een konvooireis van circa anderhalf jaar, waarbij diverse buitenlandse havens werden aangedaan. Op zulke reizen speelde de scheepsschrijver altijd een belangrijke rol omdat hij de bemanning voor het passagieren aan geld en kleding kon helpen en bovendien in het buitenland ook nog regelmatig over nuttige contacten met lokale kennis beschikte. Zijn groeiende belang ging gepaard met een commerciële houding.

### **Herkomst en achtergrond**

De vercommercialisering van het vakgebied was terug te zien in de achtergrond van de schrijver. Geen enkele andere opvarende van een oorlogsschip beheerste zo'n veelzijdig vakgebied als de scheepsschrijver. Deze

moest letterlijk en figuurlijk van vele markten thuis zijn. De scheepsschrijver combineerde aan boord allerlei werkzaamheden die aan de wal uitsluitend werden gedaan door specifieke beroepsbeoefenaren, zoals notarissen en predikanten.

Verscheidene scheepsschrijvers waren van huis uit ook notaris of predikant. Binnen de beroepsgroep van scheepsschrijvers behoorden zij tot de top en werden doorgaans toegevoegd aan een admiraal. Zij vormden echter een kleine minderheid; de modale scheepsschrijver zat aan boord bij een kapitein of commandeur en had een geheel andere achtergrond. Maar hoe verschillend die achtergrond ook kon zijn, alle scheepsschrijvers had den twee belangrijke gemeenschappelijke kenmerken: zij woonden in of vlakbij een havenstad en voordat zij in de hoedanigheid van schrijver uitvoeren, waren zij al nauw bij de (marine)scheepvaart betrokken. Dat kon zowel be trekking hebben op eerdere bezigheden aan de wal als op het water. In dat laatste geval waren het zeelieden die al in een andere functie hadden gevaren, meestal als matroos of als adelborst. Indien een matroos, scheepskorporaal, kwartiermeester of andere onderofficier werd aangesteld tot schrijver, betrof het altijd een promotie. Meestal was het tevens de hoogst bereikte positie in de carrière van die zeeman. Bij een adelborst was dat juist niet het geval. Deze werd al leen ingezet als schrijver indien er geen andere geschikte persoon op het schip was of indien het om de zoon van een kapitein ging die het schrijverschap slechts tijdelijk op zich nam als onderdeel van zijn praktische scholing aan boord tot marineofficier. Voor hem was het schrijverschap niet meer dan een tussenstap. Datzelfde gold voor verscheidene klerken en andere administratieve mede werkers van de admiraliteit aan de wal. Zij probeerden via een aanstelling tot schrijver op een admiraliteitsjacht of ander binnenvaarttuig zich tevens meester te maken van een 'chercherschap' (het controleren van bepaalde in- en uitvoerheffingen). Of zij hoopten na enige jaren als scheepsschrijver een beter betaalde administratieve baan in het Prinsenhof te kunnen krijgen. Er waren behalve klerken ook nog andere lagere admiraliteitsdienaren, zoals de kamerbewaarder en de hellebaardier, die het beroep van schrijver op zich namen, maar dan aan boord van een zeegaand oorlogsschip. Hun drijfveren daartoe zijn minder duidelijk.

Het merendeel der schrijvers had geen zeemansbloed, maar een andersoortige connectie met de scheepvaart. Zij waren als

(zoon van een) winkelier, handelaar, nering doende, herbergier of logementhouder betrokken bij de opvang van zeelieden en/of de verzorging van hun persoonlijke scheepsuitrusting. Zij vergezelden als het ware hun eigen klanten, of beter gezegd hun schuldenaren. Het waren namelijk vrijwel altijd klanten die op krediet plunje of onderdak hadden verkregen en daar pas later, met behulp van een schuldbekentenis, een maandbrief of een andere inhouding op het verdiende salaris, voor betaalden. Dit type scheepsschrijver zette aan boord het werk voort dat hij tussen zijn reizen door gezamenlijk deed met zijn echtgenote of andere familieleden. Scheepsschrijvers waren in de regel getrouwd en geboren in de Republiek of daar net buiten in een Vlaamse of Duitse stad. Het was een bont gezelschap van lieden die geen specifieke opleiding hadden gevolgd voor het schrijverschap aan boord van een oorlogsschip, maar wel thuis waren in een of meer van de deeltaken van de schrijver en goed, of in ieder geval niet slecht, bekend stonden.

### Wederzijdse controle

Het versterken van de positie van de scheepsschrijver was een eerste essentiële stap in de professionalisering van de marine. Om de schrijver autonoom van de kapitein te kunnen laten functioneren, paste de admiraliteitsraad een verdel en heerspolitiek toe. De kapitein behield de kostenpenningen als lucratieve inkomstenbron, maar mocht zijn schrijver niet zelf meer kiezen of van boord sturen, en deze laatste kon via zijn contacten in het Prinsenhof, correspondentie met de walautoriteiten en ook via opmerkingen in het scheepsjournaal negatieve bevindingen over zijn kapitein aan de admiraliteitsraad melden. Om te voorkomen dat de schrijver op zijn beurt te veel macht en invloed zou krijgen of zou gaan frauderen, moest ook diens arbeid al aan boord structureel gecontroleerd worden door derden. Daarom werden in opdracht van de admiraliteitsraad de monsterrol en de schuldrol altijd door zowel de commissaris van de monsterring als de kapitein gecontroleerd en gebeurde dit steeds ten overstaan van de bemanning. Op andere momenten werd de schrijver ook steeds door minimaal twee personen gecontroleerd, bijvoorbeeld bij het inventariseren van een nalatenschap of het vervaardigen van een lijst met de opbrengsten van aan boord geveilde scheepsplunjes.

Na afmonsterring en afdanking van de bemanning werd de scheepsadministratie

uitvoerig nagekeken op het Hoofdelijke Betalingskantoor en de secretarie. Als er malversaties aan het licht kwamen of tekortkomingen werden vermoed of geconstateerd, had dat direct consequenties voor de schrijver. Die werd ter verantwoording geroepen en moest veel langer op zijn eindafrekening wachten. Hij kreeg eventueel een boete, ontving minder of helemaal geen gage en liep kans zijn uitgaven of kosten niet vergoed te krijgen. In het uiterste geval volgde ontslag met de aantekening dat de schrijver in kwestie nooit meer het land in welke functie dan ook mocht dienen. Zover kwam het echter zelden. Indien de schrijver de scheepsschuld binnen de perken hield en ervoor zorgde dat de bemanningsleden conform de regels nooit meer dan een kwart (bij de Amsterdamse admiraliteit) of een vijfde (bij de Rotterdamse admiraliteit) van hun verdiende loon bij hem in het krijt stonden, kon hem weinig gebeuren en viel hem niets te verwijten.

### Het belang

De scheepsschrijver had een commerciële inborst dan het gros van de opvarenden. Dat bracht zijn werk met zich mee en kon zijn klanten wantrouwig maken. Maar hij was daardoor niet per se onbetrouwbaarder dan de rest van de bemanning of dan het personeel in het Prinsenhof. De admiraliteiten hadden veel profijt van de scheepsschrijver. Deze was een zeer belangrijke schakel in de per definitie altijd moeizame personeelsvoorziening van de marine. Hij zorgde er bovendien voor dat de walautoriteiten meer greep kregen op de logistiek aan boord en het functioneren van de scheepscommandanten. Dankzij de scheepsschrijver werd de kapitein van een oorlogsschip 'getemd' en omgevormd van een eigengereide, op buit beluste ondernemer tot een volgzaam controleerbare militair in dienst van de overheid – en cruciale ontwikkeling in het professioneler worden van de zeemacht.

### Noot

1 Marc van Alphen, *Het oorlogsschip als varende bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw* (Franeker 2014).



*In keel schuingekruist een zwaard van zilver met gevest van goud en een bootsmanshaak van zilver. Als embleemspreuk Use Thy Gifts Rightly (gebruik uw talenten juist) in Latijnse letters van zilver op een lint van keel.*  
(Beschikking 805071/801136 van 8 april 1971)  
"Oefend u gaven regt"(Cornelis Drebbel 1610)

*Afgebeeld is het huismerk van de vader van Cornelis Drebbel. De kleuren stammen uit het gemeentewapen van Alkmaar, de geboortestad van Drebbel. De herkomst van de spreuk is onbekend. Cornelis Drebbel (1572-1633) bouwde in 1622 de eerste onderzeeboot: een soort duikerklok die door acht roeiers werd voortbewogen en ruimte bood aan 16 passagiers.*

Door Frits Rohling

Cornelis Jacobsz. Drebbel wordt geboren in Alkmaar, op het Droncken-oert, tijdens de tachtigjarige oorlog, in 1572.

De oorlog is dan net vier jaar bezig en is gericht tegen dewereldmacht van het Spaanse rijk van Filips II en zijn opvolgers Filips III en Filips IV.

Cornelis is de zoon van Jacob Jansz. Drebbel en Trijn Jansdochter Drebbel, die relatief snel na zijn geboorte overlijden. Zijn moeder overlijdt wanneer Cornelis 10 jaar is en zijn vader overlijdt negen jaar later.



Gezien het bovenvermelde huismerk van Cornelis zijn vader, mogen wij aannemen dat de familie in goeden doen was, wat min of meer wordt

bevestigd door het gegeven dat het gezin in het pas drooggelegde Bergermeer een stuk grond bezat.

In 1572, wanneer de Geuzen vanuit Engeland op 1 april in Den Briel aan land komen, keren meerdere Hollandse steden zich tegen de Spaanse overheersing. Ook in Alkmaar schaart een groot deel van de bevolking zich achter de strategie van de Geuzen en ziet men op 20 juni een aantal Geuzenvendels de oostelijke stadspoort binnenkomen. Men is druk bezig om de stadswallen te verstevigen en de poorten af te sluiten, behalve de oostzijde die was nog vrij toegankelijk. Een van de opzichters bij de aanleg van de vestingwerken was de vader van Cornelis Drebbel.

Op 21 augustus 1573 vindt er een aanval plaats op de stad Alkmaar, die mislukt en Alkmaar wordt geconfronteerd met een belegering door de Spanjaarden die zal duren tot 8 oktober 1573, met op 18 september een grote aanval van de Spanjaarden, die de Alkmaarders weten af te slaan en steken zij op 23 september de dijken door waardoor de Spaanse bezetter in de modder blijft steken. Uiteindelijk wordt het beleg op 8 oktober 1573 opgeheven met een roemloze aftocht van het Spaanse leger.

Cornelis Jacobsz. Drebbel zal van deze periode weinig tot niets hebben meegemaakt maar zal tijdens zijn jeugd wel zijn geconfronteerd met de Spaanse bezetting van de Lage Landen door de Spaanse landvoogd Alva.



Als achtjarige komt hij terecht op de Latijnse School in Alkmaar, gelegen naast het stadhuis aan

de Schoutenstraat.

Rector in 1585 was Ludolphus/Ludovicus Potter(us) (†1615 Alkmaar).

Na zijn opleiding aan de Latijnse school te Alkmaar, nu het Murmellius gymnasium, gaat hij in de leer bij Hendrik Goltzius (1558-1617) in



Haarlem. Goltzius wijdt zich aan de alchemie, de voorloper van de Latijnse school Alkmaar



Als etser maakt hij in 1597 een plattegrond van Alkmaar.

1595 moderne scheikunde. In 1595 trouwt Drebbel met de jongste zus van Goltzius, Sophia en samen krijgen zij een zoon en twee dochters.

Op 21 juni 1598 verleent de Staten-Generaal hem een octrooi op de werking van een waterpomp en een altijd lopend uurwerk, een perpetuum mobile; wellicht dat zijn activiteiten om mechanische vindingen te doen ertoe hebben bijgedragen om zich te bekwamen in de werktuigkunde, hoewel nog niet op een exact-wetenschappelijke basis. In de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw waren de alchemisten en uitvinders in de ogen van menigeen wazige en geheimzinnige kunstenaars. De activiteiten die Drebbel vervolgens ontplooit laten zien dat hij zich intensief bezighoudt met de wetmatigheden van de natuur. (*Wonder-vondt, van eeuwighe bewegingh, die den Alckmaersche Philosoph Cornelis Drebbel ..... Anno 1607 gedrukt door Jacob de Meester. Een theologische en theosofische beschouwing over de kracht van het water en van het vuur*)

In 1604 schrijft hij een boek: "Grondige oplossing van de natuur en eyenschappen der elementen. En hoe sy veroorzaaken donder, blixem, hitte, koude, wind, regen, hagel, sneeuw en waar toe sy dienstig zyn". Hij wordt vergeleken met beroemde natuurkundigen als da Vinci, Copernicus, Galilei, Kepler, Gualterotti, Paets van Troostwijck en Faraday, maar zal in hun schaduw als wetenschapper min of meer onbekend blijven en zelfs negatief bekend staan, ondanks zijn innovaties en uitvindingen.

Buiten bovengenoemde geschriften heeft Drebbel weinig tot niets over zijn bevindingen op papier gezet. Het is meer door overlevering van zijn tijdgenoten en onderzoekers die zijn doen en laten hebben bestudeerd, dat ruchtbaarheid wordt gegeven aan de prestaties van Cornelis Drebbel die ook nog eens in den vreemde werkzaam was in een periode die zowel politiek als economisch als zeer onzeker kan worden gekenmerkt.

Rond de jaarwisseling van 1604 – 1605 vertrekt het gezin Drebbel naar Engeland en vestigt zich op Eltham Palace. Drebbel is daar verbonden aan het hof van Koning Jacobus I van Engeland die niet zo lang daarvoor in 1603 Koningin Elizabeth heeft opgevolgd. Hij was al vanaf 1567 koning van Schotland als Jacobus IV. Beide functies heeft hij tot zijn dood in 1625 uitgevoerd.

Koning Jacobus is zeer onder de indruk van het Perpetuum Mobile dat Cornelis Drebbel heeft geconstrueerd en aan deze koning heeft opgedragen. Met deze constructie, vermoedelijk een soort barometer, weet Drebbel niet alleen de Engelse koning maar ook Londen te imponeren en wereldfaam te verwerven, hoewel hij in Nederland zo goed als onbekend zal blijven.

Tijdens zijn verblijf in Engeland werkt hij als decorontwerper en rekwisietenbouwer. Alle bewegende delen zijn ontworpen volgens zijn natuurkundige inzichten, zoals vuurwerk, fontein en muziekinstrumenten die doormiddel van de variërende zonnearmte en luchtdruk (pneumatiek) en het gebruik van vloeistofdruk (hydrauliek) in beweging komen.

(*Vermoedelijk dat Drebbel zich heeft laten inspireren door Heron's 'Pneumatica' dat omstreeks 1575 vanuit het Latijn was vertaald*).

Hierdoor was hij in staat om speciale effecten met licht te creëren en poppen en beelden te laten praten en bewegen.

Men zou kunnen denken dat Cornelis Drebbel vanwege de dan nog heersende tachtigjarige oorlog Nederland wil verlaten, maar waarschijnlijk ligt het meer in de gedachte dat hij in Engeland aan het hof van James I veel meer mogelijkheden zou krijgen om zijn "natuurkundige" kwaliteiten te botvieren op het ontwerpen en construeren van mechanische curiosa; een fenomeen dat Koning James I zeer interesseerde.

Een uitstapje in 1610 naar Praag aan het hof van de Duitse prins Rudolff II loopt bijna desastreus af wanneer de broer van Rudolf, Matthias, in 1612 de macht overneemt en

Cornelis Drebbel met de gehele hofhouding van Rudolf II in het gevang terecht komt.

In 1613 keert het gezin Drebbel weer terug in Engeland aan het hof van Koning James I en Cornelis kan zich daar weer wijden aan een aantal natuurkundige objecten waarvan de onderzeeboot, in de periode 1620-1624,



wel een van de grootste praktische toepassingen is van zijn unieke kennis van de effecten van luchtdruk- en zwaartekracht. Een houten overkapte roeiboot die zo'n vier à vijf meter onder water kon varen, aangedreven door roeispanten die dwars door de romp heen staken, met een achterstevan die leek op de vin van een vis. Zowel voor Koning James I als de bevolking van Londen een unieke ervaring toen zij de onderzeeboot door de Theems zagen varen en tot op een diepte van vijf meter onder water bleef doorvaren. De overlevering doet ons veronderstellen dat dit prototype van de onderzeeboot gedurende drie uur onder water kon blijven met aan boord vierentwintig personen waarvan acht de roeispanten bedienden, wat op zich al een inspannende bezigheid is, zeker onderwater. Hoe moesten deze personen in een afgesloten ruimte hun dosis zuurstof binnenkrijgen om te blijven functioneren.

Wat dat betreft blijven de antwoorden in mystieke nevelen gehuld en kan men alleen maar suggereren hoe de alchemist

Cornelis Drebbel, hoogst vermoedelijk door het verwarmen van salpeter oftewel nitraat, zuurstof laat vrijkomen.

Al met al een mystiek verhaal dat bijna vierhonderd jaar oud is.

Naast het ontwerp van de onderzeeboot houdt Cornelis Drebbel

zich ook bezig met ovens waarin hij een temperatuurregeling in aanbrengt. Deze ovens worden zeer goed ontvangen bij het leger en gebruikt in de veldkeukens.

De werkzaamheden van Drebbel blijven niet onopgemerkt en trekken de aandacht van de gebroeders Abraham en Jacob Kuffler die zich

vanuit Nederland in Keulen hebben gevestigd. Ook zij zijn zeer geïnteresseerd in de mogelijkheden die het Engelse hof te bieden heeft en zien er wel brood in om daar een aanstelling te krijgen. Helaas worden zij afgewezen, maar beiden zien een mogelijkheid om een samenwerkingsverband aan te gaan met Cornelis Drebbel door de dochters van Drebbel ten huwelijk te vragen. Abraham Kuffler trouwt in 1620 met Anna en neemt in 1626 samen met Cornelis Drebbel dienst in de Royal Navy waar zij zich bezighouden met de bewapening van schepen. Dit draait echter uit op een totale mislukking en na de aftocht van de La Rochelle-expedities verliezen beiden in 1628 hun baan; de speciale wapens zoals branders, mijnen en torpedo's treffen geen doel. De meningen over dit falen zijn tegenstrijdig; volgens de Engelsen was de werking van deze wapens niet doeltreffend en volgens Cornelis Drebbel durfden de Engelsen niet dicht genoeg bij de Franse vloot te komen.

Na het overlijden van koning James I raakt Cornelis Drebbel zijn functie aan het hof kwijt en, om toch een inkomen te hebben, start hij als bierbrouwer. In het verre verleden heeft hij van zijn zwager Goltzius geleerd hoe hij bier moet brouwen en begint een herberg. In 1630 wordt Drebbel nog genoemd bij het opstellen van een convenant om delen van het land droog te leggen. Echter, in 1633 overlijdt Drebbel.

Uit de beschrijving van Gerrit Tierie in zijn proefschrift (1932), hoofdstuk II pagina 17, zou je kunnen opmaken dat Cornelis Drebbel een egocentrische persoon was die zijn ware aard toonde indien het hem goed uitkwam en zich profileerde als een persoon die zich kon meten met, volgens hem, intelligente tijdgenoten. Zijn grote voorbeeld was Sir Walter Raleigh en de schilder Peter Paul Rubens zag in Drebbel een groot filosoof. Constantijn Huygens was met hem bevriend en hij werd door Hugo de Groot omschreven als een van de uitvinders van de telescoop (Drebbel en Metius).

Wanneer Willem Ysbrandsz. Bontekoe in 1619 Cornelis Houtman ontmoet in de Straat van Sunda, vertelt Houtman dat hij in het bezit is van een telescoop voor nautische observatie. Ook de dichter en staatsman Constantijn Huygens (1596-1687) kocht voor veertig gulden een telescoop van Cornelis Drebbel. Echter, in 1608 was er al een patent aangevraagd voor het ontwerp van de telescoop, de Hollandse kijker, door Hans Lipperhey uit Middelburg. Mogelijk dat Cornelis Drebbel de kwaliteit van de lenzen in

de telescoop in de loop der jaren heeft weten te verbeteren met behulp van een zelf-ontworpen slijpmachine, in samenwerking met zijn schoonzoon Jacobus Kuffler.



*(Om de zaak nog ingewikkelder te maken bepaalt de Koninklijke Akademie van Wetenschappen (1851) in 1853 dat Sacharias Janssen de 'uitvinder' is van de telescoop)*

De Wis- en natuurkundige Henri Adrien Naber is van mening dat Cornelis Drebbel van belang is geweest voor de wetenschappelijke ontwikkelingen in zijn tijd, ondanks het feit dat de Koninklijke Akademie voor de Wetenschap in 1853 het tegendeel beweert. In 1925 richt hij zelfs in Hoorn het Drebbel Genootschap op en kondigt een onderzeebootplan aan als een vorm van rehabilitatie van Cornelis Drebbel. De obsessieve manier waarop Naber zijn gelijk probeert te krijgen strandt door de wetenschappelijke zorgvuldigheid met voeten te treden.

In het boek 'Cornelis Drebbel en zijne tijdgenooten' van Prof. Dr. F.M. Jaeger, laat de auteur reeds in paragraaf 1 weten dat er noch van Cornelis Drebbel persoonlijk noch van de ware betekenis van zijn prestaties een duidelijk beeld bestaat. Volgens hem is er dan ook geen reden om aan Drebbel een belangrijke plaats in de geschiedenis toe te kennen. Het vermoeden rijst dan ook dat de roem en vermaardheid deels door zelfoverschatting en deels door sensatiezucht onder zijn tijdgenoten tot stand is gekomen.

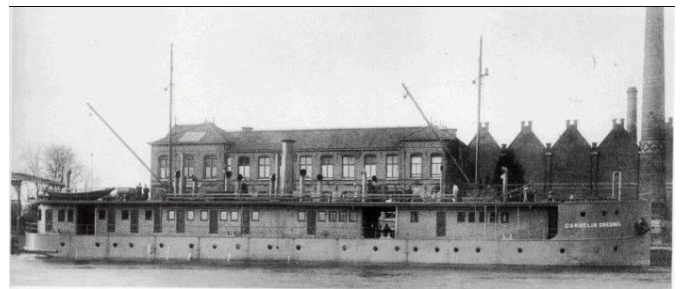
In zijn proefschrift (1932) gaat Gerrit Tierie op systematische en uitgebreide wijze in op het leven en werk (zijn uitvindingen) van Cornelis Drebbel. Dat Drebbel weinig of geen van zijn ontdekkingen heeft gepubliceerd wijt hij aan het feit dat Drebbel na zijn ontslag aan het hof in armoede leefde en geen geld had. Volgens Tierie werd Cornelis Drebbel door zijn tijdgenoten gezien als een autodidact, een zonderlinge werktuigkundige wiens leven niet nutteloos is geweest.

**Cornelis Drebbel als naamgever:**

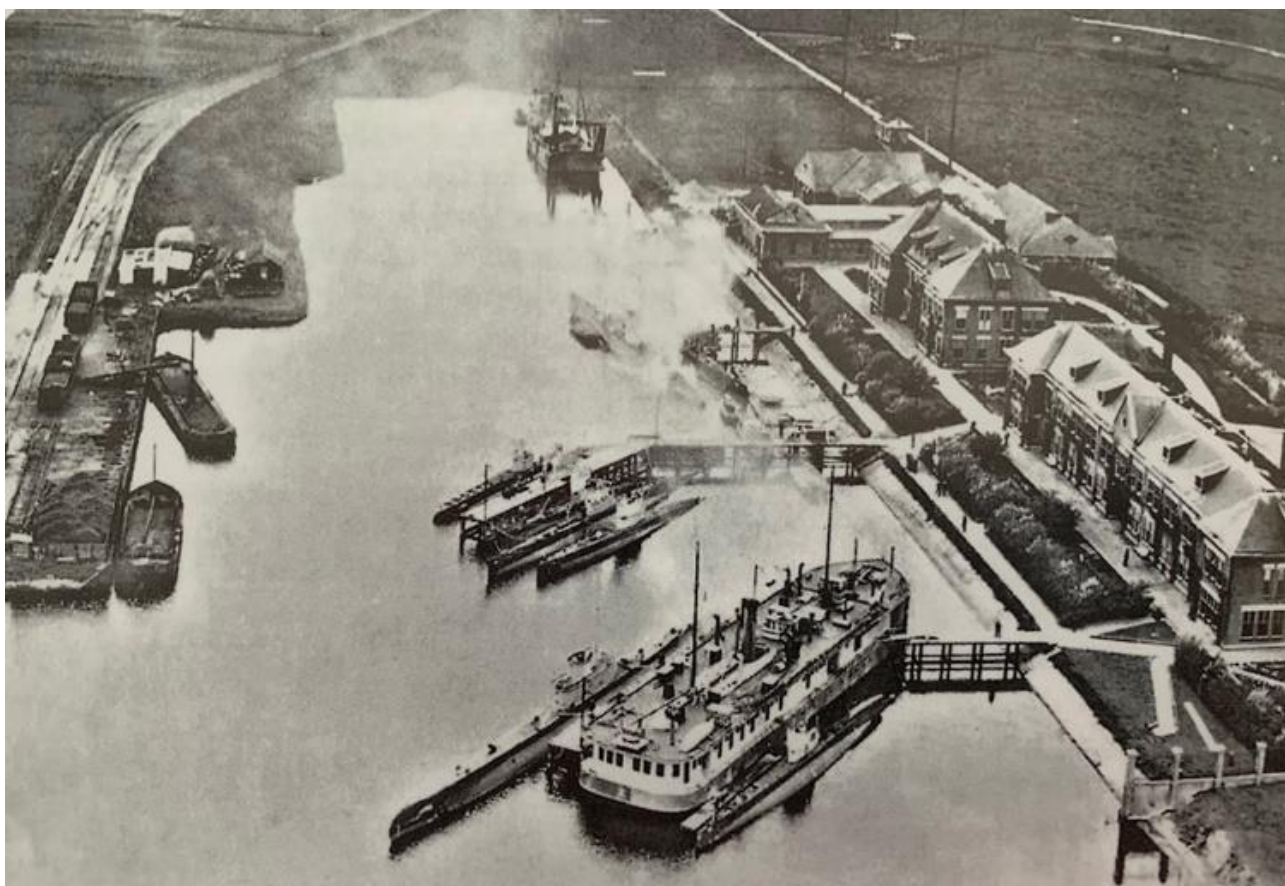


Hr. Ms. Cornelis Drebbel (A886) bij de RDM-werf. Aan bakboord Hr. Ms. Zeehond en Hr. Ms. Potvis

Hr. Ms. Cornelis Drebbel (HW2, A886) wordt op 13 december 1915 in dienst gesteld als depotschip voor de Onderzeedienst. Het







Hr. Ms. Cornelis Drebbel bij de Onderzeedienst in de Spoorweghaven te Den Helder omstreeks 1919

schip werd gebouwd op de Haarlemse scheepswerf Conrad, ook bekend van de bouw van baggermolens.



Onderzeedienst den Helder



Onderzeedienst den Helder



Onderzeedienst Rotterdam

In 1940 wordt het schip door de Duitse bezetter geconfisqueerd en na de oorlog als logementsschip in dienst genomen bij de Mijndienst. In 1972 wordt het schip uit dienst gesteld. Als vervanger wordt in 1970 in Hoogezand een motorloos logementsschip gebouwd en naar de RDM te Rotterdam gesleept. Dit schip zal dienstdoen tot 1997.

---

## *De admiraliteitsklok en het beeld van Neptunes*

---

Bron: de Postboei uitgave 1995

Bij de heropening van het "Torentje" in 1997 bedankte de directeur van het museum de Stichting Vrienden van het Marine museum voor het cadeau dat zij het museum hadden aangeboden. Het cadeau was de restauratie van de Admiraliteitsklok"

Deze klok, een staand horloge dat oorspronkelijk heeft gestaan in het Departemensgebouw in Den Haag.



Op het schilderij van A.C. Paardekoper , uit 1925, voorstellend VADM C.C. Zegers Rijser verlaat het Departemensgebouw aan de Lange Voorhout. Daar is te zien waar de klok stond boven aan de trapgestaan moet hebben, waar zich ook het beeld van Neptunes stond, recht tegenover de ingang. En het beeld bestaat nog steeds. En is nu naast de klok te bewonderen in het museum. Hij beeld wordt veel gefotografeerd door de bezoekers.



Het beeld maakte in 1996 deel uit van de tentoonstelling "Geloof en bijgeloof aan boord" Het beeld heeft ook tijdelijk in de collegezaal van het KIM gestaan.



Toen de klok bij het Marine museum kwam liep het uurwerk niet en was de kast nodig aan een opknapbeurt toe.

Na diverse instanties geraadpleegd te hebben werd duidelijk dat het staand horloge zeer bijzonder was.

De klok is gemaakt door J.N. Boyon.(Hij staat in Amsterdam vermeld sinds 1779)

Deze klokkemaker was in de tweede helft van de 18 eeuw werkzaam in Amsterdam. Hij was gevestigd aan de Nieuwendijk en vervaardigde onder andere staande- en tafelklokken. Het Amsterdam staand horloge was vrijwel nooit het product van één maker. De houten kast werd vrijwel altijd gemaakt door een schrijnwerker en het uurwerk door een uurwerkmaker. De uurwerkmaker kocht de onderdelen in bij diverse fabrikanten. Veel Amsterdamse horloges hebben een uurwerk dat in Engeland is gemaakt. Er werden complete uurwerken ingekocht en ook losse onderdelen.. De naam die op de wijzerplaat staat, is de verkoper van het geheel. Soms was hij de assembleur van kast en uurwerk en in enkele gevallen maakte hij het uurwerk.

Volgens een advertentie van 10 november 1795 leidde hij op het maken van "orgel-clavecimbel, klokkespel, seconde, slaan en tafelhorlogieën en in het klein: repetitiën-cylinders, seconde, time-keepers en ring horlogien op allerhande manieren vervaardigd.

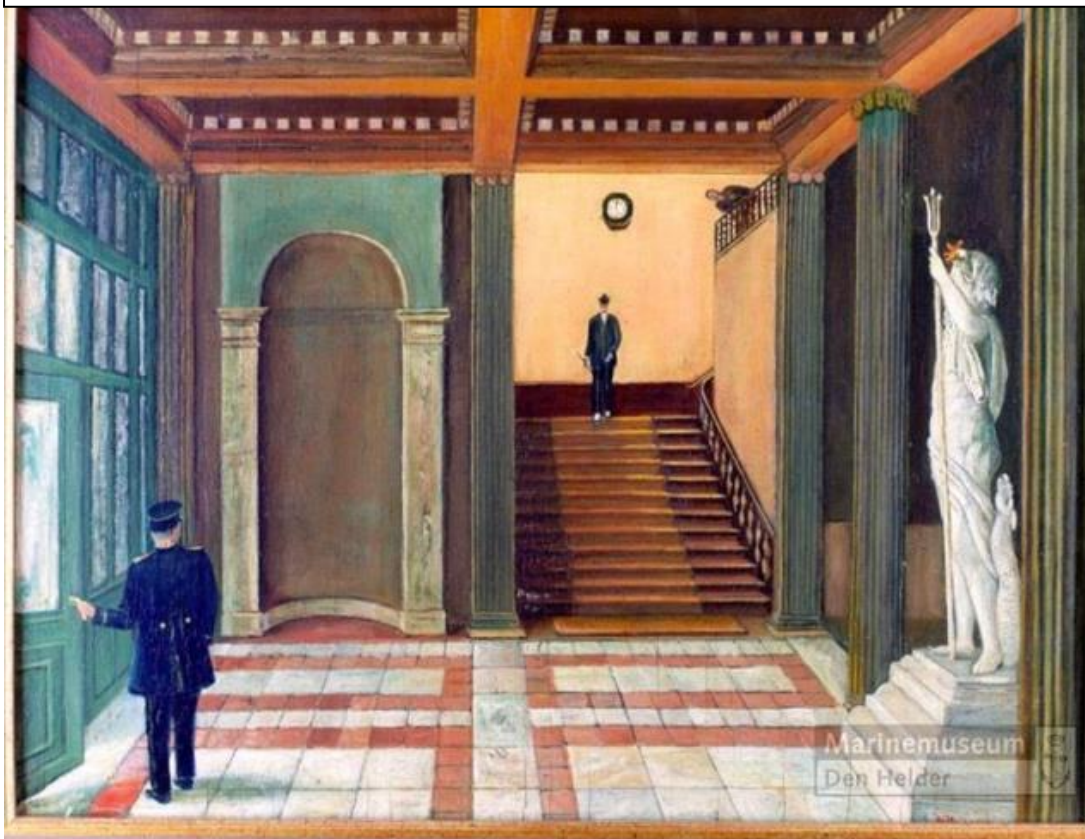
Er zijn vier staande klokken van Boyon bekend. De klok van het Marinemuseum is in die zin uniek dat de kast van latere stijl is dan die van het uurwerk. Na 1800 zijn er niet veel klokken meer in Amsterdam gemaakt. Er is geen enkele klok gedocumenteerd die bewijsbaar na 1800 is vervaardigd. De Franse pendule deed op dat moment zijn intrede in het interieur en de klokkenmakers schakelden snel dit nieuwe modieuze product over.

Het is dan ook uniek voor het Marinemuseum om "Admiraliteitsklok" in zijn collectie te hebben. Als "Vrienden" kunnen wij ook trots zijn op onze bijdrage aan de restauratie van de klok, waardoor hij weer de juiste tijd aangeeft en elk uur slaat.

J.N. Boyon overleed in 1821

Vadm C.C. Zegers Rijser verlaat het Departementsgebouw .  
Geschilderd door A.C. Paardekooper.

Schilderij Marinemuseum





---

## Commandeur Pieter de Bitter 1620 - 1666

---

Door Frits Rohling

*Hr. Ms. Pieter de Bitter, waarvan de kiel werd gelegd op 21 maart 1936 op de scheepswerf P. Smit te Rotterdam, te water werd gelaten op 29 oktober 1936 en op 6 maart 1937 in dienst gesteld, behoorde tot de Jan van Amstelklasse en kon worden ingezet als mijnenveger en mijnenlegger.*



Pieter de Bitter (J.W. Bloem)

Pieter de Bitter wordt voor het eerst genoemd wanneer hij in 1653 als kapitein van de *Mercurius* deelneemt aan de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog, bij de Slag bij Ter Heijde en is kort daarvoor aangesloten bij de vloot van Michiel Adriaensz. de Ruyter. Dat hij het niet onverdienstelijk heeft gedaan blijkt wel uit het feit dat hij het vlaggenschip de *Triumph* van viceadmiraal James Peacock buiten gevecht weet te stellen, waarbij Peacock het leven laat. Je zou echter van een Pyrrusoverwinning kunnen spreken, want niet veel later wordt de *Mercurius* onder de waterlijn getroffen en zinkt vrijwel direct, waarbij het grootste deel van de bemanning wordt gered.



Gerard Pietersz. Hulft door Govert Flinck

Pieter de Bitter was vooral kapitein voor de Vereenigde Oostindische Compagnie, na 1653 is hij toegevoegd als vlagkapitein onder directeur-generaal Gerard Pietersz. Hulft op de Ter Goes.

Hulft was commandant van een vloot die vanuit Batavia een aanval moest uitvoeren op de Portugese kolonie Ceylon en is bij deze aanval gesneuveld. Colombo is dan wel veroverd en Bitter wordt opgedragen om de Raad van Indië hiervan op de hoogte te stellen maar tevens te vermelden dat Hulft het leven heeft gelaten.

In 1656 is de Bitter vice-commandeur onder Adriaan Roothaes en voert een aantal blokkades uit bij Portugese havens langs de kust van Malabar ofwel de Peperkust ten zuidwesten van India. Een jaar later voert hij wederom blokkades uit bij de Portugese kolonie Goa en veroverd met zijn vlaggenschip de *Terschelling* de *Santa Cruz* die volgeladen is met specerijen. Hij drukt een deel van de lading achterover en zal daarvoor worden gestraft.

Niettemin blijft de Bitter onder bevel van Roothaes in de Oost rondzwerven en voegt zich bij de vloot van Rijcklof van Goens, gouverneur van Ceylon van 1659 – 1672 en later gouverneur-generaal van de VOC van 1678 – 1681. Als kapitein van de *Salamander* neemt de Bitter deel aan een aantal expedities en wordt samen met de *Naarden* erop uitgestuurd om de Portugezen te misleiden door om de Noord de VOC-vloot te naderen. Door ongunstige wind komen beide schepen echter terecht bij de Maladiven. Uiteindelijk wordt de Bitter weer als ordonnans teruggestuurd om de Raad van

Indië op de hoogte te brengen van de verovering van Jaffnapatnam.

In april 1661 wordt Pieter de Bitter benoemd tot Inspecteur der Schepen en Meester-Ordonnans in Batavia. Op 22 juli van dat jaar wordt hij benoemd tot Commandeur van een vloot met de opdracht om opnieuw de kust van Goa te blokkeren.



Rijcklof van Goens

Op 3 januari 1663 is hij aanwezig bij de verovering van Cochin door Rijcklof van Goens en zal een jaar als tijdelijk gouverneur van deze stad fungeren.

Op 12 mei 1664 keert hij terug in Batavia en wordt drie weken later als afgezant naar de koning van Siam, Narai de Grote, gezonden en slaagt erin om een verdrag met Siam te verlengen.

Op de Eerste Kerstdag 1664 vertrekt Pieter de Bitter als commandeur van een retourvloot vanuit Batavia naar de Republiek der Nederlanden. Hier dreigt een nieuwe oorlog met Engeland en wordt de retourvloot hoofdzakelijk gebruikt om geld en goederen vanuit Indië te vervoeren teneinde het vaderland te steunen. De retourvloot is 'loaded with money' en heeft men dus een ervaren leider nodig om de vloot uit de handen van de Engelsen te houden. In Pieter de Bitter heeft men deze figuur gevonden en hij wordt op pad gestuurd met geheime instructies om de vijand te omzeilen.

In Nederland is de oorlog reeds uitgebroken en heeft men de Slag bij Lowestoft verloren. Pieter de Bitter krijgt van de Staten-Generaal het bericht door dat hij voor anker moet

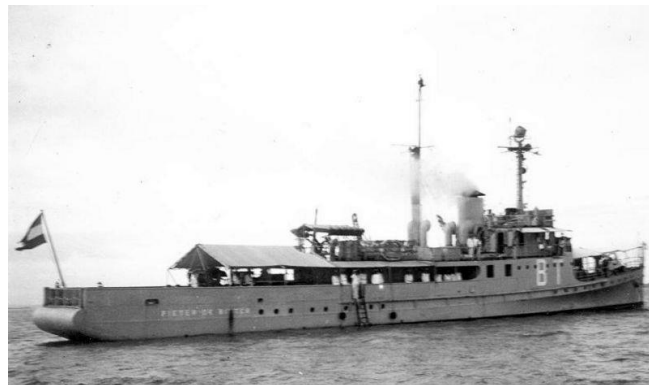
gaan in een neutrale haven en daar moet wachten tot de vloot weer op oorlogsterkte is gebracht om hem te kunnen escorteren. De neutrale haven is Bergen (Noorwegen) die hij via een omweg om de westkust van Ierland heeft weten te bereiken. De Engelsen schenden echter de neutraliteit van de haven en vallen op 12 augustus 1665 de vloot van de Bitter aan, de Slag bij Bergen. Deze aanval kan worden afgeslagen en op 18 augustus arriveert de Ruyter met zijn hulpvloot en kan men op 23 augustus vanuit Bergen weer vertrekken naar het vaderland.

Op 6 maart 1666 wordt Pieter de Bitter benoemd tot commandeur van de vloot die na de oorlog met de Engelsen weer naar Indië vertrekt op 15 april 1666, op het vlaggenschip de Hollandsche Tuin. Twee maanden later overlijdt Commandeur Pieter de Bitter aan boord van dit schip aan scheurbuik.

### **Commandeur Pieter de Bitter als naamgever**

Hr. Ms. Pieter de Bitter heeft voornamelijk dienstgedaan in Nederlands-Indië tijdens de Tweede Wereldoorlog en zou bij een bezetting van Japan moeten uitwijken vanuit Soerabaja naar een andere haven. In een geheim schrijven van 14 augustus 1946 vraagt de Minister van Marine om inlichtingen te verstrekken over de uitvoering van een evacuatieorder. Er zou bij de evacuatie van militair personeel grote verwarring heersen. De geheime evacuatieorder van CZMNI van 17 februari 1941 is alleen bekend gemaakt bij de commanderende officieren, ver voordat Japan bij de oorlog betrokken raakt. De grondslag van deze brief ligt in het gegeven dat de commandant van de mijnenveger Hr. Ms. Pieter de Bitter opdracht heeft gegeven om de boot met springladingen tot zinken te brengen op 6 maart 1942. Koenraad, inmiddels gepensioneerd, die zich al aan boord van de onderzeeboot Hr. Ms. K XII bevindt, geeft opdracht om een onderzoek in te stellen en "indien onbevredigend, de commandant te fusilleren". De commandant van de Pieter de Bitter wordt met de bemanning krijgsgevangen genomen en na de oorlog als politiek gevangene naar Nederland overgebracht en in 1948, na een zitting van de Krijgsraad, ontslagen. (Zie verslag van Theo Doorman in zijn boek 'In de schaduw van de Javazee', De Evacuatieorder, pag. 77

Voor zover bekend is de Hr. Ms. Pieter de Bitter niet door de Japanners gelicht.



- Hr. Ms. Van Zijll (F811), ex USS Stern



Op de voorgrond als eerste Hr. Ms. Abraham Crijnsen

Fregat Hr. Ms. De Bitter (F807), Van Amstelklasse, voormalig USS Rinehart; 1943 – 1950, een destroyer van de Bostwick- of Cannonklasse van de Amerikaanse marine. Wordt in het kader van het MDAP programma (Multi Defense Aid Program) in 1950 aan de Koninklijke Marine in bruikleen gegeven.

In 1967 zijn de schepen verkocht als schroot, ten bate van de Verenigde Staten, en vervangen door fregatten van de Van Speijkklasse (UK Leanderklasse)

In totaal worden zes schepen in bruikleen gegeven:

- Hr. Ms. Van Amstel (F806), ex DE-195 Burrows
- Hr. Ms. De Bitter (F807), ex USS Rinehart
- Hr. Ms. Van Ewijck (F808), ex USS Gustafson
- Hr. Ms. Dubois (F809), ex USS O'Neill
- 
- Hr. Ms. De Zeeuw (F810), ex USS Eisner
- 





