



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,-
- Voorbezichtiging van nieuwe exposities in het Marinemuseum.
- Gratis toegang tot de door de Stichting georganiseerde lezingen op maritiem historisch gebied.
- Deelname aan de jaarlijkse vriendendag.
- De mogelijkheid tot deelname aan excursies bij of vaartochten met de Koninklijke Marine (afhankelijk van aanbod en beschikbare plaatsen).
- De ontvangst van de Postboei.

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

Het bestuur

Ereleden

Mevr. W. van Son  **2001-2021**

Dhr. H. de Bles **2017**

Voorzitter

Fijko van der Laan

Email: ftsvanderlaan@hetnet.nl

Penningmeester

Hennie van Wilgenburg

hennievandwilgenburg@icloud.com

Secretaris

Adriaan Leeuw

vrienden@marinemuseum.nl

Redactie

Tom Geiger

tgeiger@quicknet.nl

Evenementen & Lezingen

Frits Rohling

Frits.rohling@gmail.com

Website

Marinemuseum.nl/nl/word-vriend

Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur

Cees Boelema-Robertus,

Vestigingsdirecteur Marinemuseum

INHOUD POSTBOEI		
Algemene informatie		1
Het Bestuur		1
Van de voorzitter		2
Agenda		3
Van de directeur		3
Veroovering twee koopvaarders door Pierre Le Turcq	F.R.	4
Abraham Ferdinand van Zijl	F.R.	5
Admiraal Jan-Hendrik Van Kinsbergen	F.R.	7
Predikant en Cartograaf Peter Platevoet	F.R.	12
Admiraal Tjerk Hiddes	F.R.	14
Willem van der Zaan	F.R.	18
Scheepsheraldiek bij de Koninklijke Marine	F.R.	21
Stilte in het museum	T.G.	25
Marine bakkerij – de foto's	T.G.	26
Matroos 3 Claas Sielof	A.L.	27
Kapitein Eland Du Bois	F.R.	29

Agenda 2022

Uitgestelde Bosscher lezingen, zullen opnieuw worden georganiseerd.

- . 100 jaar DGV met diverse sprekers
- . De Canon van de KM
- . Met vrouwen naar zee
- 27 feb Lezing onder auspiciën van het Marine museum
- .

Laatste Nieuws:

www.marinemuseum.nl/word-vriend/vrienden-nieuws

Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs

Het nieuwe jaar is gestart onder dezelfde omstandigheden zoals we het oude jaar hebben afgesloten: nog steeds in een avond lockdown en alle andere beperkende maatregelen in verband met corona en de nieuwe omikron variant. Het bestuur haalt daarom even de vaart eruit en manoeuvreert voorzichtig verder (zoals staat voorgeschreven bij varen in dichte mist). Daarom hier nog geen nieuws over lezingen en vriendendag. Laten we hopen dat in de loop van het voorjaar er wel weer een en ander kan op dat vlak.

Terugblikkend hebben we nog best een redelijk goed jaar achter ons. Ons donateurenbestand is goed op peil gebleven en is nog steeds zeer vrijgevig. Zodoende konden we in 2021 weer een goede bijdrage leveren aan de uitbreiding van de collectie van het Marinemuseum (zie Postboei nummer 2021/5). In de laatste Postboei van 2021 kon u de verslagen lezen van onze vriendendag en de lezing van Anselm van der Peet. Zodra de maatregelen verlicht worden (en velen geboosterd zijn) pakt het bestuur vanzelfsprekend de draad weer op met Bosscher lezingen en vriendendag.

Het is u vast al opgevallen, de Postboei is behoorlijk geprofessionaliseerd (formaat, omvang, frequentie van verschijnen). Een groot compliment daarvoor aan de redactie, Tom en Frits. Ook deze editie bevat weer een keur aan interessante artikelen, onder meer over scheepsheraldiek, Van Zijl, Van Kinsbergen en nog veel meer. Natuurlijk wil je graag een papieren exemplaar in handen hebben. Helaas dwingen omstandigheden en zaken die buiten de bevoegdheid en macht van het bestuur liggen ons ertoe om te vragen af te zien van de papieren versie van ons mooie blad. Alleen als u echt niet digitaal kunt lezen maken we een uitzondering maar in de toekomst zullen ook wij meer en meer langs de elektronische weg gaan communiceren. Voor sommigen een vervelend vooruitzicht in dit nieuwe jaar. Desondanks wens ik u namens het gehele bestuur alle goeds in 2022, blijf gezond en vooral, tot spoedig in en om ons Marinemuseum!

Fijko van der Laan,

Voorzitter

Van de directeur

Beste Vrienden,

Het jaar 2021 ligt weer achter ons en het Museum is dal weer een tijdje gesloten voor publiek, u kent de aanleiding. Het jaar eindigde in die zin zoals het begon, en veel meer dan 'het is helaas niet anders' kan ik er niet van maken. Ik hoop met u dat we met zijn allen dit jaarr een veel beter jaar gaan krijgen.

Toch, en wellicht is dat in de donkere dagen voor Kerst 2021 de goede gedachte: er is veel om dankbaar voor te zijn.

Als eerste moet ik dan de veerkracht van al onze medewerkers en vrijwilligers noemen. Dankzij hun aanpassingsvermogen hebben wij dat jaar toch 47000 bezoekers Coronaveilig door ons Museum kunnen leiden.

Dat is, gegeven het feit dat we de eerste helft van het jaar gesloten waren een keurig resultaat. Ook kunnen wij, zoals ik heb geschetst in de vorige nieuwsbrief, dit jaar nieuwe presentaties openen waar wij veel van verwachten. En ook hebben wij dit jaar mooie stukken aan de collectie kunnen toevoegen, mede dankzij hulp van u, onze Vrienden.

Ter illustratie onze laatste aanwinst die wij vorige week in het Museum mochten verwelkomen. Ziehier een prachtig model van de sleepboot Noordzee, sinds 2016 in dienst bij de Marine, voor de liefhebbers een type Damen ASD Tug 2810 Hybrid.

Normaal gesproken komen schepen zonder geschut natuurlijk het Museum niet in, doch een waterkanon is tenslotte ook een kanon, en bovendien zijn deze schepen randvoorwaardelijk voor het havenbedrijf. Deze eenheden verdienen ook een plek in de spotlight. Op de foto's ziet u de modelbouwer, de heer Kraak, samen met een trotse Leon. Mooi.



Ook zijn wij blij met het bezoek van Admiraal Tas die zijn betrokkenheid met het Museum toonde door een uitgebreide ronde te maken. Gelukkig was er ook gelegenheid om een enkele anekdote uit vroeger tijden uit te wisselen met oude scheepsmaten. Ook mooi!

Er gebeuren goede zaken in het Museum, en wij hopen ook dit jaar onze vernieuwingslagen door te kunnen zetten.

Rest mij om u en de uwen een zeer goed 2022 toe te wensen.

Stay safe, Boosterrol op post!



Verovering van twee Britse koopvaarders nabij Dover in 1782 door Pierre Le Turcq

Van 1780 – 1784 woedde de Vierde Engelse Nederlandse Oorlog. In de periode van 1781 – 1782 nam de kaperkapitein Ghyslain du Plessis ook deel aan deze oorlog en kreeg daardoor een heldenstatus in Zeeland.

De eerste kapercompagnie “de Haagsche Vaderlandslievende reederij” werd gefinancierd door de Haagse bankier Jacques Bergeon. Het kapitaal werd verdeeld in aandelen van honderd gulden per stuk.

De kaapvaart werd eeuwenlang gezien als een noodzakelijk kwaad en gaf schippers het recht om in tijden van oorlog vijandelijke schepen buit te maken. Zij hadden, in tegenstelling tot piraten, dan ook een legale thuishaven en kregen van de soevereine autoriteiten een specifieke opdracht, de kaperbrief.

Deze vorm van vrije nering werd reeds in het begin zwaar geteisterd door ernstige rampen zoals die met de “Dappere Patriot” onder bevel van Daniel Verbaan op 14 augustus 1781. Het schip werd door het Engelse fregat de “Cameleon” belaagd ter hoogte van Texel. Door een onbekende oorzaak vloog de “Dappere Patriot” in de lucht en moest de “Cameleon” zeer gehavend en kon met een gedecimeerde bemanning ternauwernood een haven bereiken. De kaapvaarders werden door de Britse fregatten nauwlettend in de gaten gehouden en vaak reeds bij het verlaten van de haven onder schot genomen, getuige het verhaal van de Amsterdamse kapers de “Hercules” en de “Mars” onder bevel van Jan Hoogeboom en zijn zoon op 2 en 3 december 1781.

Wie niet de moed verloor was de kaperkapitein Pierre le Turcq die met zijn sloep de “Jager” de Britten te snel af was en regelmatig in de prijzen viel.

Ghyslain du Plessis werd geboren bij het Mauritsfort (bij Hoek, gemeente Terneuzen). Hij was Hugenoot, neef en tijdgenoot van kapitein Jarry. Als visser en smokkelaar leerde hij de zee kennen. De Amerikaanse kaperkapitein John Paul Jones bracht hem de fijne kneepjes van het vak bij. Op 10 december 1780 brak de vierde Engelse oorlog uit. De Zeeuwse kaapvaart vierde in die tijd hoogtij. Ghyslain du Plessis was een van de bekende Zeeuwse kaapvaarders. De Vlissingse rederij Nortier gaf hem in september 1781 het bevel over de sloep 'De Jager'. Pierre le Turcq (oorlogsnaam van Ghyslain du Plessis) overmeesterde na enkele dagen met zijn schip vier Engelse kaopvaarders. Vanwege zijn succes zette de rederij hem op de snelzeilende kotter 'De Vlissingse'. Eind 1781 overmeesterde hij de door de Engelsen buitgemaakte Franse Oost-Indiëvaarder 'l'Amitié Royale' met een waarde van twee tonnen goud. Helaas liep 'l'Amitié Royale' bij de reis naar Vlissingen vast op de Engelse kust, waardoor deze buit verloren ging. Nadat hij in



1782 enkele Engelse schepen had buitgemaakt, ontving Le Turcq van de stad Vlissingen een zilveren sabel met het stadswapen en twee met zilver ingelegde pistolen. Ook krijgt hij in dat jaar het bevel over het gloednieuwe schip 'De Zeeuw'. Met 'De Vlissingse' had hij echter meer succes. Slechts enkele dagen nadat hij het bevel over 'De Zeeuw' op zich had genomen, raakte het schip in gevecht met het Engelse oorlogsschip 'Defiance'. Er vielen 21 doden en 17 gewonden op het schip van Le Turcq. Zelf was Pierre ook gewond; hij werd gevangengenomen, maar wist te ontsnappen en Vlissingen te bereiken; door zijn verwondingen, verbrijzelde kaak, vreselijk misvormd.

Hoewel hem een nieuw schip werd toegezegd is hij niet meer uitgevaren, mede vanwege het sluiten van de wapenstilstand. In totaal wist hij negen schepen buit te maken en er 22 te rantsoeneren. De opbrengst die hij bij elkaar wist te krijgen bedroeg volgens de annalen 169.228 gulden, maar vermoedelijk kan dat zomaar het dubbele zijn geweest.

De Zeeuwse kaapvaart ondervond sindsdien tegenslagen en vele schepen vielen in Engelse handen. Er werd zelfs gedacht dat de Zeeuwse kapiteins met de Britten onder een hoedje handelden en dus van verraad werden verdacht. Zelfs de Stadhouders werden door de politiek niet ontzien. Het gewoonterecht van de kapers werd door de politiek geschonden en werden hoge belastingen geheven wanneer men toch een Engelse buit had weten te bemachtigen, om zodoende een eventueel verraad vast te stellen.

Informatie uit:

Geschiedenis van Nederland ter zee, J.C. Mollema
Maritiem digitaal, P.W. van Megen
Kroniek der Zeemacht

Abraham Ferdinand van Zijll

1642 – 3 augustus 1697

Door Frits Rohling

Als laatste van zes oorlogsbodems die door de Nederlandse regering zijn uitgezonden, onder de vlag van de Verenigde Naties, in strijd tegen de communistische agressie in Korea, arriveert Hr. Ms. Van Zijll (F 811) op 16 mei 1955 weer in Den Helder. Op 14 juli 1954 is het fregat vertrokken onder commando van Kltz. F.G.H. van Straaten, om op dinsdag 7 september 1954 in de haven van Yokosuka af te meren langsij Hr. Ms. Dubois.



Abraham Ferdinand van Zijll is een tijdgenoot van Michiel Adriaensz. De Ruyter en de gebroeders Tromp. Hoewel deze namen bijna onuitwisbaar in ons geheugen staan gegrift heeft ook Van Zijll in de zeventiende eeuw geschiedenis geschreven en staat bekend als een zeeofficier die geen gevecht heeft verloren en gekend wordt als de gesel van menig tegenstander.

Van Zijll wordt meerdere keren eervol vermeld in documenten die Michiel Adriaensz. De Ruyter heeft nagelaten. Bij de begrafenis van De Ruyter in 1676 is hij een van de Kapiteins ter Zee die de lijkbaar, met daarop het stoffelijk overschot van De Ruyter, begeleiden.

Reeds in 1665 neemt hij deel aan de zeeslag bij Lowestoft en in 1666 dient hij als officier op een van de schepen die onder bevel staan van De Ruyter en neemt deel aan de vierdaagse en de tweedaagse zeeslag tegen Engeland. Hij weet het vlaggenschip van De Ruyter, "De Zeven Provinciën", van de ondergang te redden door in een sloep de koers van een 'brander' te wijzigen. Als commandant van het schip de



"Leeuwen" neemt hij in 1667 deel aan tocht naar Chatham.

Tijdens zijn reizen naar West-Indië en Noord-Amerika in 1673 en 1674, voert hij het bevel over een aantal oorlogsschepen die betrokken raken bij diverse gevechten tegen vooral de Engelsen. Hij herovert voormalige Nederlandse nederzettingen, waaronder Nieuw -Amsterdam (New York).

In 1688 en 1689 is hij aanwezig bij de machtsovername, de Glorious Revolution, van Engeland door Stadhouder Willem III van Oranje-Nassau en Maria Stuart als koning en koningin van Engeland, Schotland en Ierland, op uitnodiging van een aantal protestantse leiders in Londen.



Tijdens een reis naar West-Indië in 1697 breekt aan boord een besmettelijke ziekte uit waaraan ook Ktz. Abraham Ferdinand van Zijll overlijdt. Zijn stoffelijk overschot wordt mee teruggenomen naar Nederland waar hij op 1 december 1697 in de kerk te Benschop ter aarde wordt besteld.

Tijdens werkzaamheden aan de fundering van de Nederlands Hervormde kerk te Benschop is ook de grafkelder van Abraham Ferdinand van Zijll ontdekt. De grafkelder dateert uit 1677 en van Zijll is in 1697 in deze grafkelder bijgezet.

Abraham Ferdinand van Zijll als naamgever

In de jaren 1950 en 1951 zijn de schepen van de Van Amstelklasse in het kader van het Mutual Defense Aid Program (MDAP) uit de Verenigde Staten opgehaald.

Daarvoor heeft men zoveel manschappen nodig dat wordt besloten om Hr. Ms Karel Doorman tijdelijk uit dienst te stellen.

Bij aankomst in Nederland worden de schepen om beurten in conservatie gehouden, temeer omdat ze veel personeel vergen, en het blijken behoorlijke slingerbakken te zijn.

Niettemin zijn zij uitstekend geschikt gebleken bij de inzet in Korea, in smaldeel I en in Caribisch Nederland.

De zes fregatten waren voormalige destroyer escorts van de Bostwick- of Cannonklasse van de Amerikaanse marine.

Aan een van deze fregatten werd de naam Hr. Ms. Van Zijll (F 811) toegewezen.
(een van onze zeehelden uit de zeventiende eeuw)

In de Verenigde Staten voer het schip onder de naam USS Stern in de periode van 1943 tot 1951.



Het vertrek uit de Helderse mannehaven van Hr.Ms. Van Zijll naar de Koreaanse wateren op 14 juli 1954.
Foto IMH.

Admiraal Jan-Hendrik Van Kinsbergen

1 mei 1735 – 22 mei 1819

Door Frits Rohling

In 1939 moet de pantserdekkruiser Hr. Ms. Gelderland (Hollandklasse) worden vervangen. Het schip was vooral bekend omdat het de president van Zuid-Afrika, Paul Kruger naar Europa bracht. Als vervanging wordt gekozen voor de bouw van een kanonneerboot door de Rotterdamse scheepswerf RDM, onder bouwnummer RDM-201. In 1939 wordt de Hr. Ms. Van Kinsbergen gedoopt door de echtgenote van de minister van Defensie Jannes van Dijk, mevrouw A. van Dijk-Wierde. De commandant van Hr. Ms. Gelderland, Ltz1 J.L.K. Hoeke, wordt de eerste commandant van Hr. Ms. Van Kinsbergen.

Jan Hendrik van Kinsbergen wordt geboren op de eerste van de Bloeiemaand in het jaar 1735, te Doesburg aan de IJssel. Hij is de oudste zoon van een onderofficier die in Oostenrijkse dienst is geweest en later dienst neemt als Kapitein in het Staatse leger. De familie van Kinsbergen verhuist in 1741 naar Elburg. De Groningse hoogleraar Engelhard brengt Jan Hendrik de wiskunde bij. In 1744 neemt Jan Hendrik, samen met zijn vader, deel aan de Oostenrijkse Successieoorlog en wordt als jonker (cadet, aut.) ingeschreven in de infanteriesectie van zijn vader. In 1751 gaat hij aan het Instituut voor de Zeevaart in Groningen een opleiding tot ingenieur volgen en, en passant, laat hij zich in de praktijk opleiden tot stuurman. In 1756 wordt hij als adelborst ingescheept aan boord van 's Lands Fregat *Weststellingwerf*, onder commando van de Graaf van Byland. In 1758 plaatst de Admiraliteit van Amsterdam hem als Luitenant ter Zee op de *Maarssen*.



Jan Hendrik van Kinsbergen

Zijn interesse in de zeevaart leidt tot het schrijven van het boek "Ordres en Korte Instructiën betreffende de Krygsdienst ter Zee", dat in 1780 uitkomt (de eerste baksorder?).



Hij is op dat moment Kapitein ter Zee in dienst van de Admiraliteit van Amsterdam. In het voorwoord laat S. Geerts - Commandeur ter Zee, Mathematicus en Examinator bij diezelfde Admiraliteit en lid van het Provinciale Utrechtse Genootschap van Kunsten en Wetenschappen - blijken verheugd te zijn met dit boek opdat de ijverige leerlingen nu niet meer zelf aantekeningen hoeven te maken, waardoor menigvuldige schrijffouten voorkomen zullen worden.

Vermoedelijk kan Van Kinsbergen zich volledig wijden aan het schrijven, omdat er in de laatste helft van de 18^e eeuw voor marineofficiëren te weinig werk is. De vloot heeft in de eerste helft van de achttiende eeuw haar prestige verloren en daarvan ondervindt men in de tweede helft de consequenties met een slecht voorbereide vloot. Een roemloos einde van de Staatse Vloot, mede door toedoen van de Franse politiek.

Op 27 februari 1795 worden de vijf admiraliteit colleges opgeheven.

Jan Hendrik van Kinsbergen dient een verzoek in om voor een termijn van vier jaar naar Nederlands-Indië te vertrekken. Het verzoek wordt ingewilligd, maar zover komt het niet, want in 1767 geeft Admiraal-Generaal, stadhouder Willem V hem verlof om naar Rusland te vertrekken om aldaar als marine-expert in dienst te gaan van keizerin Catharina II. Echter, stadhouder Willem V bepaalt dat de toezegging onder strikte voorwaarden moet geschieden, wat betekent dat Van Kinsbergen na een jaar zal worden benoemd tot Nederlands kapitein en wanneer de Nederlandse Staat na drie jaar weer behoefte aan hem zou hebben, hij zal moeten terugkeren. In 1771 wordt hij dan ook benoemd tot Extra-ordinaris Kapitein ter Zee (Reserve Officier?).

Bij de Russische vloot deed hij veel praktische ervaring op, vooral in de strijd tegen de Turken op de Zwarte Zee. Hij schreef in deze periode stukken zoals: "Memorie over de vrije Scheepvaart op de Zwarte Zee" en "Ontwerp wegens het bouwen en inrigten van Kanoneer-sloepen". Alhoewel hij, uiteindelijk, werd benoemd tot Ridder derde rang in de Orde van Sint George en de eretitel "Held van de Zwarte Zee" aan zijn verblijf in Rusland overhield, besloot hij in 1775 toch terug te keren naar Nederland om daar weer dienst te nemen in Nederlandse zeedienst.

Deze benoeming wordt door stadhouder Willem V geheimgehouden en wanneer Van Kinsbergen in 1776 terugkeert bij de Admiraliteit van Amsterdam in de rang van Ordinaris Kapitein ter Zee, is er verbazing alom. Hij gaat direct weer aan de slag en vaart uit op de *Amphitrite* voor een expeditie

naar Marokko alwaar hij, in het kader van de beperking van de kaapvaart door Barbarijse zeerovers, als gezant van de Republiek, te Salé een verdrag overhandigt aan de Sultan van Marokko, Mohammed ben Abdallah, en aanwezig is bij de ondertekening daarvan op 27 juni 1776.

Tijdens een reis naar de Middellandse Zee op de Argo in 1778 worden de officieren door Van Kinsbergen bewust gemaakt van zijn denkbeelden over strikte discipline aan boord. Zij moeten het goede voorbeeld geven door orde en rust te bewaren en zich onthouden van gokken, vloeken, dronkenschap en hoereren. Daarbij schrijft hij ook een voorstel om de organisatie van de mariniers te verbeteren.

14. Dewyl den soldaat op een oorlogschip, altoos in den dienst word begreepen te zyn, en uyt den drank zeer veel nadeel aan den dienst van den Staat spruyten kan, en ook den besten karel in 't grootte ongeluk kan storten, zo word het bezuypen ten scherpsten veboden, de geene die zich dronken drinkt, zal voor de eerstemaal 8 dagen, voor de tweedemaal 16 dagen, en voor de derdemaal 24 dagen, te water en te brood in de boeijen zitten, om zich te ontnuchteren.....

Tijdens het gevecht tegen de Turken, in zijn Russische periode, ontdekt hij een nieuwe strategie om vanuit de loefpositie het front van de vijandelijke linie aan te vallen. Een andere uitvinding is het gebruik van beweegbare seinen op meerdere plaatsen aan boord, zodat bij het uitschakelen van de ene positie de seinen op een andere positie alsnog gevoerd kunnen worden.

Vanwege zijn optreden in de zeeslag op de 5^e dag van de Oogstmaand (augustus) in 1781, onder Vlootvoogd Zoutman, waarin hij het bevel voert over een smaldeel van zeven oorlogsschepen en zelf aanwezig is op het linesschip met 74 stukken, de Admiraal-Generaal, met zeeofficieren aan boord die nog nooit een zeeslag hebben meegemaakt, ontvangt hij van de Staat een erepenning en wordt benoemd tot Schout-bij-Nacht, in de functie van Adjudant van de Zeemacht van de Staat bij de Heer Admiraal-Generaal (de Prins van Oranje) en vervolgens tot lid van het Secreet comité van de Marine. Hij staat ook aan het hoofd van de zee-artilleristen (Mariniers), waarvan men de oprichting voornamelijk aan hem te danken heeft. Ook de aanleg van *Het Nieuwe Diep* en de verbeteringen daaraan in 1795 zijn mede aan hem te danken. Mede door zijn toedoen zijn de kosten van het zeewezen op de jaarlijkse begroting van de Staatsbehoeften ingevoerd. Tevens neemt hij het initiatief voor een fonds ter oprichting van een kweekschool voor de krijgskunst, en een fonds ter ondersteuning van 'ongelukkige' officieren.

Boeken geschreven door Jan Hendrik van Kinsbergen zijn onder andere:

- De Scheepsdienst (C.A. Verhuell)
- Exercitie met het geschut op het onder- en bovendeck (C.A. Verhuell)
- Zeemans Handboek
- De Algemene Zeedienst (C.A. Verhuell)

- Grondbeginstelen van de Zee-tactiek (C.A. Verhuell, o.a. vertaald in het Russisch)
- Het grote Generale Dag- en Nacht-Seinboek, met plaatjes
- De practicale Scheeps-Artillerie
- Nieuwe kaart van de Krim
- Kaart van de Zee van Marmora
- Beschrijving van de Archipel, tot nut van den Krijgsman, de zeevarenden en handelsdrijvenden, met een nieuwe generale Kaart
- Korte inleiding voor den Oorlog ter Zee (A. Mackay)
- Practicale Zeemans Leidraad, voor eerst beginnende Zee-Officieren (J.H. van Ollenhauften)
- Over het aanleggen van Zee-batterijen
- Plan tot het oprigten van een Zee-Weduwen-Fonds, zonder kosten voor het land
- Zeemans Droomen
- Over de noodzakelijkheid, om een vast korps matrozen in dienst te houden
- Over het aanleggen van een zee militaire Academie

Uit: Algemene Konst en Letterbode no. 12 voor het jaar 1827, vrijdag den 23sten Maart

Op 24 februari 1795 wordt van Kinsbergen genoodzaakt, de dienst van zijn vaderland te verlaten, "wordende hij niet alleen, met het geheele Korps Zee-Officieren, bij de toen plaats hebbende orde van zaken, gecasseerd, maar nog daarenboven in zijne woning te Amsterdam in hechtenis gesteld, en van daar vervolgens naar eene gevangenis overgebracht, waaruit hij, echter zonder dat men hem iets ten laste konde leggen, weder werd ontslagen". De vijf Admiraliteitcolleges houden op te bestaan. De koning van Denemarken ziet hier wel brood in en biedt hem aan om als Admiraal toe te treden tot de Deense marine. Van Kinsbergen wijst deze aanbieding af en de Deense koning trekt het verzoek, mede onder politieke druk vanuit de Bataafse Republiek, weer in.

In 1806 wordt Van Kinsbergen eervol uit de dienst ontslagen en biedt Raadspensionaris Schimmelpenninck hem een hoge positie aan. Van Kinsbergen bedankt voor de eer, maar wanneer Koning Lodewijk Napoleon hem achtereenvolgens benoemt tot Eerste Kamerheer honorair, tot Maarschalk van het Rijk, tot Staatsraad in buitengewone dienst (afdeling marine), tot Grootkruis van de orde der Unie, Lid van het Comité centraal van het Zeewezen en tot Graaf van het Koninkrijk met de titel Graaf van Doggersbank, laat hij zich hiertoe overhalen. Gedurende de regeringstermijn van Lodewijk heeft hij verschillende onderwerpen met betrekking tot de Marine vervaardigd.

Zijn werkzaamheden onder Koning Lodewijk Napoleon heeft hij altijd op Pro Deo basis verricht.

Wereldoorlog nooit van komen. Het schip wordt op 2 oktober 1939 naar West-Indië gestuurd en



Huize Welgelegen met Admiraal van Kinsbergen op de inzet

In 1810 wordt hij door Keizer Napoleon benoemd tot Graaf van het Rijk en Senateur. Ook hier verschoont hij zich van de toegekende jaarwedde.

In 1814, kort na het ontstaan van het (Verenigd) Koninkrijk der Nederlanden onder koning Willem I, ontvangt Van Kinsbergen de ere-rang van Luitenant-Admiraal.

De laatste jaren van zijn leven, vanaf 1798, woont Van Kinsbergen in Apeldoorn, "een dorp in Gelderland", op een Buitenplaats genoemd Welgelegen, tezamen met de drie freules (baronessen) Schimmelpenninck van der Oye, die hem tot zijn dood verzorgen. Hij overlijdt op de 22^{ste} van de Bloemaand 1819 in de leeftijd van 84 jaar.

In zijn voormalige woonplaats Elburg richtte hij een Instituut van Onderwijs op en was een weldoener voor diverse vaderlandse stichtingen en maatschappijen.

Uit: Algemene Konst en Letterbode no. 13 voor het jaar 1827, vrijdag den 30sten Maart

Schepen in dienst van de Koninklijke Nederlandse Zeemacht/Koninklijke Marine (vanaf 1905) die zijn vernoemd naar Admiraal Jan Hendrik Van Kinsbergen:

Het Raderstoomschip 4^e klasse Zr. Ms. Admiraal Van Kinsbergen (1852-1877) is het eerste schip dat zijn naam voert, 33 jaar na het overlijden van Van Kinsbergen.

De Koninklijke Marine geeft in 1937 zijn naam wederom aan een oorlogsbodem, een artillerie-instructieschip. De kiellegging is op 11 september 1937, de te waterlating op 5 januari 1939 en in dienst gesteld op 24 augustus 1939. De inzet als artillerie-instructieschip zal er vanwege de Tweede

begeleidt tijdens de overtocht de onderzeeboten O15 en O20. Men vaart vanuit Nederland stuurboord uit om via de noord om de Engelse eilanden te varen richting Atlantische Oceaan,



Raderstoomschip 4^e klasse Zr. Ms. Admiraal van Kinsbergen

vervolgens richting van de Azoren om te Ponto Delgada op te toppen voor de oversteek naar Puerto Rico. Van daaruit zet men koers naar Curaçao alwaar de schepen op 31 oktober arriveren.



Na de Tweede Wereldoorlog arriveert de Van Kinsbergen in augustus 1945 te Rotterdam om aldaar direct gereed gemaakt te worden voor vertrek naar Indonesië. Het neemt daar deel aan de politionele acties en keert vijf jaar later terug in Nederland

om een metamorfose als fregat te ondergaan. Twee jaar later vertrekt het schip weer naar de Oost ter detachering in Nieuw-Guinea.



Na terugkomst in Nederland, in 1955, wordt het schip als logementsschip in gebruik genomen. Het ligt ook nog enige jaren, 1960–1970, afgemeerd langsij de TOKM (Technische Opleiding KM) op het Marine Etablissement te Amsterdam ten behoeve van de opleiding



machinisten/elektromonteurs. Op 19 mei 1974 wordt Hr. Ms. Van Kinsbergen verkocht voor de sloop voor 515.500 gulden aan de firma Van Heyghen te Gent.



Op 2 september 1975 wordt de kiel gelegd voor de Hr. Ms. Van Kinsbergen (F809), behorende tot de Kortenaerklasse (S-fregat, gebouwd door Damen Schelde Naval Shipbuilding), dat op 16 april 1977 te water wordt gelaten en op 24 april 1980 in dienst wordt gesteld.



Op 1 maart 1995 wordt het schip uit dienst gesteld nadat het is verkocht aan Griekenland, alwaar het dienst doet onder de naam Navarinon.



Honderdtachtig jaar na de dood van Admiraal Van Kinsbergen heeft de Koninklijke Marine een vervanger gevonden voor het Rijks Instructievaartuig de Zeefakkel in het ontwerp van een nieuw Marine opleidingsvaartuig dat de naam Van Kinsbergen zal dragen, geheel in de lijn van de man die in de 18^e en 19^e eeuw baanbrekend werk heeft verricht voor onder andere opleidingen voor de zeevaart, het oprichten van een kweekschool voor de krijgskunst en verbetering van de krijgstucht, wat de zeemacht meer militair maakte. De kiel van het opleidingsvaartuig wordt gelegd in 1998 bij Damen Shipyards in Gorinchem, op 2 november 1999 overgenomen door de KM/KIM en in gebruik genomen als opleidingsvaartuig.

Het schip is vooral in gebruik bij het KIM (Koninklijk Instituut voor de Marine) om zeeofficieren in de praktijk op te leiden in de nautische vaardigheden.

Ook de operationele school maakt regelmatig gebruik van de A902, maar deze wordt ook regelmatig aan derden uitgeleend voor diverse nautische burgeropleidingen.



Predikant en Cartograaf Peter Platevoet

1552 - 1622

Door Frits Rohling

Ook wel bekend onder de naam Petrus Plancius wordt Platevoet geboren in Dranoutre (West-Vlaanderen) en ontwikkelde zich tot een bekende theoloog, cartograaf en geograaf, die in 1585 moest vluchten voor de dreiging van de Inquisitie onder de Hertog van Parma.

In die tijd werkte hij als predikant in Brussel en vluchtte naar Amsterdam en werd de voornaamste bondgenoot van Franciscus Gomarus, leider van de contraremonstranten. Daardoor werd hij in feite ook een bondgenoot van Prins Maurits die de landsadvocaat Johan van Oldenbarnevelt als een opponent zag, terwijl Plancius nog samen met hem in 1602 de VOC had helpen oprichten.

Tijdens zijn vlucht naar Amsterdam zou Plancius ook een aantal geheime Portugese zeekaarten hebben meegenomen, die hij later in Amsterdam zou publiceren. De Amsterdamse boekdrukker en uitgever Cornelis Cleasz. liet op 12 april 1592 al aan de Staten-Generaal weten dat hij in het bezit was van diverse kaarten die hij van de cartograaf Petrus Plancius had ontvangen. Plancius had deze 25 Portugese kaarten gekocht van Bartholomeo de Lasso, cosmograaf en meester van de zeevaart des Konings van Spanje. Deze kaarten waren Portugees staatsgeheim en waren vermoedelijk gesmokkeld naar Nederland en daar stond in Portugal de doodstraf op. Het vermoeden is dat deze kaarten zijn gebruikt bij de eerste expeditie, de Eerste Schipvaart, vertrokken op 2 april 1595 vanaf Texel naar Bantam op Java.



Orbis Terrarum 1590

Als voorman van de contraremonstranten maakte Plancius zich onder meer sterk voor de benoeming van zieke troosters en predikanten aan boord van schepen en zending onder de bevolking.

Hij was een van de vertalers Latijns – Nederlands, betrokken bij de Statenvertaling die in 1637 gereed zou komen.

Als geograaf wist Plancius de wereldkaart die in 1590 werd uitgegeven, de 'Orbis Terrarum Typus De Integro Multis In Locis Emendatus', op te nemen in bijbels, en in atlanten de 'Nova et exacta

Terrarum Tabula geographica et hydrographica' van 1592.

Plancius was gehuwd met Johanna G(Q)eubels en samen hadden zij een dochter en zeven zonen. De zendingsgedachte was bij het gezin unaniem aanwezig en vijf zonen volgden hun vader als predikant en de dochter trouwde met een predikant. Een van de zonen stierf tijdens zijn studie aan de Universiteit van Leiden. Als bewindhebber van de VOC stond Petrus Plancius in hoog aanzien en was gefortuneerd. Niettemin ontvingen zijn zoons studiebeurzen die hen door de magistraat van Amsterdam werden toegekend, juist in een periode dat Amsterdam volgens de magistraat in 1601 constateerde dat de stad: "deur de grote confluentie van alderley natien, binnen deselve stad commende ende frequenterende, geheel van een andere natuere en gelegenheit" was geworden. Vooral kooplieden wisten zich hogere posities toe te eigenen, exclusieve rechten op bestuurlijke functies te bemachtigen, gingen de dienst in de stad uitmaken en maten zich een aristocratische levensstijl aan.

Naast zijn kerkelijke activiteiten bestudeerde Plancius aardrijkskunde, sterrenkunde en zeevaartkunde om onder andere navigatiemiddelen te verbeteren. Op zijn aanwijzingen werden de eerste tochten naar China ondernomen en vervaardigde hij zeekaarten voor de reis naar Oost-Indië. Zelfs vanuit het buitenland kwam men naar Amsterdam om Petrus Plancius te raadplegen.



Petrus Plancius geeft aan studenten instructies over de kunst van de zeevaart uit Licht der Zeevaart ca 1608 door David Vinckboons

Stuurman Pieter Dirksz. Keyser bracht tijdens zijn reis naar Bantam voor het eerst een aantal sterrenbeelden van de zuidelijke sterrenhemel in kaart. Zijn reisjournalen zijn aan Plancius overhandigd en door de cartograaf Jodokus Hondius op de eerste globe van de zuidelijke sterrenhemel geplaatst.

De Staten-Generaal der Nederlanden loofden aan het einde van de 16^e eeuw een bedrag van 25.000 gulden uit aan degene die een onbedreigde route naar India en China zou vinden via een Noordoostelijke Doorvaart. Ook Petrus Plancius greep dit aanbod met beide handen aan en nam contact op met Willem Barentsz. Samen met hem zette hij drie expedities op om een route door het ijs te vinden, waarbij de derde expeditie in de winter van 1596 – 1597 de beroemdste zou worden en resulteerde in een overwintering op Nova Zembla onder leiding van Willem Barentsz en Jacob van Heemskerck. Dat deze expeditie 425 jaar later nog tot de verbeelding spreekt, komt door het uitgebreide reisverslag van Gerrit de Veer waarin hij ook een aantal wetenschappelijke ontdekkingen heeft opgenomen.



De twaalf sterrenbeelden van Plancius
(Reproductie van 1661)

Meegaand in de theorie van de Britse avonturier Robert Thorne was Plancius ervan overtuigd dat de zon vijf maanden lang het Noorpoolgebied zodanig zou verwarmen waardoor een ijsvrije route om de Noord zou ontstaan. De overwintering op Nova Zembla in "Het Behouden Huys", dat van wrakhout was opgetrokken, deed het tegendeel te bewijzen. Ook latere expedities onder bevel van Henry Hudson liepen vast in het drijfijis van de Noordpool.

Momenteel, tijdens het schrijven van dit artikel, zit ook een tiental schepen vast in het ijs van de Noordelijke IJszee. Ook nu werden de bemanningen verrast, in hun poging om via een Noordoostelijke Doorvaart naar Azië te varen, door het snel opkomende ijs.

Het lijkt erop dat Petrus Plancius vooral naam heeft gemaakt als cartograaf en daar alom voor geprezen werd. Als theoloog en prediker zou hij zijn verafschuwde vanwege zijn onvermoeibare zendingsdrift en haat zaaiende preken tegen het remonstrantisme.

Met het in kaart brengen van nog te ontdekken gebieden zou Plancius ook voor ogen hebben gehad om de verspreiding van het Evangelie te bevorderen.

Petrus Plancius, een controversieel persoon die als theoloog werd gezien als een hartstochtelijke maar



Het Behouden Huys op Nova Zembla

ook grimmig, fel en hatelijke predikant en als cartograaf een visionair, ijverige en intelligente leermeester, die zijn ervaringen op het gebied van de zeevaart op alle fronten wilde delen.

Voor al deze laatste eigenschappen en zijn Latijnse naam zijn in de loop der eeuwen blijven hangen en heden ten dage nog terug te vinden in het dagelijks leven.

Hij overleed op de Pinksterdag van 15 mei 1622 te Amsterdam en werd begraven op de begraafplaats bij de Zuiderkerk te Amsterdam, hoewel hij als gefortuneerd man had kunnen kiezen voor een graf in de kerk zelf. Ook hier toonde hij zich een visionair die uit oogpunt van hygiëne op het kerkhof begraven wilde worden en niet als een 'rijke stinker' (verderf en stank) in de kerk. (Na 1829 werd het begraven in de kerk door de overheid verboden uit oogpunt van hygiëne)



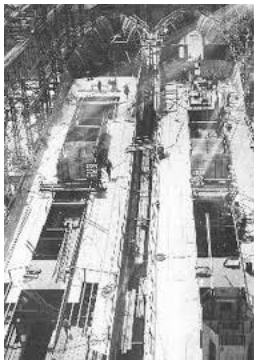
Informatie uit: DBNL, De Zeventiende Eeuw, 1985
J.G.C.A. Briels
DBNL, Biographisch woordenboek der Nederlanden, Deel 15, 1872
A.J. van der AA
Een onbesuisde Brit in Amsterdam,
Geert Mak, 2009

Admiraal Tjerk Hiddes

Sexbierum, 6 augustus 1622
Vlissingen, 6 augustus 1666

Door Frits Rohling

In de woelige tijden van de dertiger jaren in de 20^{ste} eeuw geeft de Nederlandse regering toestemming om twee torpedobootjagers te bouwen die zouden behoren tot de "Gerard Callenburgh" klasse. De kiellegging voor beide schepen vindt plaats in 1938 op de scheepswerf van de RDM met, onder bouwnummer RDM-207, de Hr. Ms. "Tjerk Hiddes". Het eerste schip dat onder deze naam bij de Koninklijke Marine



operationeel zou worden ingezet. Tot en met de tewaterlating op 12 oktober 1939 lijkt alles nog volgens schema te verlopen, maar van de afbouw komt niets terecht omdat, na de capitulatie in mei 1940, het schip door eigen personeel van de RDM op de Nieuwe Waterweg tot zinken wordt gebracht.

Zoals u in de titel ziet vermeld is de zeevaarder Tjerk Hiddes niet echt oud geworden en reeds op 44-jarige leeftijd overleden ten gevolge van de gevechten tijdens de Tweedaagse Zeeslag (4 en 5 augustus 1666) tegen de Engelsen onder Johan Evertsen. Ondanks zijn zware verwondingen vocht hij toch door totdat zijn schip stuurloos westwaarts afdreef en vervolgens werd opgemerkt door Cornelis Tromp die op oostelijke koers lag. Deze zorgde er voor dat Tjerk Hiddes werd overgezet op een jacht dat hem naar Vlissingen voer alwaar hij op 6 augustus 1666 ten huize van de equipage



meester Abraham Bisschop bij aankomst is overleden.

Tjerk Hiddes is de tweede zoon van Hidde



Sjoerds en Swab Tjeirckdochter, een molenaarrechtspaar dat in Sexbierum woont. Op 26-jarige leeftijd trouwt hij met Nannetje Atses (1628 – 1666) en zij vestigen zich aan de Voorstraat in Harlingen. Tjerk Hiddes zal niet



veel thuis zijn geweest want hij werkt bij de koopvaart en hij weet zich op te werken tot schipper.

Hij komt ook in dienst van de Friese Admiraliteit (1596 – 1795) en neemt deel aan de Noordse Oorlog in 1658 tegen Zweden als kapitein van een troepentransportschip "de Judith", in de vloot van admiraal Jacob van Wassenaer Obdam. Zijn optreden leidt tot zijn benoeming door de Friese Admiraliteit tot buitengewoon kapitein, daar hij als koopvaarder actief blijft.

Niettemin wordt hij op 29 juni 1656 door de Friese Admiraliteit benoemd tot luitenant-admiraal als opvolger van Auke Andriesz Stellingwerf (1635 – 1665). Tjerk Hiddes wordt bij de Friese Admiraliteit belast met het management voor het opleiden en opwerken van de nieuwe oorlogsschepen en bemanningen.



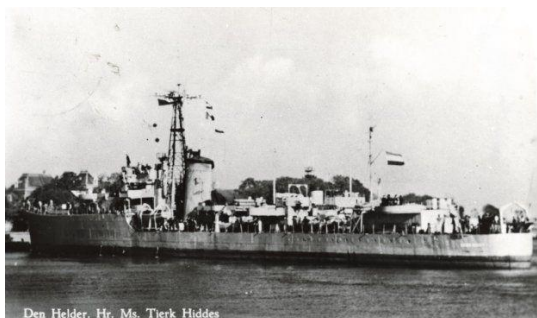
Tijdens de Vierdaagse Zeeslag, van 11 juni tot 14 juni 1666 vaart hij op zijn vlaggenschip de Groot Frisia, als tweede bevelhebber in het eskader van Cornelis Evertsen de Oude. Deze sneuvelt reeds op de eerste dag en Tjerk Hiddes neemt het commando over en weet zich op de laatste dag van de zeeslag als een waar bevelhebber te onderscheiden. De Tweedaagse Zeeslag enkele maanden later onder Johan Evertsen zal hem echter fataal worden. Tjerk Hiddes de Vries blijkt een vermogend man te zijn. Op woensdag 18 augustus 1666 wordt hij begraven in de Dom Almenium aan het Kerkepad in Harlingen. Vier dagen na zijn dood bevalt zijn vrouw Nannetje van een zoon, Tjerk Hiddes de Jongere.

Op 18 maart 1667 benoemt de Friese Admiraliteit baron Hans Willem van Aylva tot luitenant-admiraal en opvolger van Tjerk Hiddes de Vries.

Tijdens de Slag bij Camperduin wordt op 11 oktober 1797 het lineschip 'Admiraal Tjerk Hiddes de Vries', gebouwd in 1782, door de Britten buitgemaakt. Het schip is later herdoopt in 'de Vries'.

Van 1803 – 1814 heeft de Zeemacht de beschikking over de kanonneerschoener "Vice-admiraal Tjerk Hiddes de Vries".

Op 6 mei 1942 wordt de tweede torpedobootjager Hr. Ms. Tjerk Hiddes in dienst gesteld door Ltz 1 W.J. Kruys.



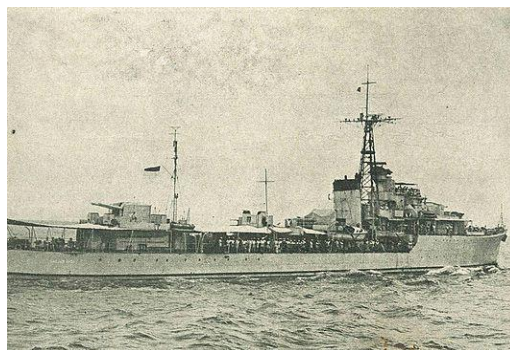
Dit gebeurt echter in het Verenigd Koninkrijk alwaar het schip is gebouwd op de werf William Denny and Brothers te Dumbarton in eerste instantie onder de naam HMS Nonpareil, N-klasse, bouwnummer 1346.

Het schip zal in Nederlands-Indië worden ingezet, maar tijdens de reis naar de Oost neemt het in september 1942 vanuit Kilidini, Kenia, deel aan een aantal gezamenlijke operaties met de Britse Eastern fleet tegen Vichy-Franse doelen.

Vanaf 25 oktober 1942, na aankomst in Freemantle, Australië, wordt het schip, vergezeld door Hr. Ms. Van Galen en Hr. Ms. Jacob van Heemskerck, toegevoegd aan de US 7th Fleet.

In december 1942 volbrengt het schip en de bemanning een uiterst precaire operatie bij het eiland Timor door het in evacueren van KNIL militairen en hun gezinnen en Portugese kolonisten na de Slag om Timor.

Vanaf de jaarwisseling 1944/1945 wordt de Hr. Ms. Tjerk Hiddes in gezet voor konvooidiensten vanuit Engeland en gaat vanaf januari 1945 tot januari 1946 te Glasgow het dok in voor reparaties en modernisering bij Wilton Feijenoord te Schiedam. Bij de indienststelling bleek al snel dat stuurboord turbine hevig trilde en moest worden vervangen bij Werkspoor in Amsterdam. Uiteindelijk vertrok de Hr. Ms. Tjerk Hiddes op 2 juni 1947 naar Nederlands-Indië waar het schip op 17 juli 1947 aankwam te Tandjong Priok.



Na wederom een jaar onderhoud in Nederland werd de Hr. Ms. Tjerk Hiddes op 1 maart 1951 verkocht aan de Republiek Indonesië waar het schip onder de naam Gadjah Mada als vlaggenschip in gebruik werd genomen. In 1961 is het schip gesloopt.



In de zestiger jaren van de 20^{ste} eeuw tekende zich voor de Koninklijke Marine de noodzaak af om een aantal verouderde schepen, waaronder de S-klasse torpedobootjagers en de "van Amstelklasse", uit dienst te stellen.

Voor de vervanging werd op 15 januari 1963 een overeenkomst getekend met de NDSM en de KMS voor de bouw van vier fregatten die naar het ontwerp van de Engelse Leander-klasse op stapel werden gezet. De Nederlandse uitvoering zou op diverse punten afwijken van het originele ontwerp, kleiner en voorzien van een bredere brug en Nederlandse radarsystemen. In het kader van de modernisering

van de vuurleidingsystemen werd een geïntegreerd semiautomatisch systeem ontwikkeld met de aanduiding SEWACO.

Daarnaast zouden de schepen worden voorzien van een helikopter(dek) en luchtdoelraketten. Op 31 december 1963 werd de opdracht voor de bouw van vier fregatten uitgebreid tot zes. Een van deze fregatten werd vernoemd naar Admiraal Tjerk Hiddes (de Vries), met boegnummer F804. In 1986 is het schip uit dienst gesteld en verkocht aan Indonesië onder de nieuwe naam Ahmad Yani.

Hoewel er in 1977 reeds sprake was van vervanging van de kleine fregatten van de Roofdierklasse werd er pas in 1984 daadwerkelijk voor de vervanging van de Van Speijk- klasse fregatten gekozen, in combinatie met vervanging van de verouderde Roofdierklasse fregatten.



Medio 1985 werd uiteindelijk het contract getekend voor de bouw van vier M-fregatten met een optie van nog eens vier fregatten.

In de periode van 1991 – 1994 zijn in totaal acht M-fregatten van de Karel Doormanklasse in dienst gesteld. Ook hier werd een van de schepen vernoemd naar Admiraal Tjerk Hiddes (de Vries) met boegnummer F830. Het schip is actief geweest in de Atlantische Oceaan, de Caraïbische Zee en rond het Arabisch Schiereiland.



Het nam deel aan de operatie Enduring Freedom, in de Perzische Golf (2005) onder andere ter bescherming van het Amerikaanse vliegkampschip, de USS Harry S. Truman, en Active Endeavour. In 2006 werd het schip verkocht aan Chili; van de acht M-fregatten zijn er momenteel nog twee in dienst van de Koninklijke Marine.





Bronnen: Diverse sites op internet

29 juni 1621 – 17 maart 1669

Door Frits Rohling

Als enige in zijn soort wordt Hr. Ms. "Willem van der Zaan" op 15 december 1938 bij de Amsterdamse scheepswerf Nederlandsche Dok Maatschappij (NDM) te water gelaten. Dit marineschip van de Willem van der Zaan-klasse was een mijnenlegger en het enige schip van die klasse. Het was de laatste en grootste mijnenlegger die voor de Nederlandse Marine is gebouwd en gedurende vreedetijd ingericht als opleidingsschip voor adelborsten.

Willem van der Zaan is een Amsterdamse jongen die al op jonge leeftijd besluit om in zeedienst te gaan bij de Admiraliteit van Amsterdam. Het zeemansbloed lijkt bij de familie van der Zaan alom aanwezig te zijn. Naast Willem zijn ook zijn broers Huybrecht en Joris van der Zaan bij de Admiraliteit als officier in dienst, net als de zoon van Huybrecht die later ook kapitein zal worden.



Willem van der Zaan 1621-1669



Grafmonument in Oude Kerk Amsterdam

Tijdens de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog voert Willem van der Zaan al het bevel als extra-ordinarius kapitein over de "Prinses Aemillia" in de Slag bij de Singels op 10 december 1652 bij de kaap van Dungeness en de Shingles in Kent. Bij de Driedaagse Zeeslag van 28 februari tot en met 2 maart 1653 verliest hij zijn beide broers en neemt hij het commando over van zijn broer Joris die het bevel voerde over de "Kampen". Hier zien wij het niet ongebruikelijk fenomeen in die tijd van 'vererving' van een functie. Enkele maanden later is Willem ook aanwezig bij de Zeeslag bij Nieuwpoort op 12 en 13 juni 1653 en de Slag bij Ter Heijde op 10 augustus 1653. In 1655 wordt hij benoemd tot ordinarius kapitein en voert het bevel in 1656 over de "Zuyderhuys".

In 1657 zien wij hem onder bevel van Michiel Adriaenszoon de Ruyter bij de konvooiering van schepen in de Middellandse Zee en veroverd en passant twee Franse kaperschepen waarvan één schip, de "Chasseur", een oorlogsschip blijkt te zijn. Het Franse Hof blijkt dit schip clandestien op



de kaapvaart te hebben gestuurd. Willem van der Zaan ontvangt voor deze verovering een gouden ereketen van de Staten-Generaal.

In de periode tussen 1658 en 1660 vinden wij Van der Zaan terug in de Oostzee als kapitein van "Huys Tijdverdrijf" waarmee hij deelneemt aan de Slag in de Sont, op 29 oktober 1658. De jaren daarna is hij weer te vinden in de Middellandse Zee om de Barbarijse zeerovers te bevechten. Van der Zaan voert dan het bevel over de "Middelburg" en wordt dan door De Ruyter aangewezen om de vloot van de Bey van Algiers te versterken. Willem van der Zaan veroverd een kaper met 36 christenslaven en later nog een met 21 slaven, waarvoor hij respectievelijk zijn tweede en derde ereketen ontvangt.

Willem van der Zaan voert gedurende relatief korte periodes het bevel op de aan hem toegewezen schepen. Zo vinden wij hem in 1664 als waarnemend Schout-bij-Nacht terug op "t Geloof", tijdens een geheime missie in de Middellandse Zee onder bevel van Michiel de Ruyter. Het gaat hier om de verovering van West-Afrikaanse factorijen die zijn bezet door de Engelsen, met name door admiraal Robert Holmes. Aansluitend volgt een reis naar Amerika vanwaar hij in augustus 1665 terugkeert en voor de vierde maal een ereketen ontvangt. Dat ook hier de roem niet zaligmakend is blijkt uit het feit dat hij kort na zijn benoeming als kapitein op de "Gouda" wordt overweldigd door een "melancholische ziekte" ofwel last van depressiviteit.

Zijn herstel neemt enige maanden in beslag, maar van 11 tot 14 juni 1666 voert hij het bevel over de "Beschermer" in het eskader van Cornelis Tromp en neemt deel aan de Vierdaagse Zeeslag. Bij deze gevechten veroverd hij de "Seven Oaks" (voormalige "Zevenwolde"). Misschien dat hij van zijn depressiviteit nog niet geheel is hersteld, waardoor hij de beslissing neemt om de "Seven Oaks" met een prijsbemanning naar Texel te sturen en met zijn eigen schip, dat behoorlijk zwaar is beschadigd, vaart hij naar Hellevoetsluis op 12 juni 1666 terwijl de strijd nog hevig woedt (De slag is een van de langste zeeslagen in de geschiedenis). Deze beslissing wordt hem zwaar aangerekend: duidelijk is afgesproken dat veroverde schepen het strijdtoneel niet zouden verlaten en voor wat betreft de herstelwerkzaamheden aan de "Beschermer" hij zijn toevlucht had moet zoeken in de Wielingen, de hoofdgeul naar de Westerschelde. Bovendien het feit dat hij op dat moment waarnemend Schout-bij-Nacht is en hij als vierde het bevel over zijn eskader heeft kan hem voor de kriegsraad brengen en hem zijn kop kosten. Echter, daar er tijdens de zeeslag ook door Tromp een aantal dubieuze

beslissingen zijn genomen komt Van der Zaan er met een berisping van 3000 guldens vanaf. Ook qua status komt hij er ongeschonden van af.

Hij neemt deel aan de Tweedaagse Zeeslag op 4 en 5 augustus 1666, en aan boord heeft hij de zoon van Luitenant-Admiraal-Generaal Michiel de Ruyter, Engel Michielszoon de Ruyter. Tijdens de Tocht naar Chatham in juni 1667 maakt hij deel uit van de bemanning van de "Hollandia" bij de succesvolle aanval op de Engelse oorlogsvloot en scheepswerven onder bevel van Admiraal Michiel de Ruyter.

Op 21 juni 1667 wordt hij voorgedragen door de secretaris van de Admiraliteit van Amsterdam, David de Wildt en op 1 juli 1667 wordt hij benoemd tot Schout-bij-Nacht als opvolger van Jan Gideonsz. Verburgh die op 24 augustus 1666 was benoemd tot Schout-bij-Nacht, met goedkeuring van Raadspensionaris Johan de Witt.

In maart 1669 is Willem van der Zaan ter hoogte van Marokko bij Kaap Tres Forcas in gevecht met de Algerijnse vloot en probeert het vlaggenschip te enteren. Hij wordt daarbij in de borst geraakt door een lichte kanonskogel en overlijdt niet veel later in zijn kajuit. Het ontzielde lichaam wordt teruggebracht naar Amsterdam waar Willem van der Zaan begraven wordt in de Oude Kerk. Hij laat zijn vrouw, Aegje van der Eyck (1633-1703) en een zoon, Willem van der Zaan de Jongere, na. Willem de Jongere wordt genoemd als een uitmuntend officier uit het Vierde Tijdperk.

Willem van der Zaan als naamgever.

Hr. Ms. Willem van der Zaan (N 82), (F 824) en (A 880)

Op 21 augustus 1939 wordt Hr. Ms. Willem van der Zaan in dienst gesteld en wordt al op 7 mei 1940 eropuit gestuurd om versperringen te leggen in het Boomkensdiep, de Zuider Stortemelk en bij de kust van Vlieland. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog ligt de Hr. Ms. Willem van der Zaan in het Marsdiep en doorstaat een aanval door vijandelijke vliegtuigen. Daardoor is het mogelijk om gezamenlijk met de Hr. Ms. Nautilus en Hr. Ms. Jan van Brakel een mijnversperring bij de Haaksegronden te leggen. Daags daarop vertrekt de Hr. Ms. Willem van der Zaan tot de nok toe geladen met materiaal en torpedo's maar het Verenigd Koninkrijk en arriveert daar op 16 mei in Portsmouth.

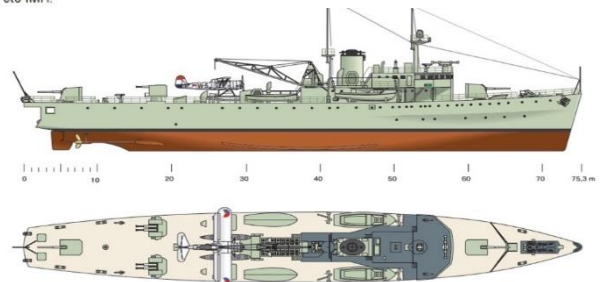
Daar wordt het schip gemoderniseerd met een ASDIC-installatie en dieptebommen. Het aantal zeemijnen wordt teruggebracht tot 90, zodat er plaats kan worden gemaakt voor contact-, magnetische- en antennemijnen. Er worden acht mijnenlegacties (totaal 2.198 mijnen) uitgevoerd aan de Oostkust van Engeland en na een reparatieperiode van tien dagen wordt aan een konvooi-operatie deelgenomen. Op 13 november 1940 vertrekt Hr. Ms. Van der Zaan naar Nederlands-Indië waar het op 14 januari 1941 aankomt te Tandjong Priok. Het wordt enkele maanden gestationeerd in Batavia en vanaf 2 april tot 8 december in de Riouwarchipel in de haven van Tandjong Pinang. Op 1 maart 1942 wijkt het schip uit naar Colombo. Van daaruit wordt gedurende drie jaar deelgenomen aan het

escorteren van konvooien maar ook een enkel schip. In het laatste kwartaal van 1942 vertrekt Hr. Ms. Willem van der Zaan op 12 oktober naar het Verenigd Koninkrijk waar het op 16 november arriveert in de monding van de Theems om de volgende dag uit de vaart te worden genomen voor groot onderhoud. Na een periode van drie maanden wordt het schip weer in de vaart genomen en neemt deel aan een mijnenlegoperatie onder de codenaam Buttermilk.

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog keert Hr. Ms. Willem van der Zaan terug naar Nederland en ligt tot 6 augustus 1945 aan de Parkkade te Rotterdam. Daarna wordt het gereed gemaakt voor vertrek naar Nederlands-Indië op 2 september 1945. Na een term van tien maanden keert het schip op 7 juni 1946 terug in Rotterdam om op 20 maart 1947 weer naar



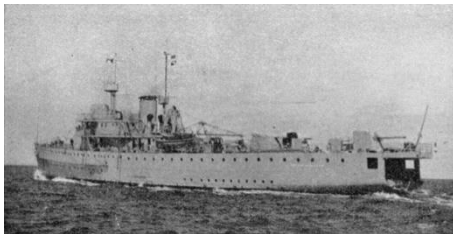
De laatste en tevens grootste mijnenlegger was Hr. Ms. Willem van der Zaan, hier in 1949 gefotografeerd vanaf het vliegkampschip Hr. Ms. Karel Doorman.
Foto IMH.



Nederlands-Indië te vertrekken tot haar terugkeer op 1 maart 1948.

In de periode van 1949 tot en met 1950 fungeerde het schip tweemaal als stationsschip in de Nederlandse Antillen om eind 1950 op de Rijkswerf te Willemsoord, Den Helder, tot fregat te worden omgebouwd.

Op 27 februari 1970 wordt de Hr. Ms. Willem van der Zaan uit dienst gesteld en voor de sloop verkocht.



Hr. Ms. Willem van der Zaan (F 829)

Een multifunctioneel fregat van de Karel Doormanklasse, gebouwd door de scheepswerf Koninklijke Scheldegroep te Vlissingen.



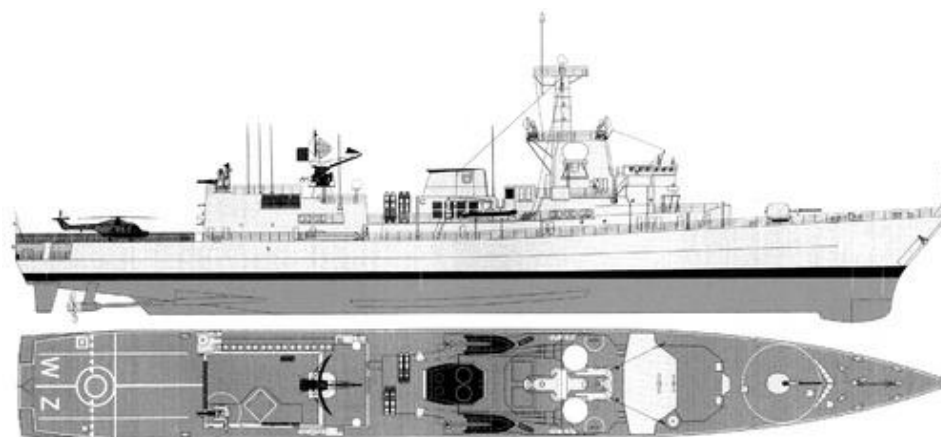
De kiel werd gelegd op 6 november 1985 en de tewaterlating op 21 januari 1989.



Op 28 november 1991 wordt het schip in dienst gesteld en zal ongeveer vijftien jaar dienstdoen bij de Koninklijke Marine.

In die 15 jaar heeft het schip aan diverse missies deelgenomen en wordt op 22 december 2005 verkocht aan de Belgische marine.

Op 25 augustus 2006 wordt het schip uit dienst gesteld en overgedragen aan de Belgische marine waar het schip onder de naam Louise-Marie (F 931) op 8 april 2008 in dienst wordt gesteld.



Scheepsheraldiek bij de Koninklijke Marine

Door Frits Rohling

De schepen, kazernes, het korps mariniers, de onderzeedienst, de mijnendienst, de brandweer, de diverse opleidingscentra, kazernes, de zee krijgsraad, geneeskundige dienst, de verbindingdienst, tientallen andere onderdelen van de Koninklijke Marine en uiteraard het Marinemuseum, zijn voorzien van een embleem schild.



Marinemuseum (Het Torentje) "In het verleden ligt het heden"

Wanneer de argeloze bezoeker tijdens de vlootdagen in Den Helder of de SAIL festiviteiten in Amsterdam langs de historische vloot of de moderne marineschepen loopt, of in het Marinemuseum op Willemsoord de prachtige collectie bewondert, zal hem of haar wellicht een stukje heraldiek ontgaan wat wellicht nog niet zo lang geleden bij de Koninklijke Marine van toepassing werd, maar vanuit een eeuwenoude maritieme traditie vanaf de vroege Middeleeuwen, in de vorm van nautische tekens en oorlogssymbolen, bij de vijand angst moesten zaaien.

Later, in de 12^e eeuw, ziet men dat het gebruik van deze symbolen meer op persoonlijke titel plaatsvindt. Vorsten, edelen, kerkelijke autoriteiten en welgestelde burgers toonden hun familiewapen of wapenschild op hun kleding, wapentuig, vlaggen en oorlogsschepen. Hiermee liet men zien wie de agressor of gezaghebbende was in het kader van eventuele onderhandelingen.



In het kader van de scheepsherkenning was het voeren van de nationale vlag in de 17^e eeuw niet voldoende. Door de schepen te voorzien van kunstzinnig houtsnijwerk en een scheepsnaam, kon men de herkomst beter vaststellen. Zo werd een schip dat was vernoemd naar een stad of een familielid van een welgestelde familie voorzien van een schild met daarop het stadswapen of wapenschild van het bewuste familielid op de spiegel van het schip. Ook aan het schegbeeld kon men zien uit welk deel van het land van herkomst het schip afkomstig was.

Met de intrede van de stalen schepen, eind 18^e en begin 19^e eeuw, werd de kunstzinnigheid van de scheepsdecoratie aanzienlijk versoerd en achtte de Marineleiding het aanbrengen van een naamplaat voldoende. Soms werd de naam van het schip in de valreepborden (klapdeurtjes in het boord bij de statietrap, te bewonderen in het Marinemuseum) gegraveerd.

In 1815 was reeds bij Koninklijk Besluit vastgelegd dat de achtersteven of de brug van de Nederlandse marineschepen gesierd werden met het Rijkswapen net als alle andere rijksvaartuigen zoals die van het Loodswezen, Hydrografische Dienst, de Douane en de Rijkspolitie.

De resterende schepen van de Koninklijke Marine die na de inval van de Duitsers in 1940 waren ontkomen aan de vijand en evacueerden naar Engeland werden ingelijfd bij de Royal Navy en geconfronteerd met de Britse traditie om aan de schepen een scheepseembleem toe te kennen. Zie hier de eerste aanzet tot het vervaardigen van scheepsembelen voor de schepen van de Koninklijke Marine.

In eerste instantie werd er soepel omgegaan met het vervaardigen van de scheepsembelen en werden er geen regels aan gebonden. Bekend uit die eerste periode zijn de emblemen van de onderzeeboten



O-21 (1940)



Hr. Ms. Zwaardvis



O-24 (1943)



Hr. Ms. Tijgerhaai



Wanneer de bemanning van het korvet Ceram in 1946 het schip wil verrijken met een embleem gaat zij niet over een nacht ijs en laat zich adviseren door de inheemse regenten van het eiland Ceram. Zij doen de suggestie om de 'toune' te voeren, een Cerams onderscheidingsteken voor krijgers.

Het embleem wordt dan ook volgens het advies van de regenten ontworpen en bij de Commandant der Zeemacht in het Oosten gedeponneerd met het verzoek om het embleem officieel goed te keuren. CZM overlegde het verzoek met de Minister van Marine en vroeg tevens om richtlijnen inzake het voeren van dit soort emblemen. Toen Hr. Ms. Ceram op 9 april 1949 werd gedoopt bij het eiland Ceram ontving het schip als eerste een embleem dat door de Minister van Marine was vastgesteld conform de heraldische regels.



Hr. Ms. Ceram

Dat men zich na het einde van de Tweede Wereldoorlog serieus ging bezighouden met het toekennen van een scheepseembleem blijkt wel uit de toenadering van de bibliothecaresse van het Koninklijk Nederlandsch Genootschap voor Geslacht- en Wapenkunde en de genealoog R.T. Muschart, door de waarnemend Bevelhebber der Zeestrijdkrachten, viceadmiraal jhr. E.J. van Holthe. Het resultaat was dat men geen bezwaar zag in het aanbrengen en meevoeren van een scheepseembleem. Reden voor de Minister om contact op te nemen met de Hoge Raad van Adel en daar een voorstel op tafel te leggen inzake een embleemomlijsting en zich door de Raad te laten adviseren over de heraldische regels waaraan nieuwe emblemen dienden te voldoen. De Hoge Raad van Adel toonde zich zeer verheugd dat de Koninklijke Marine tot dit initiatief was gekomen hetgeen leidde tot een Ministeriële

Beschikking, de Circulaire voor de Zeemacht no. 1982, d.d. 25 april 1950, met richtlijnen voor het toekennen van emblemen. Deze circulaire werd in 1954 vervangen door Circulaire voor de Zeemacht no. 1912. De afdeling Organisatie van de Marinestaf werd belast met de coördinatie. Vanaf 1960 werd de coördinatie overgenomen door de afdeling Maritieme Historie.

Aanvraag en ontwerp voor een nieuw embleem worden voorgelegd aan de afdeling Maritieme Historie. Hier worden zij getoetst aan de Circulaire voor de Zeemacht en de criteria van de symboolfunctie. Naam en karakter van de emblemdrager moeten duidelijk tot uiting komen. Vervolgens wordt het ontwerp voorgelegd aan de Hoge Raad van Adel om de heraldische kwaliteiten te toetsen en zo nodig wijzigingen aan te brengen aan de vorm of omschrijving. Tenslotte wordt de definitieve vorm bepaald en vastgesteld bij een ministeriële beschikking.

In de Circulaire voor de Zeemacht staan de richtlijnen waaraan de emblemen moeten voldoen. Centraal staat het ronde embleemschild, het eigenlijke wapen naar Brits voorbeeld. Het schild wordt omlijst door een vergulde tros van rechtgeslagen garenwantslag, aan de onderzijde in een strakke platte knoop gelegd. De tros wordt gedekt door een vergulde Oudhollandse maritieme kroon, zoals die voorkomt op de praalgraven van Nederlandse zeehelden. Deze kroon bestaat uit een hoofdband, bezet met drie ruitvormige robijnen en twee ronde blauwe saffieren, waartussen telkens vier witte parels in ruitvorm zijn gezet, waarboven vijf boegen van overnaadse boten uitsteken. De drie kleuren van de edelstenen verwijzen naar de Nederlandse vlag. Het geheel rust in de armen van twee zwarte admiraliteitsankers in schuinkruis, waarvan de ankerstokken bruin zijn met aan de uiteinden twee vergulde banden. Deze gekruiste ankers hebben een lange marine-traditie: zij vormden het embleem van de oude admiraliteiten en vervolgens het ministerie van Marine. Indien onder het omlijstte schild een embleemspreuk wordt gevoerd, wordt dat in Latijnse letters aangebracht op een golvend lint onder de omlijsting.

Het korpseembleem van de mariniers heeft, behalve de tros, kroon en ankers, een andere omlijsting.



geweest.

Het werd bij Koninklijk Besluit van 1955 vastgelegd en bestaat uit een rond wapenschild omlijst door kousenband, zonnestralen en oranjetakken. "Qua Patet Orbis"

Het gekroonde staande anker is nooit omlijst

Het voeren van de emblemen is aan de Koninklijke Marine voorbehouden. Het voeren van een embleem zonder toestemming is volgens een circulaire van de minister van Binnenlandse Zaken van 3 september 1979 een onrechtmatige daad.

De middellijn van het embleemschild is bij schepen, kleiner dan 200 ton, 20 cm. Schepen van 200 - 4000 ton voeren een schild met een diameter van 30 cm. Grotere schepen en overige marine-instellingen een schilddiameter van 40 cm. Sloepen en mondstoppen van scheepskanonnen en raketwerpers voeren het embleem van hun schip zonder kroon, ankers of spreuk.

Uit de herziene Circulaire voor de Zeemacht 1912:

11. Elk embleem, te voeren door een eenheid, moet bevatten een rond schild met daarop een afbeelding, welke in verband staat met de naam van de eenheid dan wel met daden en verrichtingen van de eenheid, van haar naamvoorgangers of van de naamgever (bijv. een symbolische voorstelling van de naamgever of dergelijke). Heeft de naamgever een familiewapen gevoerd, dan moet het wapen steeds in de afbeelding zijn verwerkt, tenzij er bijzondere redenen aanwezig zijn om van die regel af te wijken

12. Het schild moet zijn gevat in een omlijsting, bestaande uit een vergulde tros van rechtgeslagen garenwantslag ter dikte van ongeveer 1/16 van de middellijn van het schild. Aan de onderzijde van het schild moet in de tros een platte knoop zijn gelegd.

13. Het schild met de omlijsting moet zijn gedekt door een vergulde oudhollandse maritieme kroon, bestaande uit vijf boegen van overnaadse boten, waarvan de stevens uitsteken boven de dolboorden. De boegen moeten staan op een hoofdband, waarvan de lengte 7/10 gedeelte van de middellijn van het schild, en de breedte 1/8 gedeelte van de lengte bedraagt. In de hoofdband moeten vijf edelstenen zijn gezet, te weten in het midden en aan de einden een ruitvormige robijn, waartussen een ronde blauwe saffier; tussen de robijnen en saffieren moeten telkens vier witte parels in ruitvorm zijn aangebracht. De hoogte van de kroon moet ongeveer de helft zijn van de hoofdband.

14. Het geheel van het schild met omlijsting en kroon moet rusten in de armen van twee admiraliteitsankers en schuinkruis, waarvan de stokken bruin zijn met een aan uiteinden twee smalle vergulden banden.

15. Indien een devies wordt gevoerd, moet dat in Latijnse letters worden aangebracht op een golvend lint onder de omlijsting. Het lint en de letters moeten bij het geheel passende kleuren hebben. De lengte van het lint moet ongeveer 1 1/3maal, de breedte 1/9maal de middellijn van het schild bedragen.

16. Indien de naamgever bij zijn wapen een devies voerde, moet dat devies onveranderd worden opgenomen. Voerde de naamgever bij zijn wapen geen devies, dan mag ook geen devies worden aangebracht. In alle andere gevallen staat het voeren van een devies vrij. Wenst men echter in een dergelijk geval aan het embleem een devies toe te voegen, dan moet dat bij voorkeur in de Nederlandse taal worden gesteld.

De naam is primair en het embleem gaat ongewijzigd over op een later schip met dezelfde naam; daarvoor is geen apart besluit nodig.

Een achtpuntige ster van goud gedekt door het dierenriemteken van de scorpioen van sabel op



een veld van azuur.

Museumsschip, Ramschip "Scorpioen" (Beschikking 687382 van 22 oktober 1964) Het embleem verbeeldt de naamgever: Het sterrenbeeld Scorpioen.



In keel een tonijn van zilver. Als embleemspreuk 'Snel, Fel Volhardend' in Latijnse letters van zilver op een lint van keel.

Museumsschip, Onderzeeboot "Tonijn"

(Beschikking 694302/684516 van 16 februari 1965, tezamen met Hr. Ms Potvis) Het embleem verbeeldt de naamgever en diens eigenschappen.



In azuur een zittende griffioen van goud, gebekt en genageld van keel. (Beschikking 561335/541785 van 31-12-1959)

Oceaan mijnenvoer "Onverschrokken"

Het embleem verbeeldt de griffioen, een mythologisch dier dat het verstand van de adelaar paarde aan de kracht van de leeuw. De griffioen symboliseert vanouds een uitgestrekte heerschappij, scherpzinnigheid en overleg met omzichtigheid en doorzicht.

In sinopel en paalsgewijs geplaatste torpedo van zilver, aan de onderzijde omstrengeld door twee slangen van hetzelfde en halverwege de hoogte lopend over een vlucht van goud. En

embleemspreuk Ab Ortu Ad Occassum Solis (van zonsopkomst tot zonsondergang) in Latijnse letters van zilver op een lint van sinopel. (Beschikking 738258/715682 van 4 augustus 1967)



Torpedowerkschip "Mercurus"

De torpedo met slangen en vlucht lijken op de staf van de Romeinse God Mercurius, die twisten beslechtte, en verwijzen naar de torpedo als laatste wapen in een duel. Zij wordt omstrengeld door slangen, die de agressiviteit van de torpedodragers symboliseren. Omdat het inschieten van torpedo's vanaf de Mercurus alleen bij daglicht kan geschieden, verwijst deze spreuk naar deze beperkte tijd.

In zilver twee schuin gekruiste vlaggenstokken van
sabel, waaraan rechts
een seinwimpel en links een seinvlag, beiden rood;
over alles heen een
aardbol van azuur, waarover van beneden naar



boven een tweemaal
verspringende bliksemschicht
van goud. Als embleemspreuk
Scite et Scito
(kundig en vaardig) in Latijnse
letters van azuur op een lint van
zilver.
(Beschikking 299147/282234
van 23 juli 1952)

Verbindingsschool / Marine verbindingsdienst

Het embleem symboliseert de werkzaamheden op
de Verbindingsschool. Vlag en wimpel verbeelden
optische seinmiddelen, de bliksemschicht de
elektrotechniek. De aardbol geeft het
wereldomvattende karakter van de
werkzaamheden weer en de spreuk verwoordt de
doelstelling van de school. In het begin van 1980
werd de Verbindingsschool geïntegreerd in de
Operationele School te Den Helder.

Het embleem was toen al bij beschikking 919920
van 16 augustus 1979 overgenomen door de
Marine Verbindingsdienst, die in december 1979
haar 75-jarig bestaan vierde.

In sinopel, met een golvend schildhoofd van zilver,
een zeemeermin met ontbloot bovenlijf van
natuurlijke kleur, het geschubde onderlijf met
staart van zilver, met haren, en wenkbrauwen van
goud, de haren achter
de oren weggetrokken en samengebonden met een
smal lint van sabel, het linkeroog juist boven de
golvende doorsnijdingslijn uitkomend, houdend in
de voorwaarts gestrekte linkerarm een boog van
goud met door de gebogen rechterarm en de,
achter het hoofd geborgen, rechterhand
gespannen pees van hetzelfde en een tot
afschieten gereede pijl van zilver met gouden punt
in horizontale stand juist onder de
doorsnijdingslijn.

Hangend aan het ordelint, geslagen om de platte
knoop der trosvormige
omlijsting van het schild,
het ridderkruis der 4^e klasse
van de Militaire
Willemsorde. Als
embleemspreuk Quamvis
Patiens Acris (fel, ofschoon
geduldig lijdend) in Latijnse
letters van goud op een lint
van sinopel. (Beschikking
368689/287134 van 25 juni
1954)



De Onderzeedienst

De bewapende zeemeermin symboliseert de
onderzeeboot, die onder de wateroppervlakte zijn
torpedo's afschiet. Aan de Onderzeedienst werd bij
Koninklijk Besluit 67 van 6 juni 1947 het
ridderkruis de 4^e klasse van de Militaire
Willemsorde toegekend.



Dit Scheepseembleem is in 1964 vervangen door
het volgende dienstembleem.

Een rond schild in sinopel, met een golvend
schildhoofd van zilver, een zeemeermin met
ontbloot bovenlijf van natuurlijke kleur, het
geschubd onderlijf met staart van zilver, met haren
en wenkbrauwen van goud,
de haren achter de oren weggetrokken en
samengebonden met een smal lint van sabel, het
linkeroog juist boven de golvende
doorsnijdingslijn uitkomend, houdend in de
voorwaartse gestrekte arm een boog van goud met
door de gebogen rechterarm en de, achter het
hoofd verborgen rechterhand gespannen pees van
hetzelfde en een tot afschieten gereede pijl van
zilver met gouden punt in horizontale stand juist
onder de doorsnijdingslijn. Het schild omgeven
door een schildrand van donkergroen met daarop
in de bovenste helft ONDERZEEDIENST en in de
onderste helft KONINKLIJKE MARINE in Latijnse
letters van goud. Schild en schildrand van elkaar
gescheiden door een ring van goud. Het geheel
van schild en schildrand omkranst door een oranje
tak van sinopel, geplaatst op twee gekruiste
ankers van goud en gedekt met de Koninklijke
kroon. Onder de ankers een golvend lint van
donkergroen met daarop Quamvis Patiens Acris
(fel, ofschoon geduldig lijdend) in Latijnse letters
van goud. (Beschikking 681063/287134 van 6 juli
1964)

Aanleiding tot deze verandering was het feit dat op
14 juli 1964 de Onderzeedienst een eigen vaandel
verkreeg, waaraan de Militaire Willemsorde was
bevestigd.

Hetzelfde gebeurde in 1967 bij het 60-jarig
bestaan van de Mijndienst, toen werd het
scheepseembleem gewijzigd in een meer
toepasselijk dienstembleem.



Hr.Ms. De Ruyter

Gevierendeeld: I in keel een zilveren kruis; II in azuur een geharnaste ruiter, gedekt door een helm met open vizier, gezeten op een steigerend paard en houdend in de opgeheven rechterhand een ontbloot zwaard in schuinslinkse stand, alles van zilver; III in azuur een zeventiende-eeuws driemast oorlogsschip met zijn volle zeilen en vlaggen, alles in zilver, zeilende op een zee van natuurlijke kleur; IV in keel een omgewend zeventiende-eeuws gevechtssklaar kanon met affuit, beneden vergezeld van drie kogels, geplaatst 1:2, alles van goud.

(Beschikking 299415/260991 van 26 juli 1952)

Afgebeeld is het familiewapen van Michiel Adriaansz. De Ruyter (1607-1676) luitenant-admiraal-generaal van 's Lands vloot.

Tijdens zijn dienst als bevelhebber boekte hij vele successen in zeeslagen en bij expedities en werd een van de bekendste Nederlandse admiraals.

De Ruyter sneuvelde op 29 april 1676 nabij Syracuse.

Wegens zijn grote verdiensten wordt zijn naam bij voorkeur toegekend aan vlaggenschepen.

Bron: Emblemen van de Koninklijke Marine, L.L.M. Eekhout, O. Schutte en P.J.F. van der Pol. 1991, Uitgeverij Eisma B.V., Leeuwarden

Onderwijs in een leeg museum. Eenzame kerstman bij de trap en een feestelijke gedekte tafel, zonder publiek in het vooronder van de Schorpioen



Marine bakkerij – deel 2

Foto's: Marije van Urk



Foto boven , staand rechts de vader van Marije van Urk. Links staand Jan Spaans.



Foto boven: rechts met muts Hessel van Urk met een collega in de Marine bakkerij te Den Helder.



De Bollenschuur, waar tijdens de bezetting de administratie van de Rijkswerf werd gevoerd.



Het personeel van afdeling Sociale zaken.
Jan van Urk, zittend tweede van links,
Gearresteerd in 1942



Het personeel van het Loonbureau.

Matroos 3 Claas Sielof

Frits Rohling

Tijdens het digitaliseren van de Postboeien van de jaren negentig, kwam ik een verhaal van Piet van Gameren tegen over een Nederlandse Matroos in Franse maritieme krijgsdienst.

Het verhaal is gebaseerd op twee ontslagdocumenten uit 1814, die zich in het archief van het Marinemuseum bevinden.

Tijdens de Franse bezetting van 1795 tot 1813 werd Nederland in 1806 een koninkrijk onder koning Lodewijk Napoleon, een broer van de keizer. Tijdens die bezetting werden Hollandse jongens ingelijfd in het Franse leger en de Franse Marine. Zoals Piet al opmerkte, is dat laatste gunstiger, omdat de Grande Armée in 1812 vrijwel geheel vernietigd werd in Rusland.

Claas Sielof werd volgens het eerste document in 1809 ingeschreven als loteling onder nummer 80. Op 10 mei 2014 wordt hem als Matr 3 van de 2e Compagnie, geboren in Amsterdam, 1,61 m lang, blonde haren, blauwe ogen, breed voorhoofd, gemiddelde neus en mond en een ronde kin en gezicht, op een leeftijd van 24 jaar en 9 maanden 'absoluut' ontslag verleend. Hij was op 1 januari 1812 in dienst getreden.

Zoals Piet al aangeeft, weten we niet op welke schepen hij heeft gevaren, maar zijn laatste schip was de Oriënt met als thuishaven Brest, blijktens het tweede document.

Het artikel in de Postboei van 1994 besluit, dat we niet weten hoe het hem verder is vergaan, hij is verdwenen in de nevel van de historie.

Maar niet alleen de Postboeien worden gedigitaliseerd, ook de overheidsarchieven, waaronder de persoonsarchieven. Deze zijn inmiddels ook digitaal te benaderen. Dan komen we terecht bij Klaas Sielof, geboren 4 augustus 1789 te Amsterdam, als zoon van Jan Sielof en Catharina Engel Hereijs en gedoopt op 7 augustus. Op 28 juli 1811 huwde hij te Amsterdam met Jacoba Johanna van Schaick, 21 jaar oud. Zijn zoon, Johannes Sielof, werd op 14 juni 1812 geboren.

Bij het in dienst treden op 1 januari 1812 was Claas/Klaas Sielof dus gehuwd én zijn vrouw was drie maanden zwanger.

Na zijn ontslag in 1814 krijgt hij nog een dochter Cornelia 'Catharina, en in 1826 een dochter Jacoba Johanna.

Op 27 mei 1841 huwt Klaas Sielof te Amsterdam met de dan 46 jarige Antje (Annetje) Visser. Voor haar is dit ook een tweede huwelijk.

De huwelijksakte vermeldt dat Klaas Sielof weduwnaar van Jacoba Johanna van Schaick is en Antje Vissen weduwe van Adam Rouw.

In de diverse aktes van 1811 tot 1851 staat hij geregistreerd met het beroep koperslager. Hij was dus koperslager toen hij in Franse marine dienst ging.

Klaas Sielof overlijdt op 8 maart 1858 te Amsterdam op 68-jarige leeftijd. Zo komen twee eeuwen later archieven bij elkaar.

De objecten in het depot en het archief van het Marinemuseum zijn digitaal te benaderen. Geboorte-, trouw- en overlijdensaktes en familiearchieven zijn digitaal toegankelijk gemaakt.

Wij weten wat er verder van de MATR 3 Claas Sielof is geworden, en zijn nazaten kunnen dit voor hen tot nu toe onbekende verhaal aan hun familiegeschiedenis toevoegen.

Adriaan Leeuw

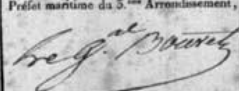
Geraadpleegde bronnen:

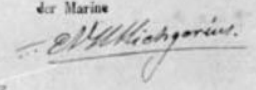
Postboei 1994-1

maritiemdigitaal.nl

nl.geneanet.org

wiewaswie.nl

Royaume MARINE ROYALE.	 81. ^e ÉQUIPAGE DE HAUT-BORD.	de France.																
CONGÉ Absolu																		
Nous soussignés Membres du Conseil d'Administration du 81.^e Equipage de Haut-bord, CERTIFIONS AVOIR donné Congé absolu au nommé <i>Salot</i> <i>Chabo</i> <i>Matelot</i> de 3^e classe de la 2.^e Compagnie dudit Equipage, natif d <i>Amsterdam</i> département d <i>Guiderie</i> quartier d _____ âgé de 24 ans 9 mois, taille d'un mètre 610 millimètres, cheveux et sourcils <i>blonds</i> yeux <i>bleus</i> front <i>large</i> nez <i>droit</i> bouche <i> moyenne</i> menton <i> rond</i> visage <i> rond</i> _____ Conscriit de l'an <i>1803</i> compris au Registre matricule du Corps, sous le n.^o <i>80</i> le présent Congé accordé en vertu de la Dépêche de S. E. le Ministre de la Marine, en date du <i>21 avril 1814</i>																		
Le Président du Conseil, 	FAIT A BREST, le <i>10 mai 1814</i> 																	
Vu par nous Commissaire aux Revues, 	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="4">DETAIL DES SERVICES.</th> </tr> <tr> <th>Ann.</th> <th>Mois.</th> <th colspan="2">Jours.</th> </tr> <tr> <td>Incorporé le <i>17/12</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Congédié le <i>10 mai 1814</i></td> <td><i>2</i></td> <td><i>6</i></td> <td><i>10</i></td> </tr> </table>	DETAIL DES SERVICES.				Ann.	Mois.	Jours.		Incorporé le <i>17/12</i>				Congédié le <i>10 mai 1814</i>	<i>2</i>	<i>6</i>	<i>10</i>	CAMPAGNES ET BLESSURES. <i>Niant</i> Approuvé par nous Préfet maritime du 5. ^{es} Arrondissement, 
DETAIL DES SERVICES.																		
Ann.	Mois.	Jours.																
Incorporé le <i>17/12</i>																		
Congédié le <i>10 mai 1814</i>	<i>2</i>	<i>6</i>	<i>10</i>															

DEPARTEMENT.	MARINE.	ROTTERDAM.
		
IN NAAM VAN ZIJNE KONINGLIJKE HOOGHEID DEN PRINCE VAN ORANJE NASSAU, SOUVEREIN VORST DER VEREENIGDE NEDERLANDEN, ETC. ETC. ETC.		
Ingevolge de Order van den Heere SECRETARIS VAN STAAT VOOR DE MARINE, in dato <i>24 May</i> wordt bij deze, de Persoon van <i>Chas Salot</i> wonende te <i>Amsterdam</i> oud <i>20</i> Jaaren, lang <i>178</i> Voet, <i>bruin</i> Duim, laatst gediend hebbende op het Schip <i>Soult</i> te <i>Amstel</i> en nu alhier terug gekomen uit <i>Frankrijk</i> uit den Zee dienst ontslagen en gepermitteerd naar <i>Amsterdam</i> zijne Woonplaats terug te keeren.		
En zij deze alzoo strekkende tot Paspoort van den <i>Marine</i> <i>Chas Salot</i> ROTTERDAM, den <i>13 Juny 1814</i> .		
Van Rotterdam tot <i>Amsterdam</i> <i>14</i> uren afstand, à 2 st. per uur, betaald <i>f 1-0-0</i> .	De fungerende Commissaris van Wapening en Werving der Marine 	
Gezien door den Admiraal Commandant en Directeur der Marine Departement Rotterdam. 		

Hr. Ms. Eland Dubois (D) Hr. Ms. Dubois (F 809)

Door Frits Rohling

Hr. Ms. Dubois was een van de fregatten van de Van Amstelklasse die door de Koninklijke Marine in de jaren vijftig in bruikleen kreeg van de Amerikanen in het kader van het Mutual Defense Aid Program (MDAP). Onder Amerikaanse vlag was haar naam USS O'Neill (DE 188). Op 15 september 1953 vertrekt Hr. Ms. Dubois onder bevel van Ltz. 1 Jellema naar Korea onder de vlag van de Verenigde Naties.

Op 11 augustus 1642 wordt Eland Du Bois geboren als tiende kind van Govert Jansz. Du Bois en Cornelia Adriaans Van der Elst. Er zijn hem reeds twee broers voorgedaan met dezelfde voornaam (1634-1637 en 1637). Vader Govert was meerdere malen burgemeester, vermoedelijk te Delfshaven. Broer Govert Du Bois (1635) wordt in 1658 commissaris van de monsterring en van de recherche in Brielle, en was verbonden met de Admiraliteit van de Maze waar Eland als zeeofficier in dienst zou treden.

Wanneer hij precies in dienst is getreden is niet bekend, maar in 1665 wordt hij voor het eerst in de analen vermeld als luitenant op het fregat "Vrede" waarop hij deelneemt aan de slag bij Lowestoft op 13 juni 1665. De nederlaag wordt gekend door de vele kapiteins die tijdens het gevecht met hun schip zijn gevlucht, waaronder Laurens Heemskerk, commandant van de "Vrede". Heemskerk vlucht naar Engeland. Eland Du Bois blijft de rest van het jaar het bevel voeren over de "Vrede", bewapend met veertig stukken geschut en met 127 matrozen en achttien soldaten. Toen al onderbemand.



Fregat de "Vrede"



Terugkeer van De Ruyter in de Wielingen vlak na de Vierdaagse zeeslag in 1666

In 1666 is hij Kapitein ter zee en voert hij het commando over het fregat het "Wapen van Utrecht". Zowel vice-admiraal Johan Evertsz. De Liefde als opperbevelhebber De Ruyter achten Du Bois bij uitstek geschikt om verkenningswerk uit te voeren en geven hem dan ook persoonlijk schriftelijke opdrachten om inlichtingen te verzamelen over indelingen van eskaders en smaldelen, rangorde bij het zeilen of voor een gevecht. De administratieve staven aan boord van de opperbevelhebber en de eskadercommandant verzorgen dan een inlichtingenplan voor alle kapiteins van de vloot. Een van die verkenningstochten onderneemt Eland Du Bois samen met zijn naamgenoot Jan Du Bois, sinds 1661 kapitein bij de Admiraliteit van Amsterdam.

Het "Wapen van Utrecht" is ingedeeld in het eskader van Michiel Adriaensz. De Ruyter in het derde van de drie smaldelen, destijds een gebruikelijke samenstelling. Op de laatste dag van de Vierdaagse Zeeslag (11-14 juni 1666) krijgt Du Bois zijn smaldeelcommandant De Liefde aan boord, omdat zijn schip ontramponeerd (zwaar gehavend(e tuigage)) is geraakt. Wanneer Du Bois aan het einde van de Tweedaagse Zeeslag (4 en 5 augustus 1666) redelijk onbeschadigd uit de strijd weet te komen brengt hij, met assistentie van andere nog goed bevaarbare schepen, de restanten van de beschadigde vloot in veiligheid. Dat dit niet zonder kleerscheuren verloopt blijkt wel uit het feit dat het "Wapen van Utrecht" serieuze schade oploopt en voor herstel naar Vlissingen uitwijkt. Daarna voegt hij zich weer bij het smaldeel van Johan Evertsz. De Liefde om tot half oktober aan de campagne deel te nemen.

Op 18 juni 1667 wordt Eland Du Bois met het fregat het "Wapen van Utrecht" ingedeeld bij de speciale strijdmacht onder bevel van Luitenant-admiraal Willem Joseph baron van Ghent om vanuit het Koningsdiep vóór de monding van de

Theems de Medway op te varen onder commando van vice-admiraal De Liefde. Als een van de eerste passeert Du Bois op 22 juni de ketting over de Medway, om de dag daarop door De Ruyter te worden aangewezen met drie andere kapiteins de branders te begeleiden om de Engelse linieschepen tussen het kasteel van Upnor en Chatham in brand te steken.



Willem Joseph baron van Ghent tot Drakenburgh
(Jan de Baan)



Johan Evertsen de Liefde
(Bartholomeus van der Helst)

Ondanks het feit dat Eland Du Bois meent in aanmerking te komen voor het buitgeld in verband met de verovering van het vlaggenschip de "Royal Charles", besluit het bestuur van de Admiraliteit Maze het verzoek van Du Bois af te wijzen.



De Tocht naar Chatham (Pieter Cornelisz. Van Soest)



Het opbrengen van de Royal Charles
(Jeronymus van Diest)

Na de tocht naar Chatham wordt de vloot gesplitst en wordt Du Bois met het "Wapen van Utrecht" weer ingedeeld bij De Liefde. Bij het opvangen van de Oost-Indische retourvloot wordt Du Bois weer opgedragen om verkenningen uit te voeren en wordt door de mist overvallen waardoor hij de vloot van Van Ghent niet meer kan terugvinden. Door de langdurige omzwervingen zijn de watervoorraad en victualiën tot bijna nul gereduceerd en vaart hij ten einde raad de Maas op. Voor het "Wapen van Utrecht" betekent dit dat het kort daarna uit de vaart wordt genomen.

In de vier jaren van vrede die volgen maakt Du Bois enkele kortere zeereizen. In 1669 vertrekt hij met het lichte fregat "Schiedam" voor een korte konvooireis die op 27 juni alweer ten einde komt. Dat komt hem dan ook zeer gelegen, zodat hij op 17 juli in het huwelijk kan treden met Maria van Bleyswijck, dochter van Hugo van Bleyswijck, lid van de Schiedamse vroedschap en meermalen burgemeester.

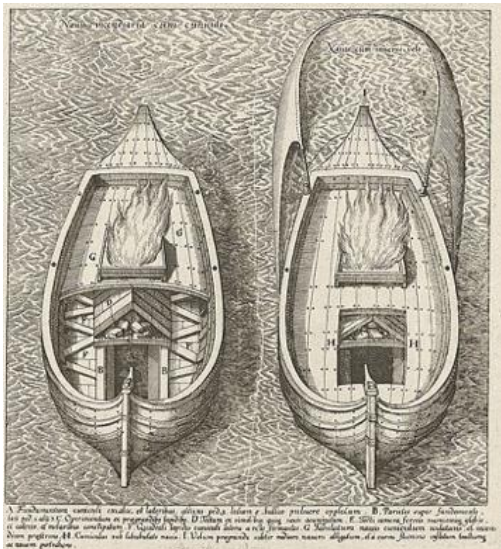
In maart 1670 kan Du Bois aanwezig zijn bij de geboorte van dochter Cornelia.

Op 2 mei 1670 vertrekt de "Schiedam" voor de derde keer voor een korte reis onder bevel van Du Bois tot 27 juni. Maar begin 1671 vertrekt hij voor langere duur op het in 1666 gebouwde linieschip de "Dordrecht". Op 13 oktober 1670 begint de monsterring van 170 opvarenden. Deze reis wordt gemaakt om de belangen van de handel en scheepvaart in het gebied van de Middellandse Zee en in Cadiz te beschermen en koopvaarders naar hun bestemmingen te begeleiden of op zoek te gaan naar Barbarijse kaperschepen.

De tocht voert via Puerto Santa Maria en Cadiz, waar hij zijn stadgenoot Adriaan Poort ontmoet en samen varen ze naar Alicante, Genua en Livorno. Op 5 augustus 1671 arriveren de schepen via Messina te Smyrna en blijven daar vier maanden liggen. Waarschijnlijk zijn zij eind december of begin januari 1672 uit Smyrna vertrokken en keren in februari terug in Cadiz. Hier vernemen zij dat een oorlog met Engeland en Frankrijk in het vooruitzicht lijkt te liggen en wordt een konvooi bestaande uit zeventig zeilen onder commando van de Zeeuwse kapitein Adriaan de Haese (Admiraliteit van Zeeland) samengesteld.
(In 1670 sloot Koning Karel II met Lodewijk XIV het geheime Verdrag van Dover en in maart en

april 1672 volgden oorlogsverklaringen aan de Republiek)

Op 23 maart 1672 wordt het konvooi ter hoogte van het eiland Wight door een Engels eskader aangevallen, maar mislukt ten dele. De Engelsen maken drie koopvaarders buit en een van de oorlogsschepen zinkt. Bij deze aanval sneuvelt De Haese en neemt Eland Du Bois het bevel over. Echter, de volgende dag verliest Du Bois door een vijandelijke treffer zijn linkerhand en moet zich door een kapitein der mariniers laten vervangen. Eland Du Bois overleeft deze zware verwonding en komt eind maart met twaalf koopvaarders, waaronder vijf Smyrnavaarders, voor Hellevoetsluis ten anker.



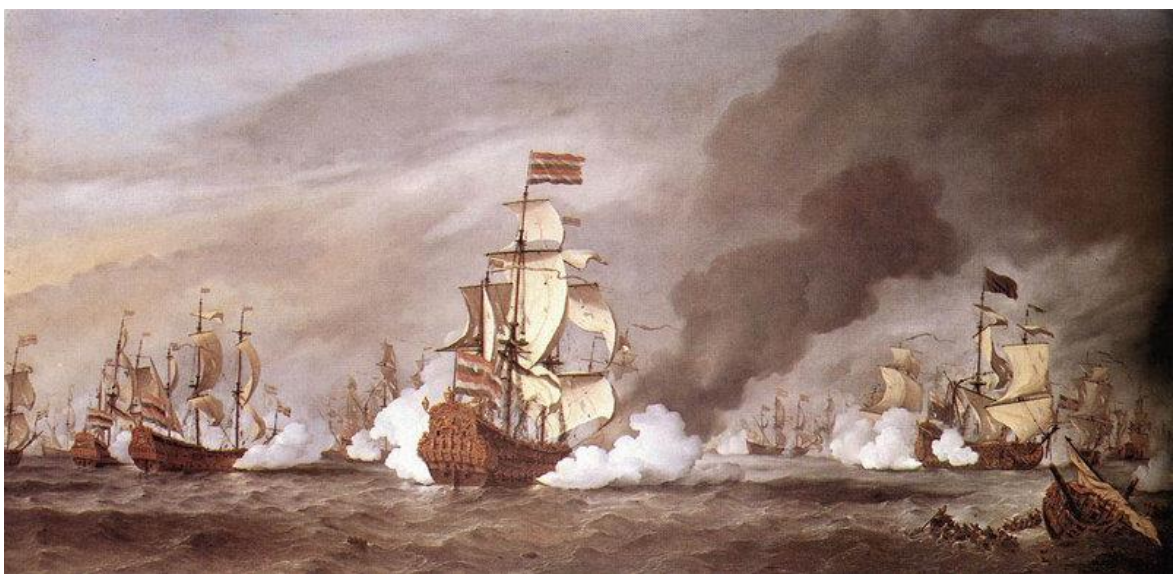
Branderschepen

De rest van het jaar zit Eland Du Bois thuis tot hij in 1673 het bevel krijgt over een van de grotere schepen van de Admiraliteit van de Maze en zich inscheept op het linesschip de "Ridderschap", met 64 stukken met in totaal plaats voor 345 koppen. Helaas blijkt de animo voor het zeemannsleven op dat moment tot het nulpunt gedaald.

In 1673 vinden er drie zeeslagen plaats tegen een gecombineerde Engelse-Franse vloot, op 7 en 14 juni, respectievelijk de Eerste Slag bij Schooneveld en de Tweede Slag bij Schooneveld, het zeegebied voor de monding van de Westerschelde ter hoogte van Zeeuws-Vlaanderen en op 21 augustus bij Kijkduin nabij Den Helder. Bij de zeeslagen van 7 en 14 juni is Du Bois ingedeeld in het eskader van Adriaan Banckert en vanaf eind juni is hij ingedeeld bij het smaldeel van Johan Evertsz. De Liefde, onderdeel van het eskader van De Ruyter. Tijdens de Slag bij Kijkduin staat Du Bois dus onder bevel van Michiel Adraensz. De Ruyter. In de periode voorafgaande aan het derde zeegevecht, de Slag bij Kijkduin, schat Du Bois in dat men te maken zal krijgen met een Frans-Engelse vloot die nog sterker wordt geacht dan voorheen, 92 schepen en 30 brandschepen. De Nederlandse vloot bestaat uit 75 schepen en 30 brandschepen. Het wordt uiteindelijk een strategische overwinning voor de Nederlandse vloot. Op 24 september komen de schepen van de Admiraliteit van de Maze voor Hellevoetsluis ten anker.



Verbranden van de Royal James 7 juni 1672 (Willem van de Velde)



De Slag bij Kijkduin 21 augustus 1673 (Willem van de Velde)

In 1674 wordt een vloot van 54 lineschepen en twaalf fregatten uitgerust voor twee ondernemingen, expedities. Michiel De Ruyter houdt zich persoonlijk bezig met voorbereidingen en medio april liggen elf schepen van de Admiraliteit van de Maze reeds bij Hellevoetsluis voor anker. Eland Du Bois is commandant van een twintig jaar oud schip, de "Groot-Hollandia" met 60 stukken, ook wel "Groot Holland" genoemd. Op 19 mei kunnen de schepen uiteindelijk vertrekken vanuit de Wielingen, koers Engelse zuidkust, Torbay, waar men op 8 juni voor anker gaat. Dan wordt de vloot in tweeën gesplitst en vertrekt Michiel De Ruyter met zijn vloot naar West-Indië, om aldaar Franse nederzettingen aan te vallen en wordt Eland Du Bois ingedeeld bij de vloot die onder bevel van Cornelis Tromp staat en koers zet naar de Franse Atlantische kust. Deze vloot bestaat uit 36 lineschepen en fregatten en diverse kleinere vaartuigen met aan boord drie- tot vierduizend soldaten en mariniers, onder bevel van graaf Willem Adriaan van Hoorne, voor het uitvoeren van landingsacties. Helaas zijn de Fransen op de hoogte gekomen van de Nederlandse oorlogsdoelen en moeten de aanvalsplannen vroegtijdig worden losgelaten. Op 27 juni wordt nog wel een aanval gedaan op het eiland Belle Ile en op 4 juli vindt een landing plaats op het eiland Noirmoutiers waar men drie weken verblijft nadat de bevolking is gevlucht. Op 23 juli hebben de Nederlanders het eiland verlaten.

Tromp en Van Hoorne overwegen of zij met de Spaanse bondgenoot een gemeenschappelijke actie tegen de Fransen zullen ondernemen en varen met 24 schepen via Cadiz naar de Middellandse Zee. De Spaanse vloot is echter in geen velden of wegen te vinden, dus besluit men om de troepen van Van Hoorne aan land te zetten. Helaas blijkt tijdens het verblijf in de Middellandse Zee de verstandhouding tussen de Spanjaarden en de Nederlanders sterk te bekoelen en besluit Tromp om begin oktober aan de terugreis te beginnen. Eland Du Bois wordt echter, onder bevel van Schout-bij-Nacht Philips van Almonde, aangewezen om de troepen na het ontzet van de stad Rosas in te schepen. De zes achtergebleven schepen kunnen dan op 11 november vanuit Cadiz aan de thuisreis beginnen.

Na terugkomst van zijn reis naar de Middellandse Zee heeft Eland Du Bois geen nieuw commando aanvaard en wordt in 1676 regent van het Oude-Manhuis. Medio december 1676 reist hij met zijn vriend Adriaan Poort naar Den Haag om daar bij het Admiraliteitsbestuur te pleiten voor de uitbetaling van achterstallige kostgelden. In die tijd blijkt Du Bois al aan chronische nierstenen te lijden. Een acute afsluiting van de beide ureters veroorzaakt niervergiftiging. Eland Du Bois overlijdt op 26 december 1676, 34 jaar oud. Zijn begrafenis vindt plaats op 31 december in de Grote Kerk te Schiedam.

Dat er in de Gouden Eeuw (1575–1675) door de zeelieden wel degelijk briefwisseling plaatsvond met het thuisfront blijkt wel uit de brieven die Eland Du Bois schreef aan zijn echtgenote Maria van Bleyswijck. Had men het schrijven of lezen nog niet onder de knie, dan was er meestal wel een beroepsschrijver aan boord die al dan niet in

standaardformuleringen het gedachtengoed van een opvarende op papier wist te zetten. De brieven van Eland Du Bois zijn waardevol in verband met de beschrijving van de twee zeeslagen bij Schooneveld in 1673. Na zijn huwelijk met Maria van Bleyswijck blijkt hij met haar te corresponderen over de bevoorrading van de schepen en financiële verantwoording van de handel, maar ook over zijn gevoelens voor zijn echtgenote. Dat de brieven en bescheiden bewaard zijn gebleven is, naar het zich laat aanzien, te danken aan Maria van Bleyswijck. Ook bewaarde zij een aantal orders die Du Bois van een aantal vlagofficieren heeft ontvangen. Tevens behield zij een kopie van een medisch rapport inzake de laatste levensdagen van Du Bois in 1676 en de sectie op zijn lichaam.

Kapiteins van oorlogsschepen waren zelf verantwoordelijk voor de inkoop van voedsel en drank. Hiervoor waren richtlijnen en voorschriften geschreven die aangaven op welk soort voedsel en hoeveelheid voeding een bemanningslid recht had. De financiële vergoeding die de kapitein hiervoor per opvarende ontving was zes of zesenhalf stuiver per man per dag. In de regel hield de kapitein hiervan een gedeelte over en mocht dat als inkomen beschouwen, naast zijn traktement van dertig gulden per maand wat een karig loon mocht worden genoemd. Het regelen van victualiën werd dus door de kapitein geregeld, vaak in samenwerking met zijn echtgenote (of zaakwaarnemer), waarvoor hij een voorschot van twee maanden ontving en achteraf de kostenpenningen na afloop van de reis, maar dan pas jaren later. Dat het daarbij om grote bedragen ging kunt u zich wel voorstellen en om dit te illustreren geef ik u hierbij enkele bedragen. Voor drie kleine konvooireizen op de "Schiedam" in acht maanden ontving Du Bois rond de f 6.400. Op 25 juli 1672, na terugkeer met de "Dordrecht" uit de Middellandse Zee ontving hij f 24.000, nadat hem voorafgaand aan de reis reeds f 6.000 was betaald. Du Bois zelf werd er niet slechter van want hij mocht een derde tot een vijfde van deze bedragen voor zichzelf houden. De scheepsrol waarop de bemanning was geregistreerd was dan ook van grote importantie en werd door, in dit geval, Maria van Bleyswijck zorgvuldig opgeborgen. Zij zorgde er ook voor dat een tekort aan victualie aan boord werd aangevuld en was op de hoogte van wat er voor vertrek uit Hellevoetsluis was ingekocht. Eland Du Bois hield dat precies bij en zo weten wij bijvoorbeeld dat er 1475 roggebroden waren ingekocht. Maria Bleyswyck moest hem dertig ton witte erwten nazenden. Het bier dat werd meegenomen kon niet lang goed worden gehouden en moest redelijk snel worden aangevuld. Hiervoor zorgde een neef van Maria, die bierbrouwer was, maar de hoeveelheid werd besteld door Maria. Zij zorgde er ook voor dat de bestellingen bij aankomst in een buitenlandse haven gereed stonden. De betalingen konden via het trekken van een wissel bij Admiraliteit geregeld worden.

Als kapitein kon Du Bois zijn eigen voedselvoorziening regelen, temeer omdat hij regelmatig gasten aan tafel uitnodigde. Ook hiervoor zorgde zijn echtgenote en kon de tafel

gedekt worden met tinnen borden, witte servetten en werd er levende have in verzendkooien aan boord gebracht met onder andere hoenders (kippen) of lammeren.
(Zie het artikel over Marineschachten in NB)

Wijffje lief, Ul. behouft voorteerst geen hoenderen ofte lamme te sende, alsoo ick nu 11 lamme en 30 hoenders hebbe. Het goet is mijn geworden. Soo Ul. gelegentheyt kunt krijge, soo sent noch 30 ton ofte 1½ last witte voor mijn rekening. Al had ick die over een maent, daer was niet aen gelegen. Ick heb Poort noch niet van gelt hoore spreekken. Sen(t) mijn, als Ul. weer wat stiert, haver en boonen. Het is hier noch wel. Heb veel officiers op en weynigh soldaten. Sende Ul. de hoendrekoeye met eenige lege vaten weder.

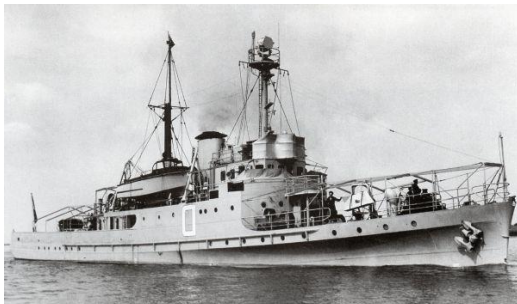
Niettemin kan gesteld worden dat Du Bois en zijn echtgenote niet armlastig waren en genoeg eigen middelen hadden om rond te komen en de kinderen een appeltje voor de dorst mee te geven.

Eland Du Bois als naamgever

Jan van Amstelklasse:

Hr. Ms. Eland Dubois was een stalen mijnenveger van de Jan van Amstelklasse, gebouwd door scheepswerf Gusto te Schiedam. Er waren acht zusterschepen (in principe stonden er twaalf gepland) waaronder de Hr. Ms. Jan van Amstel, de Hr. Ms. Abraham Crijnssen, de Hr. Ms. Pieter de Bitter, de Hr. Ms. Willem van Ewijck, de Hr. Ms. Pieter Florisz, de Hr. Ms. Jan van Gelder, de Hr. Ms. Abraham van der Hulst (1937-1949) en de Hr. Ms. Abraham van der Hulst (1946-1961).

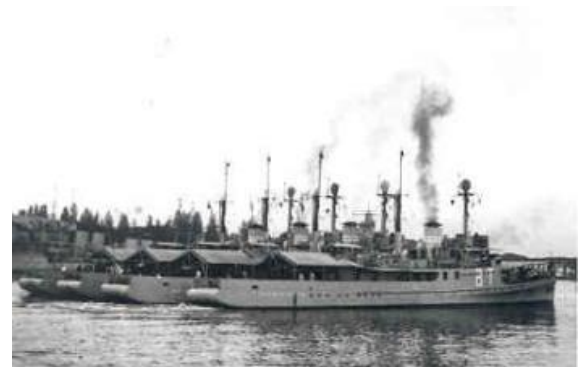
Tijdens het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog is de Eland Dubois gestationeerd in Nederlands-Indië en is ze verbonden aan de 2^e divisie mijnenvegers in Soerabaja. Op 6 maart 1942 vertrekt de Hr. Ms. Eland Dubois onder commando van Ltz. 2 de Jong samen met de Hr. Ms. Jan van Amstel uit de haven van Soerabaja richting Australië. Een dag later gaan zij voor anker bij Gili Radja om te bevoorraden maar worden dan gespot door Japanse verkenningsvliegtuigen. Besloten wordt, vanwege het niet functioneren van een van haar ketels en te weinig manschappen, om de Hr. Ms. Eland Dubois te vernietigen door middel van het plaatsen van een dieptebom en het openzetten van de buitenbandskleppen. Hierdoor zinkt het schip en ontploft de dieptebom op de ingestelde diepte.



Hr. Ms. Eland Dubois



Jan van Amstelklasse mijnenvegers / -leggers



Van Amstelklasse:

In de periode 1950-1951 ontving de Koninklijke Marine in het kader van het Mutual Defense Aid Program zes voormalige destroyers van de Bostwick- of Cannonklasse in bruikleen van de Amerikaanse marine. De zes schepen vallen onder de categorie Van Amstelklasse en ontvangen de naam Hr. Ms. Van Amstel (F806), Hr. Ms. De Bitter (F807), Hr. Ms. Van Ewijck (F808), Hr. Ms. Dubois (F809), Hr. Ms. De Zeeuw (F810) en Hr. Ms. Van Zijll (F811).

Hr. Ms. Dubois en Hr. Ms. Van Zijll zijn respectievelijk van 5 november 1953 tot 16 mei 1955 onder de vlag van de Verenigde Naties, ingedeeld bij de 7th US. Fleet, ingezet in de Koreaanse wateren. In die periode lossen zij elkaar af op 7 september 1954.

In totaal zijn zes oorlogsschepen van de Koninklijke Marine ingezet waaronder de Hr. Ms. Torpedobootjager 'Evertsen', Hr. Ms. Torpedobootjager 'Van Galen', Hr. Ms. Torpedobootjager 'Piet Hein' (alle van de

Admiralenklasse), Hr. M.s. fregat 'Johan Maurits van Nassau' (F 802, ex HMS Ribble, River-klasse) en bovengenoemde schepen Hr. Ms. Dubois en Hr. Ms. Van Zijll (Van Amstelklasse).



USS O'Neill (DE 188)



Hr. Ms. Dubois (F 809)



Informatie uit Nederlandse Historische bronnen 5; Brieven van zeekapitein Eland Du Bois aan zijn vrouw (1669-1674)