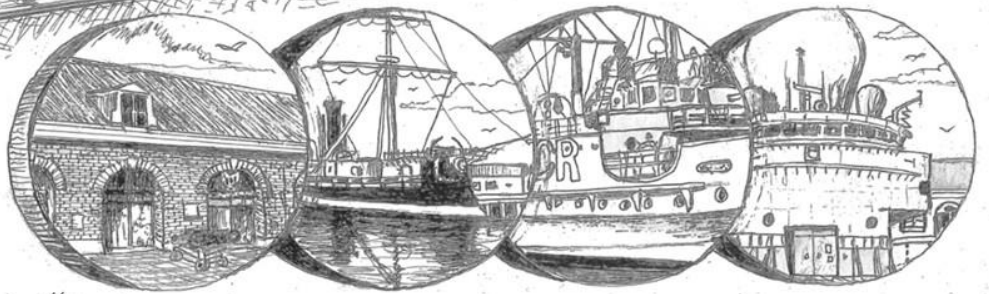


33^e jaargang



Rubviza

Rubviza

POSTBOEI

oktober 2023

nr. 2023/3



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 € 17,00 per jaar, die voor een partnerlidmaatschap € 30,00 per jaar.

Belangstellenden kunnen zich aanmelden bij het secretariaat.

Hert 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,-
- Voorbezigting 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.

Samenstelling van het bestuur

Donateurs met Ere-status

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

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 Marine museum



INHOUD POSTBOEI

Algemene informatie, ere status donateurs	2
Samenstelling Bestuur	
Inhoud, Agenda	3
Voorwoord van de voorzitter	4
Voorwoord van de directeur	4
Einde bestuursfunctie penningmeester	5
Nieuwe bestuursfunctie penningmeester	6
Uitnodiging Bosscher lezing	7
Reis naar Roemenië – kielleggen Scheveningen	8
Angst voor Rode revolte	10
Interview Generaal-majoor Jan Swillens	14
Zr. Ms. Medusa - vervolg	16
Verhalen uit eerdere Postboeien	19
Terugblik Vrienden dag 2023 aan het DMI	21
Op weg naar de 100.000	27

Agenda 2023

7 oktober

Bosscherlezing

Lezing over de Vlootwet

Door mevr. Anne Beckers
van het NIMH

a/b de Schorpioen)

Entreprijzen

Marinemuseum

Kaarten zijn online met
kortingen te verkrijgen.
Zie voor de prijzen de website.

Activiteiten

Vaardag

Laatste Nieuws

Er is dit jaar géén
vaardag. Er zijn geen
schepen beschikbaar.

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

www.marinemuseum.nl/nl/stories

Het Marinemuseum is weer genomineerd voor de titel 'Leukste uitje van Noord-Holland'! Vind jij dat we deze titel verdienen? Breng dan nu je stem uit, dit kan vanaf nu via:

<https://www.anwbleuksteuitje.nl/marinemuseum-den-helder>

Bedankt!



Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

Je zou het niet zeggen na een vrij normale Hollandse zomer maar wereldwijd in 2023 de warmste juni, de warmste juli en ook nog eens de warmste augustus sinds dat wordt gemeten. Vanuit maritiem oogpunt daarbij ook nog eens ongekende hoge temperaturen van delen van de oceanen. Voor de kust van Florida viel bijna niet te zwemmen vanwege de hoge watertemperatuur. Zoals gezegd, niet in ons lage land; temperaturen tot 40 graden zoals in andere landen in Europa zit ik niet op te wachten. Als ik dit schrijf zitten we nog in een aangename nazomer met zo'n beetje 20 graden op de drempel van herfst; ik teken er voor!

Maar dat soort bespiegelingen zit u als lezer niet op te wachten, u wilt weetjes en feitjes over (de vrienden van) ons Marinemuseum. Nou, daar gaat ie dan. Dankzij de voorbereiding van penningmeester Hennie van Wilgenburg zijn de statuten aangepast en voldoen nu aan de Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen (WBTR), Keurig op tijd voor de termijn afloopt om tot wijziging te komen. Dank aan Hennie en nu ik het over hem heb, we zijn al enige tijd op zoek naar een opvolger. Onze zoektocht heeft resultaat gehad. Met ingang van september is Dirk Jan Goedee toegetreden tot het bestuur van de Stichting. Eind van het jaar zal Dirk Jan de rol van penningmeester van Hennie overnemen. In deze postboei een interview met aftredend en aantredend penningmeester.

Door omstandigheden moest ik helaas de Vrienden dag (21 september) op het laatste moment afzeggen. Gelet op de lovende e-mails die het bestuur ontving extra pijnlijk. Met ongeveer 50 deelnemers één van de meest succesvolle vriendendagen en dat op bijna 'eigen terrein', namelijk de Directie Materiele Instandhouding, DMI, vroeger aangeduid als Marine bedrijf. Er zal t.z.t. nog wel een (foto)verslagje volgen maar voor nu alvast een groot compliment aan DMI en onze coördinator, Frits Rohling.

In deze Postboei nog een nagekomen bericht naar aanleiding van de Bosscher lezing over de MIVD. In het blad voor veteranen Checkpoint verscheen onlangs een interview met de huidige directeur MIVD, generaal-majoor Swillens door professor Bob de Graaf. Met toestemming van Checkpoint nemen we het met plezier over maar ondanks mijn verleden bij diezelfde MIVD gaan we onze blik vanaf heden weer op andere marine zaken richten. In dit nummer een exposé over de revolutionaire sferen kort na de Eerste Wereldoorlog. Een mooie inleiding op de tweede Bossche lezing dit jaar op 7 oktober. Het onderwerp is het verwerpen van de Vlootwet honderd jaar geleden met een doorkijk naar de huidige tijd. Zie de aankondiging in deze Postboei. Ik hoop velen te zien bij de lezing en zo nee dan graag tot ziens in en om ons Marinemuseum!

Fijko van der Laan,

Voorzitter

Van de directeur

Waarde vrienden,

Buiten is het warm, herfstig weer, druilerig, de dagen worden merkbaar korter. De zomer lijkt gevoelsmatig alweer lang geleden, maar wat een zomer was het! Allereerst natuurlijk door het zo succesvol verlopen SAIL-evenement, een prachtig maritiem spektakel dat vele duizenden naar het Nieuwediep heeft getrokken.

Ook het Museum heeft lekker meegelift op de bezoekersstromen, wij mochten zo'n 3000 'extra' bezoekers laten kennismaken met de geschiedenis van het mooie bedrijf dat Koninklijke Marine heet.

De zomer was überhaupt een groot succes voor ons Museum. De natte zomer, zo funest voor de strandbeleving, was voor ons, als ik het zo onaardig mag zeggen, een cadeautje. Veel mensen binnen gehad, met meerdere dagen waarop we meer dan 1000 bezoekers mochten verwelkomen.

Een groot dank jullie wel voor ons hele team is zeker op zijn plaats.

Rust kenmerkt de zeeman gelukkig, maar rustig was het niet. Het team heeft het echt fantastisch gedaan, het is niet niks om die hoeveelheden bezoekers vrolijk, geduldig en gastvrij langs de balie en door het Museum te leiden. Respect!

De natte zomer, in combinatie met een toeristisch vollere Noordkop leidt ertoe dat wij inmiddels op weg zijn naar de 100.000^e bezoeker (m/v) die wij medio oktober hopen te verwelkomen.

Een absoluut record, en een fantastische mijlpaal voor het team, maar ook goed voor onze omgeving op Willemsoord en onze mooie stad Den Helder.

Begin juli mochten wij **Admiraal Boots**, de Plaatsvervangend Commandant der Strijdkrachten ontvangen. Hij heeft een uitgebreide ronde door het Museum gemaakt en kennis genomen van de huidige situatie van ons Museum en onze wensen voor vernieuwing.

Dit was voor ons een belangrijk bezoek, omdat hij fungeert als aanspreekpunt voor het museale dossier.

Onze ambitie om het Museum te vernieuwen hebben wij in 2019 kenbaar gemaakt in Den Haag. Het dossier heeft lange tijd in diep-comateuze toestand op een bureau gelegen, maar door de niet-aflatende inzet van velen lijkt er inmiddels weer een hartslag waarneembaar; en er is ook wat beweging. Voorspellen is lastig, maar ik ben optimistisch. Het is nog niet gedaan, en het kan nog vele kanten op, waaronder de goede. Wordt vervolgd.

De al dan niet beweging in Den Haag maakt dat wij wat langzamer bewegen met onze geplande tentoonstelling 'Marine van Nu'. Wij hadden de intentie om de presentatie op de benedenverdieping van de Geschutmakerij volgend jaar te vernieuwen, en hebben overigens die intentie nog steeds, maar de planning van 'Marine van Nu' ging uit van het feit dat vernieuwing van het hele Museum nog lang op zich zou laten wachten.

Dat laatste is nu onduidelijk, vandaar dat we even wat langzamer lopen. Dat neemt niet weg dat we voor deze presentatie al mooie collectie-items op het oog hebben, dan wel al verworven hebben, dus linksom of rechtsom, het werk voor 'Marine van Nu' gaat sowieso opleveren. Over hoe en wat vertel ik graag meer in een volgende Postboei.

Ik sluit af, met het traditioneel dankwoord aan u, Vrienden, voor uw blijvende steun aan ons aller Museum. Deze is

hartverwarmend en uiterst welkom. Daarnaast wil ik ook Hennie bedanken voor zijn jarenlange inzet voor uw bestuur.

Gelukkig hoef ik niet verder zonder Hennie, hij en ik frequenteren dezelfde supermarkt; ik weet zeker dat ik hem daar ga treffen, en wellicht heeft hij dan tijd voor een enkele anekdote.

Over een enkele anekdote gesproken: welkom Dirk Jan Goedee, wat mooi dat jij aansluit bij het bestuur, ik verheug me op het vrolijke vervolg.

Fair winds my friends!

Hartelijke groet, Kees

Einde bestuursfunctie als penningmeester

Door: Hennie van Wilgenburg

Nu ik dit zo schrijf, realiseer ik mij dat het bijna 18 jaar is geleden (25 januari 2006) dat ik de bestuursfunctie van penningmeester aanvaardde bij de stichting Vrienden van het Marinemuseum. Ik wist toen nog niet wat ik mij op de hals haalde.

Het werd voor mij een enerverende ervaring temeer daar ik een wat wanordelijke administratie aantrof van een donateur bestand.

Wie er wel en wie er niet had betaald kon ik een beetje controleren aan de hand van de bankrekening van de stichting.

Maanden ben ik bezig geweest om dit bestand weer te optimaliseren hetgeen uiteindelijk allemaal weer gelukt is.

U allen bekend staat op het terrein bij het museum ook de Ruyterbol, de brugopbouw van het geleidewapen fregat van de Hr. Ms. de Ruyter.

Deze moest met veel hulp van sponsors museaal worden gemaakt.

Een verzoek van CZMNEED om dit met een dienstverleningsovereenkomst aan de stichting over te dragen, gaf bij een aantal bestuursleden enige problemen omdat zij bang waren dat als het project mislukte, zij hoofdelijk aansprakelijk konden worden gesteld.

Na de nodige uitleg van voorzitter en penningmeester werd er toch ingestemd dat er in de boekhouding een aparte administratie werd opgesteld waar de ontvangsten van de sponsors en de betalingen aan derden werden bijgehouden.

Voor mij is dit altijd een hoogtepunt in mijn bestuursperiode geweest dat ik daaraan mocht meewerken.

Het gaat goed met de donateurs.

Jaarlijks is er toch sprake van een aanwas en dat stemt mij zeer tevreden.

De ontvangen gelden worden hoofdzakelijk aangewend voor maritieme aankopen die het Marinemuseum doet en waarin regelmatig de conservatoren een verzoek aan de stichting doen voor een financiële bijdrage.

Zeker is een van de mooiste aankopen het schilderij van de Slag bij Kijkduin uit 1673, waarbij de stichting met € 4500,00 dit jaar heeft bijgedragen.

Voor mij is in het bestuur een behoorlijk jongere collega gekomen, Dirk-Jan Goedee, die ik uit mijn tijd bij de Koninklijke Marine goed ken en waarvan het bestuur veel van hem kan verwachten.

Voor mij zit het er bijna op.

Nog één jaarrekening met een financieel verslag maken en dan is het voorbij.

En heb ik 18 jaar genoten van de bestuurders en de adviseur Kees Boelema Robertus die het Marinemuseum hoog in het vaandel hebben staan.

Een ding weet ik zeker en dat ik het gaat missen, maar zal altijd de trouwe donateur zijn en de mooie tijd die ik heb gehad.



De nieuwe penningmeester stelt zich voor

Ik ben Dirk Jan Goedee en afgelopen zomer ben ik door Adriaan gevraagd om Hennie van Wilgenburg af te lossen als Penningmeester bij de Vrienden van het Marinemuseum.

Adriaan heb ik ontmoet tijdens de activiteiten voor Sail Den Helder waar ik assistent penningmeester/financieel medewerker ben.

Toen ik hoorde dat Hennie met ingang van 1 januari 2024 zijn taken neer wilde leggen, gingen mijn gedachten gelijk terug naar de tijd dat ik Hennie voor het eerst heb ontmoet.

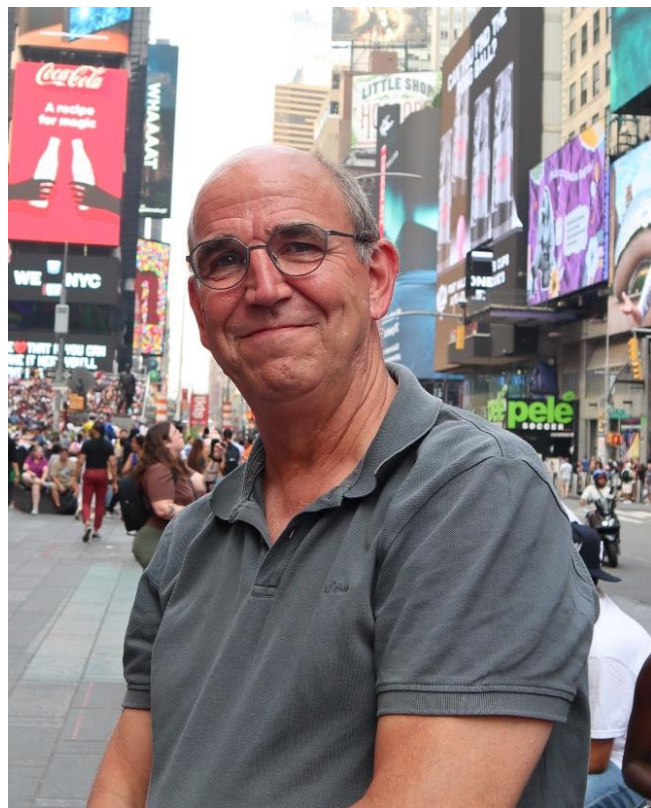
Dat moet rond 1982 zijn geweest toen ik als matroos van de logistiek dienst administratie in Amsterdam werd opgeleid. Hij was daar hoofdinstrucent. Het geeft dan ook een bijzonder gevoel dat ik nu de functie van Penningmeester van mijn oude leermeester mag overnemen.

Dus in 1982 als matroos bij de Koninklijke marine opgekomen en op 31 oktober 2022 met functioneel leeftijdsontslag gegaan als vak officier.

Tijdens mijn loopbaan heb ik eerst in de personele administratie gewerkt, en na een functie als Kasbeheerder aan boord van Hr. Ms. van Galen ben ik in het financiële werkveld blijven hangen. Eerst bij de controleafdeling van OIB (voorheen CAKM), vervolgens op bureau financieel beheer en daarna als onderzoeker bij de Auditdienst Rijk van het ministerie van financiën.

Nadat ik op 31 oktober met FLO ben gegaan, heeft mijn toenmalige lijnmanager mij verzocht of ik nog voor 19 uur wil blijven werken als coördinator overlegzaken bij CZSK. Dat doe ik nu nog steeds tot medio november 2025.

Ik ben getrouwd met Elles, en wij hebben 2 kinderen en 2 kleinkinderen, de tweede komt eind september, dus mogelijk is de Postboei te laat met het nieuws.



Ik ben naast mijn functie bij CZSK en bij Sail Den Helder ook actief als voorzitter van het Marine Sanatorium Fonds en als secretaris bij het bestuur van het lokaal netwerk van de VVD Den Helder en Schagen.

Als vrijwilliger heb ik vele bestuurlijke functies mogen bekleden bij buurthuizen en voetbalverenigingen.

Het Marinemuseum draag ik al jaren een warm hart toe. Ik heb in mijn tijd als sergeant de wacht mogen lopen in het Museum en heb daar de charmes van het museum ontdekt. Ondertussen is er veel veranderd en ik ben blij dat ik daar met ingang van 6 september als bestuurslid van de stichting Vrienden van het Marinemuseum onderdeel van uit mag maken.

Dirk Jan Goedee

Uitnodiging Ph. M. Bosscher lezing

Op [zaterdag 7 oktober 2023](#)

Met als onderwerp:

Vlootwet verworpen

Vrouwen op ramkoers

Op 26 oktober 1923 werd het wetsontwerp voor de Vlootwet 1924 - ingediend door de Minister van Financiën H. Colijn inhoudende de samenstelling en sterkte van de Zeemacht en de aanleg van steunpunten en versterkingen in Nederlands-Indië doormiddel van aanzienlijke versterkingen van de vloot - door de Tweede Kamer verworpen.

Het bestuur van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum, heeft Anne Beckers BA, als senior informatiespecialist verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, bereid gevonden om zich een eeuw nadien te verdiepen in de economische recessie in combinatie met het antimilitairisme gezien vanuit het oogpunt van de vrouw van destijds, dat mede werd beïnvloed door het verkiesbaar stellen van vrouwen en het algemeen kiesrecht.

Deze lezing vindt plaats op het tussendek van het museumschip Schorpioen, gelegen aan de Piet Heinkade op Willemsoord. echter, bij zeer grote belangstelling zal worden uitgeweken naar een andere locatie op het museum terrein.

Aanvang lezing: 14.00 uur

Vanaf 13.30 uur bent u van harte welkom.
Graag aanmelden vóór 1 oktober 2023.

De lezing is gratis voor donateurs van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum.
Introducees en geïnteresseerden betalen € 5 p.p., over te maken op rekeningnr.:

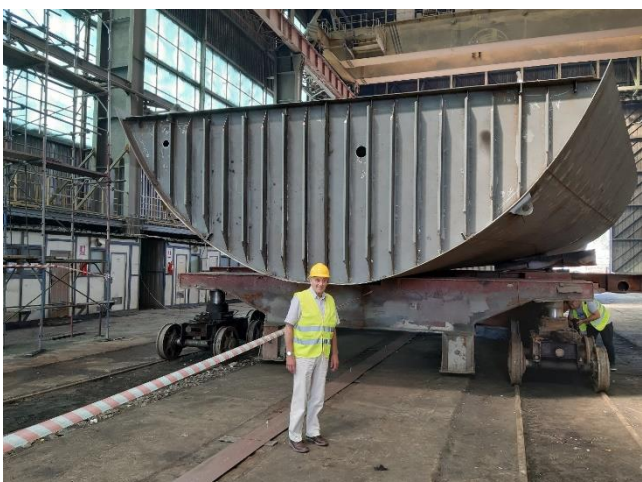
NL48 RABO 0330 6879 05 t.n.v.
Stichting Vrienden van het
Marinemuseum o.v.v.:
"Bosscherlezing 2023-2".

Inschrijving o.v.v. van
uw **donateurnummer** of
gast/introducee/geïnteresseerde, via
e-mail: vrienden@marinemuseum.nl

of per post aan:
Vrienden v/h Marinemuseum,
p/a Marinemuseum – Postbus 10000,
1780 CA Den Helder.



Een reis naar Roemenië



In juli heeft één van onze vrijwilligers een bijzondere ervaring meegemaakt.

Bob Roetering mocht op verzoek van de Koninklijke Marine de kielleggen van een nieuw marineschip dat gebouwd wordt in Roemenië.

Op verzoek van de Coördinator Vrijwilligers, Henriette van der Leij, heeft hij het volgende relaas gemaakt voor de Nieuwsbrief van het Marinemuseum

“Is het zeker dertig jaar geleden dat je de marine verliet en ben je rustig met vakantie in Zuid-Frankrijk, krijg je opeens een bericht van de marine dat ze een klus voor je hebben.
Ik mocht de kiel leggen voor een nieuwbouwschip voor de marine”

Noot: Op dit ogenblik worden er twaalf mijnenjagers gebouwd: zes voor Nederland en zes voor België en dit in een gezamenlijk project. “Ik voelde mij natuurlijk zeer



vereerd en wist niet hoe gauw ik ja moest zeggen”
Op 18 juli met TAROM naar Boekarest gevlogen, weliswaar op een goedkoop kaartje, eten onderweg was er dus niet bij.
Het inchecken op Schiphol was een avontuur, maar dank zij de tips van Henriette en vele bereidwillige dames op Schiphol is dat toch gelukt.

De hoofdstad van Roemenië, Boekarest is een miljoenen stad die bruist en door het warme weer (40 graden!) gaf het een zuidelijke indruk met een druk en gezellig leven op straat.



Aangezien ik de hele dag nog niet gegeten had, heb ik bij het diner, betaald door de werf, maar flink opgescheept.(eten bedoel ik)

De volgende dag werd ik naar de werf gebracht in Giurgiu, een stad 80 km zuidelijker dan Boekarest. Daar wordt het tweede Nederlandse schip, de Scheveningen, gebouwd.

De werf is eigendom van de Franse Naval Group, maar bouwen in Roemenië is 40 procent goedkoper. In een hal ter grootte van een paar voetbalvelden liggen alle stalen onderdelen van het schip uitgespreid, sommige zijn 10 bij 10 cm anderen 8 bij 13 meter. Al die onderdelen zijn keurig genummerd en worden tot moten samengelast en daarna worden de moten samengevoegd tot een schip.

Ik mocht een zilveren gulden uit 1907 (oprichtingsjaar van de mijnendienst) lassen op de kielbalk.

Mijn lastechnieken zijn ver onder de maat en dus werd ik bijgestaan door een (vrouwelijke) lasser. Omdat de Me-Too regels van de marine niet voor mij gelden, heb ik haar na afloop hartelijk omhelsd.



“Ik hoop dat het schip met zijn zilveren gulden een gouden toekomst tegemoet gaat”

Wat de exacte oorsprong van het plaatsen van muntstukken in een schip ook zijn moge, het geeft aan dat scheepsbouwers en zeelieden, ook in moderne tijden, gevoelig zijn voor traditie, ritueel en symboliek.



Symboliek munt kiellegging.

Deze ceremoniële handeling verwijst naar het aloude gebruik om muntstukken onder scheepsmasten te leggen. Deze traditie dateert al uit de Romeinse Oudheid. Diverse archeologische vondsten van scheepswrakken uit dit tijdsbestek duiden hierop. Deze traditie is tot de dag van vandaag in zwang.

In de afgelopen jaren zijn in binnen- en buitenland op replica's van oude schepen zoals de Oost-Indiëvaarders Batavia te Lelystad of de Götheburg in Zweden, munten onder de masten geplaatst. Maar ook bij moderne vaartuigen als het Amerikaanse vliegkampschip USS Carl Vinson, of het Landing Platform Dock USS San Antonio zijn recentelijk munten aangebracht onder bijvoorbeeld hun Advanced Mast/Sensor System (AEM/S). Een traditie overigens, die bij de US Navy teruggaat tot het eind achttiende-eeuwse fregat USS Constitution.

Voor de oorsprong van dit gebruik worden diverse redenen aangedragen. De Britse marinehistoricus W.N.T. Beckett meent dat het wellicht een afgeleide is van het gebruik in de oudheid overledenen een muntstuk in de mond mee te geven. Dat geld diende om de veerman Charon te betalen om de zielen van gestorvenen over de onderwereldrivier Styx te varen naar de Hades, het dodenrijk. Op soortgelijke wijze zouden onder masten geplaatste munten aan de opvarenden van het betrokken schip, wanneer het met man en muis verging, de zekerheid bieden naar de Hades te worden overgezet.

Andere historici menen dat munten onder scheepsmasten werden aangebracht om zo geluk voor het schip en de bemanning af te dwingen.

Nederlandse bronnen verwijzen naar het bespoedigen van een fortuinlijke vaart. Recentelijk in antieke scheepswrakken in Groot-Brittannië onder masten gevonden muntstukken spreken in dit geval voor zich: met de muntzijde naar boven staat de tekst “Op het grotere geluk voor de keizer”, terwijl de ander met de kopzijde de godin Fortuna toont die een scheepsroer vasthoudt.

De doop van het schip Vrijdag de dertiende, niet onder een ladder doorlopen, een zwarte kat, even afkloppen... Allemaal vormen van bijgeloof, die we nog regelmatig tegenkomen. Maar wist je dat bijgeloof ook een grote rol speelde in het vroegere leven van een stoere zeeman? Zo moest een zeeman bijvoorbeeld eerst met zijn rechtervoet aan boord stappen voor hij naar zee vertrok, waren vrouwen en katten verboden en mocht hij zeker niet gaan fluiten tijdens een zeiltocht.

Het bijgeloof begint al voor het schip voor de eerste keer uitvaart. Zo mag de naam van een [schip](#) vooral niet eindigen op een A, is de kleur groen not done, wordt er een munt onder de mastvoet geplaatst en voert een vrouw de doop uit met een fles champagne.

Uiteraard is het belangrijk dat de champagne fles ook breekt, zodra deze tegen het schip aan komt. Eenmaal gedoopt mag de naam van het schip niet meer veranderd worden, wil hij de kwade geesten uit de buurt houden. Voldoet een schipper niet aan deze voorwaarden, dan roept hij onheil af over zijn schip voor deze goed en wel kan varen.

Bron: Wikipedia

Red:

Bob Roetering is vrijwilliger bij het Marinemuseum. Hij is oud-commandant Mijndienst en heeft diverse publicaties op zijn naam staan, voornamelijk over de geschiedenis van de schepen van de Mijndienst.

Zijn laatste boek over de Beemster-klasse en Onversaagd-klasse is in augustus uitgekomen.

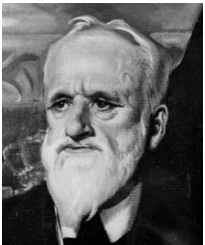
Angst voor Rode revolte

Pieter Jelles Troelstra en een (mogelijke) revolte op 12 november 1918.

Wat voor invloed had de uitspraak van Troelstra op dat moment op de verhoudingen binnen de Koninklijke Marine en met de diverse marine bonden.

Door: Frits Rohling

Door de economische terugval in Duitsland, Engeland en België werd Nederland meegezogen in deze malaise mede vanwege het feit dat de geallieerden geen voedsel- transporten via Nederland wilden doorlaten. De zwarte handel in levensmiddelen tierde welig en de honger leidde tot de Aardappeloproer. In het leger heerste grote onvrede mede door de strenge verlofregeling en de slechte voedselsituatie.



In 1917 kwam onder het kabinet Cort van der Linden de Grondwetherziening tot stand waardoor de kiesrecht- en schoolstrijd werd beëindigd. In Rusland vond in februari een revolutie plaats.

Op 25 oktober 1918 sloeg in de legerplaats de Harskamp de vlam in de pan doordat de verloven van de manschappen werden ingetrokken en de leiding werd geboycot, waarbij enkele barakken in de brand werden gestoken.



De SDAP (Sociaal Democratische Arbeiders Partij) onder leiding van Pieter Jelles Troelstra bespeurde een revolutionaire stemming binnen de krijgsmacht en meende dat het moment voor een revolutie was aangebroken. Op 28 oktober verkondigde hij dat er veranderingen moesten plaatsvinden, die niet op een democratische manier tot stand

konden komen. Er deed zelfs een gerucht de ronde, via de commissaris van politie in Den Helder, dat die van de procureur-generaal te Amsterdam een bericht had ontvangen dat er mogelijk Russische schepen op weg waren naar Den Helder. In Duitsland was eind oktober/begin november op de 'Hochseeflotte' te Kiel al een revolutie uitgebroken. Troelstra zag zich hier gesterkt door het idee dat hij vanuit de marine bonden konden rekenen op een loyale houding bij een eventuele revolutiepoging. Hij ging daardoor voorbij aan de grotere afstand tussen de Duitse manschappen en officieren, wat een explosieve sfeer met zich meebracht. De Nederlandse marine bonden wensten echter een goede verhouding met de marineleiding, i.c. de regering, het bestaansrecht van de Marine stond niet ter discussie, dit in tegenstelling tot de houding van de SDAP.

Op dinsdag 12 november 1918 hield Troelstra een redevoering in de Tweede Kamer en kondigde daarin de revolutie aan. "Uw stelsel, mijne heren, uw burgerlijk stelsel is langzamerhand vermolmd en verrot".

Hoewel het kapitalisme nog altijd de dienst uitmaakte, was het moment gekomen dat de arbeidersbeweging de macht in handen zou nemen. De regering hoefde niet langer te rekenen op de steun van het leger en de vloot,

omdat de militairen 'mannen van het werkende volk zelf' waren en de kant van de arbeidersbeweging zouden kiezen.

Hierbij werd bedoeld op het stijgende aantal deserties en gevallen van dienstweigering aan het einde van de Eerste Wereldoorlog.

Op 26 september 1918 waren op een door de SDAP georganiseerde bijeenkomst honderden soldaten van Land- en Zeemacht aanwezig, volgens de autoriteiten niet het beste volk dat op de schepen diende.

Ltz 2^e klasse J.L. Chaillet schreef in Het Vaderland van 29 november 1918: "Het Wachtschip te Willemsoord herbergt dan ook het uitschot van de marine, waarvan betere afzondering van het overige niet-besmette personeel met de meeste kracht moet geschieden in het belang der gemeenschap".

De commandant van de Marine te Willemsoord, tevens commandant over de stelling Den Helder, Schout-bij-Nacht J. Albarda, wantrouwde op dat moment het personeel het meest van allen. Hij maakte zich ernstig zorgen en riep op 12 november 1918 eigenmachtig de besturen van de drie grootste marine bonden bij zich, omdat hij er zeker van wilde zijn in hoeverre hij nog op steun van het lagere marinepersoneel kon rekenen in geval van ongeregelheden.



Jan Albarda (staand rechts) met zijn broers (tweeling) Hendrik Johannes en Joan Diederik

(Collectie RKD, Kunstenaar anoniem)

Men moet toen al op de hoogte zijn geweest van de rode geruchten, maar over een mogelijke revolutie werd niet gesproken. Toch probeerde Albarda de bonden een uitspraak te ontlokken in hoeverre zij een omwenteling zouden ondersteunen. Hij deed een beroep aan de deelnemers van het overleg om te helpen bij de handhaving van orde en rust.

Vanuit de bonden werd hierop geantwoord dat men na overleg de conclusie heeft getrokken dat deze vraag in zijn algemeenheid niet beantwoord kon worden, maar wel werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om hun grieven te ventileren.

(In een advies d.d. 15 november 1918 aan SBN Albarda, ondertekend door de Algemeene Bond van Onderofficieren, de Bond van Onderofficieren-machinedrijver en -stoker, de Korporaalsbond en de Bond voor Minder Marine Personeel, werd bericht: 'Bij een strijd tusschen de machten om de regeering', waarbij het marinepersoneel partij zou moeten kiezen, zou onder de minderen een meerderheid zich scharen achter hen die voor hun belangen strenden. Het zou dus in het belang zijn voor de handhaving van de goede orde om hen niet tot die keuze te dwingen).

Er kwam een geruchtenstroom op gang, die ertoe leidde dat men ervan uitging dat Albarda niets zou ondernemen wanneer in Den Helder een revolutie zou uitbreken.

Er heerste een crisistemming in Den Haag binnen de marineleiding na de zogenoemde "Roode Week". De geruchten werden nog eens versterkt door de collega's van de Marinestaf in Den Haag, die berichtten dat de matrozen zich meester wilden maken van enkele oorlogsbodems, om vervolgens vanuit Den Helder op te stomen naar Amsterdam en Rotterdam 'ten einde in deze groote arbeiderscentra mede te werken aan de opstandige beweging'.

Dit was het moment dat Schout-bij-Nacht Albarda besloot om drastische maatregelen te nemen. De forten van IJmuiden en Hoek van Holland kregen de opdracht 'bij nadering van een Hollandsch oorlogsschip met de roode vlag in top, dit schip in den grond te boren'. De stoommachines van alle marineschepen in de Helderse havens werden buiten werking gesteld; bajonetten, geweren en munitie werden van boord gehaald; tenslotte werden de schepelingen ontwapend. Het vertrouwen in de eigen manschappen was tot ver onder het nulpunt gereduceerd; in de hoogste rangen van de Koninklijke Marine werden ernstige twijfels gekoesterd ten aanzien van de betrouwbaarheid van tenminste een groot deel van de schepelingen. De Nederlandse Zeemacht verkeerde tegen het eind van de Eerste Wereldoorlog in een toestand van malaise, aldus Dr. Ph. M. Bosscher. In het orgaan van de Marine-Vereeniging schreef een zeeofficier: "De marine is bezig dood te bloeden".

Binnen de marineleiding heerste er een crisistemming. Heerste er bij velen het gevoel dat de Koninklijke Marine haar aanzien had verloren en het lagere personeel "rood" en dus onbetrouwbaar was. Dit gevoel werd nog eens versterkt door de felle discussie in het parlement



en de pers over de betrouwbaarheid van het Nederlandse marinepersoneel.

Foto: In het midden KTZ. J. Soutendam a/b Hr. Ms. Holland

Schout-bij-Nacht J. Albarda werd op 29 november 1918 uit zijn functie ontslagen door de Minister van Marine, vice-admiraal W. Naudin – ten Cate. Hij nam het hem kwalijk dat hij in discussie was gegaan met vertegenwoordigers van de vakbonden in plaats van represailles in het vooruitzicht te stellen in geval het scheepsvolk de revolutie poging zou ondersteunen.

Minister Naudin – ten Cate diende medio februari 1919 zijn ontslag in naar aanleiding van kritiek uit de Kamer. De dreiging van de 'Roode' marinevloot was in de praktijk nihil. De matrozen wilden vooral een menswaardig bestaan.

Schout-bij-Nacht J. Albarda werd opgevolgd door KTZ J. Soutendam, commandant van de scheepsmacht op de Schelde.

Misschien was dit ontslag in dit tijdperk, zo vlak na de Eerste Wereldoorlog en binnen een op dat moment autoritaire organisatie, de juiste (maar kortzichtige) beslissing. Feit is dat de vloot zonder enig verzet werd ontwapend en onklaar gemaakt en er zich in het land geen ernstige incidenten hebben voorgedaan. Albarda kon in die tijd steunen op al zijn officieren en kon goed omgaan met het personeel, en werd door onderofficieren en minderen hoog geacht. Zijn uitnodiging aan de drie bonden om over de situatie te discussiëren lijkt mij ingegeven vanuit een democratisch denken dat, helaas voor hem, door de bonden maar ook door de (autoritaire) marineleiding niet werd begrepen.



Willem Naudin – ten Cate was van oktober 1913 tot 18 september 1918 de voorganger van J. Albarda, als commandant van de stelling Den Helder.

In augustus 1914 werd hij bevorderd tot vice-admiraal. In deze periode bleek hij te streven naar lotsverbetering van het marinepersoneel door voorstellen te doen om vlootaalmoezeniers en -predikanten aan te stellen. Op 21 juni 1918 wist hij het verbod van de Bond van Minder Marinepersoneel op te heffen. In 1918 werd hij door formateur Ch.J.M. Ruys de Beerenbrouck aangezocht als minister van Marine. In 1919 nam hij ontslag nadat de Tweede Kamer kritiek had geuit op de begroting voor de Marine. Deze kritiek kon hij moeilijk verkroppen, waarbij zijn hiërarchieke instelling hem parten speelde.

Waar kwam het wantrouwen van de regering en de marineleiding vandaan?

De vernieuwingen, ingegeven door de ontwikkelingen in de scheepsbouw en wapentechniek in de tweede helft van de 19^e eeuw vroegen ook om beter opgeleid personeel in plaats van ongeschoolde manschappen die hun vakkennis aan boord van de schepen 'on the job' opdeden. De nieuwe generatie manschappen volgde eerst een opleiding aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Leiden en kwam vaker uit beter gesitueerde gezinnen.

Door hun maatschappelijke achtergrond vertoonden zij minder de neiging om de omstandigheden die hun bij de marine werden geboden kritiekloos te aanvaarden. De bedrijfsvoering bij de marine werd gekenmerkt door een aan gierigheid grenzende zuinigheid, wat een reden tot onvrede genereerde.

Klachten over de voeding waren vaak een uiting voor problemen over andere zaken die men moeilijker onder woorden kon brengen uit vrees voor onaangename gevolgen.



In de tweede helft van de negentiende eeuw ontstonden de eerste verenigingen van marinepersoneel waarvan vermoedelijk de oudste, als gezelligheidsvereniging voor officieren, de Marine-Club te Den Helder, werd opgericht in 1868.

De diverse personeelsverenigingen streefden naar een lotsverbetering voor haar leden. Hun inspanningen om dit te bereiken leidden dan ook tot positieve resultaten.

Vooraf tijdens de ambtsperiode van vice-admiraal A.G. Ellis, als Minister van Marine (1903), en het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog kwamen er ingrijpende verbeteringen tot stand.

Niettemin heeft het vele marine-autoriteiten grote moeite gekost zich met het bestaan van de organisaties van schepelingen te verzoenen en toonden zij zich tegenover deze organisaties "afwijzend en argwanend". Tijdens het Ellis tijdperk hebben er dan ook talrijke ontslagen plaatsgevonden in verband met de activiteiten van de Matrozenbond die haar ontevredenheid toonde over de reactie van het marinebestuur ten aanzien van klachten en voor het eerst bepaalde toestanden in de pers bracht, onder andere waarin de leiding van het Marine-Hospitaal over de hekel werd gehaald (1900/1901).



1897 deed Mr. P.J. Troelstra zijn intrede als lid van de Tweede Kamer. Terwijl de Matrozenbond zich min of meer committeerde aan de SDAP, vroeg Troelstra steeds meer aandacht voor de grieven van het marinepersoneel.



Zijn collega F.W.N Hugenholtz zou, tot aan zijn dood in 1924, de grootste voorvechter worden voor de Matrozenbond.

De verhoudingen tussen de regering, Minister van Marine, en de diverse bonden raakten vanaf het aantreden van A.G. Ellis steeds meer gebrouilleerd, verloor de

bond haar rechtspersoonlijkheid en werd het bulletin Het Anker verboden bij alle schepen en inrichtingen van de zeemacht.

Een anonieme marineofficier schreef in het Algemeen Handelsblad van 5 januari 1904: "Wat slechts eenige jaren geleden door allen buiten de marine, ja zelfs door het overgrote deel der zeeofficieren ook maar in de verste verte niet vermoed werd, is plotseling aan het licht gekomen, namelijk dat een groot gedeelte onze mindere schepelingen adepten zijn der sociaal-democratische partij".

Deze angst werd gedeeld door andere marineofficieren, en zou de Matrozenbond fungeren als een 'propagandaclub der S.D.A.P.' en een slechte invloed hebben op 'het moreel, op de militaire karaktereigenschappen en op de Staatsburgerlijke deugden van de schepelingen'.

Ltz 1 H.J. Harskamp publiceerde een artikel waarin hij het personeel beneden de rang van officier "goed" noemde. Hij ontkende met klem dat er "haat" zou bestaan tussen "vooruit", onderofficieren en manschappen en "achteruit", officieren. Zeker was de sociale afstand toentertijd aanmerkelijk groter dan tegenwoordig. Toch kan men stellen dat aan boord in zekere mate in harmonie werd gewerkt. Op de kleinere schepen wat meer dan op de grotere schepen.



Na de val van het kabinet Kuyper in 1905 en het aftreden van Minister A.G. Ellis traden er wat verbeteringen op in de onderlinge relaties tussen een meer vrijzinnig kabinet, de marineleiding en de bonden.

In

1908 nam minister J. Wentholt onder druk van de antirevolutionaire en christelijk- historische Tweede Kamerleden diverse maatregelen om de "moraliteit bij de marine" te verbeteren. Nu kwam de Bond voor Minder Marine Personeel, de opvolger van de Matrozenbond, in actie tegen de beperkingen van hun vrijheden.



Onder het motto: "Marineschepelingen wedstrijden niet en feesten niet", werd in principe negatief gereageerd op uitnodigingen voor feestelijkheden en wedstrijden, ook bij bezoeken aan buitenlandse havens; ook werden extra verstrekkingen, bijvoorbeeld ter gelegenheid van verjaardagen in het Koninklijk Huis, geweigerd.

De bepalingen voor het passagieren in buitenlandse havens had vooral onaangename consequenties voor het marinepersoneel in Indië.

De algemene gedachte bij de marineleiding was dat de bond sociaaldemocratisch georiënteerd was en de klassenstrijd zou ondersteunen waardoor men er niet meer van uit kon gaan dat de leden onder alle omstandigheden hun plicht al dienaren van de overheid zouden uitvoeren.

Nadat het kamerlid Hugenholtz (SDAP) een motie van afkeuring had ingediend wegens de manier waarop een Minister van Marine een rekest van de Matrozenbond had beantwoord, kwam premier mr. Th. Heemskerck namens de regering met de mededeling dat de bepalingen van 1908 beschouwd moesten worden als "zijdelings weerspanning optreden met het onderhouden van een goede krijgstuicht beslist in strijd".

(Het ging hier om het voeren van actie in de vorm van het weigeren van extra verstrekkingen en het boycotten van wedstrijden of feesten. Zowel het uitvaardigen als opvolgen van zo'n 'bevel' zou reden kunnen zijn tot ontslag uit 's Rijks zeedienst).

In 1912 werden de bepalingen versoepeld, ten faveure van de Bonden.

De gebeurtenissen tijdens de "Roode Week" zijn dus niet spontaan, van het ene op het andere moment tot uiting gekomen. Onder het mindere marinepersoneel hing al enige tijd sociale ontevredenheid of maatschappelijk onbehagen.



Kabinet Heemskerck met premier Theo Heemskerck

Men werd mondiger, wat werd geprofileerd door de diverse bonden die daarbij

werden gesteund vanuit sociaaldemocratische politieke partijen als tegenhangers van het kapitalisme.

De onhandige uitspraak door Pieter Jelles Troelstra op 12 november 1918 sorteerde een paniecreactie bij de marineleiding die op dat moment al werd geconfronteerd met de veranderende sociale samenleving binnen de Koninklijke Marine.

De autoritaire politiek en marineleiding hadden geen antwoord op deze veranderingen en konden alleen reageren door tucht, terechtwijzing en bestraffing toe te passen. De Koninklijke Marine kwam ernstig in

opspraak, en werd aan de betrouwbaarheid van de schepelingen ernstig getwijfeld, zowel binnen als buiten de marine.

De angst voor het 'Rode Gevaar' was bij de officieren van de Koninklijke Marine algemeen aanwezig en moest de kop worden ingedrukt. Daarbij gingen zij voorbij aan de wens van het Mindere Marinepersoneel: lotsverbetering, een menswaardig bestaan. De officieren gingen ervanuit dat het beter was om de beroepsmilitairen te ontslaan en de vloot te bemannen met dienstplichtigen, om deze weer tot een betrouwbaar onderdeel van de krijgsmacht te vormen.

De marinestaf heeft door haar autoritaire optreden, zonder hoor en wederhoor toe te passen, op grond van ongegronde informatie aan Schout-bij-Nacht J. Albarda orders gegeven waarmee hij voor het blok werd gezet, en voor hem de enige mogelijkheid overbleef om de schepen op Willemsoord te ontwapenen en onklaar te maken.

Door deze maatregel is de Koninklijke Marine toen het meest in opspraak geraakt.

De bonden hebben in dezen de marine en hun achterban geen goede dienst bewezen. Zij wisten niet om te gaan met de politieke gebeurtenissen van dat moment en vreesden voor disciplinaire maatregelen. Zij verkeerden in grote onzekerheid.

Uiteindelijk kozen zij voor het opstellen van een vage reactie die de crisisstemming - en de (ongegrunde) vrees voor een revolutionaire actie door het mindere marinepersoneel - bevorderde en daarmee de vlootvoogd sterkte in zijn besluit om over te gaan tot het ontwapenen en onklaar maken van de vloot te Den Helder.



In een loods te Willemsoord wordt onder leiding van onderofficieren het leggen van knopen onderwezen.

Informatie uit:

De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog. Deel 1, Hoofdstuk 1: Bezig dood te bloeden. Dr. Ph. M. Bosscher Rood noch oranje, de sociale strijd van de Nederlandse marine matroos, 1870 - 1914, B.J.T. van de Worp, Universiteit Leiden Niet voor God en niet voor het Vaderland. Linkse soldaten, matrozen en hun organisaties tijdens de mobilisatie van '14 - '18, 2004.

Blom R.L en Stelling Th.

KVMO: Wens om militiemarine tijdens WO I, Tico Onderwater

Eerst het antwoord, dan de vraag

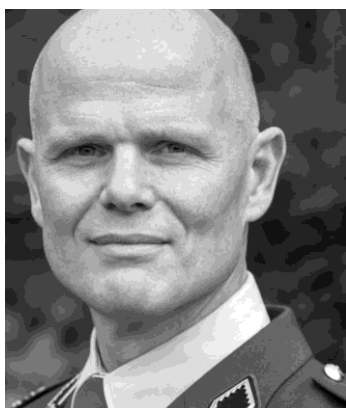
Interview met Jan Swillens

Bob de Graaff, gaat in gesprek MIVD-baas generaal-majoor Jan Swillens.

Over de oorlog in Oekraïne, cyberdreigingen en over uitzendingen.



Door Tom Geiger
Bron en Copyright Checkpoint
Met dank aan Annemiek Sinnige
Hoofdredacteur Checkpoint
Magazine



Over Swillens

Generaal-majoor Jan Swillens (1967) is sinds juni 2019 directeur MIVD. Van november 2008 tot maart 2009 was hij commandant van de Battlegroup Task Force Uruzgan, waarvoor hij de NATO Meritorious Service Medal ontving.

Na hoofd te zijn geweest van de Joint Speciale Operaties (JSO) van de Directie Operaties (DOPS) van de Defensiestaf was hij van 2012 tot 2016 commandant Korps Commando Troepen (KCT) en van 2016 tot 2019 was hij commandant 43 Gemechaniseerde Brigade.

Over De Graaff

Bob de Graaff is emeritus hoogleraar intelligence en security studies van de Universiteit Utrecht.

Hij houdt zich bezig met de geschiedenis van de veiligheidsdiensten.

Zijn nieuwste boek is Ongekend en onderscheidend. De geheime geschiedenis van de MIVD (Boom Uitgevers Amsterdam, ISBN 9789024444649).

Vanuit zijn kamer in het gebouw op de Frederikkazerne bij Scheveningen heeft hij een magnifiek uitzicht over de wijde omgeving. Het blikveld van Jan Swillens moet echter verder reiken dan Katwijk, Hoek van Holland en de Noordzee.

Samen met zijn medewerkers volgt hij ontwikkelingen over de hele wereld. Idealiter kunnen ze voorspellen wat er gaat gebeuren.

Zelf noemt de dienst het: vooruitziend vermogen.

Swillens vertaalt het als: **'Wij moeten de antwoorden hebben voordat de vragen worden gesteld.'**

Oorlog in Europa

B.d.G. Zag de dienst de inval van Rusland in Oekraïne aankomen?

'We waren niet verrast, niet in de laatste plaats omdat onze partner- diensten ons informeerden over wat er te gebeuren stond.

Maar als Nederlandse dienst streven we steeds naar eigenstandigheid en daarom hebben we tijdig onze inlichtingen in- spanningen op die regio gericht.

Met eigenstandigheid bedoelen we dat we ook bij samenwerking een eigen rol blijven spelen bij verwerving en analyse van inlichtingen.

Het heeft enorm geholpen dat we een jaar voordat het conflict uitbrak samen met de AIVD het Ruslandhuis hebben opgericht. Hierin hebben we onze capaciteit en expertise over de regio gebundeld. Slechts enkele uren na de Russische invasie konden AIVD-directeur Erik Akerboom en ik een gedegen briefing houden over het totale pakket (politiek-strategisch, militair, economisch en cyber) aanbieden aan de Raad van Veiligheid en Inlichtingen (RVI).

In de RVI, die wordt geleid door de minister-president, zitten de minister van BUZA en BIZA, Defensie en Justitie en Veiligheid. Indien nodig schuiven ook de ministers van Economische Zaken en Financiën aan.

Mijn grootste nachtmerrie toen ik aantrad in 2019 was dat er iets zou gebeuren op het gebied van de nationale veiligheid en dat ons achteraf werd verweten dat we dat hadden kunnen zien aankomen.

Daarom is nog voor het Ruslandhuis tot stand kwam gestart met het opzetten van een gezamenlijk AIVD- en MIVD-datadomein. Zodat alle relevante informatie tijdig bij de juiste mensen terechtkomen. Overigens er kort na het Ruslandhuis ook een China huis gekomen.

B.d.G. Het Britse Defence Intelligence Agency komt dagelijks met een verslag over het conflict in Oekraïne. Waarom doe de MIVD dat niet?

"Dat hebben wij overwogen, maar het kost ons veel capaciteit. Daarom richten we ons op specifieke onderwerpen rond het conflict, zoals de cyberdreigingen ten aanzien van de Oekraïense infrastructuur. We hebben de Oekraïense regering daarover waardevolle informatie verschafte.

En ook over de door de Russen gebruikte militaire technologie en inzet van middelen. Wekelijks informeren we de RVI. Daar presenteren we een beeld van de situatie gebaseerd op onze inlichtingen. Vervolgens wordende "so what" en "now what" vragen gesteld.

Bijvoorbeeld over de sanctiepakketten. Geregeld bieden we scenarioanalyses voor enkele maanden en voor een periode van twee tot vijf jaar.

Verder hebben we samen met de AIVD afgelopen februari de brochure "24/2 De Russische aanval op Oekraïne: een

keerpunt in de geschiedenis" uitgebracht. Daarin hebben wij geschetst dat de komende weken en maanden cruciaal worden. (Red: dit interview vond plaatst op 2 juni)

Onze verwachting is dat het, gezien de krachtsverhoudingen tussen Oekraïne en Rusland, een langdurig conflict wordt en dat de uitkomst ervan heel belangrijk is voor de Nederlandse veiligheid. De geopolitieke verhoudingen staan op het spel.

B.d.G. Als de MIVD inschat dat het conflict nucleair kan worden, krijgen de Nederlandse burgers dat dan te horen?

Als Rusland in conflict is moet je altijd rekening houden met de mogelijkheid dat het land tactische kernwapens inzet. Bijvoorbeeld om een sterkere onderhandelingspositie af te dwingen. Wij zijn voortdurend aan het afwegen: wat is retoriek, zijn er nog conventionele escalatiemogelijkheden voor Rusland?

Stel dat er indicaties zijn dat nucleaire inzet een reële optie is, dan schat ik in dat diezelfde dag de RVI nog bijeenkomt. Ook binnen de NAVO liggen vervolgstappen klaar.

De Amerikaanse regering heeft dit conflict eerder gesproken over "catastrophic consequences" voor de Russen. De communicatie hierover is de verantwoordelijkheid van de regering.

Nieuwe dreigingen en nieuwe technologieën

B.d.G. Kan de MIVD nog meer dreigingen aan nu? Bijvoorbeeld een Chinese Invasie in Taiwan, een nucleaire actie van Noord-Korea of een escalatie tussen Iran en Israël?

Juist omdat zoveel dreigingen zich gelijktijdig kunnen manifesteren hebben de AIVD, de MIVD en de NCTV (Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid) bij de laatste kabinetsformatie 300 miljoen extra gekregen. We kijken naar vele dreigingen en zijn nu een soort radar die aanstaat voor de hele wereld en kunnen, wanneer nodig tailormade inzoomen. Dat heeft het Oekraïne conflict laten zien. We realiseren ons terdege dat een Chinese invasie van Taiwan niet ondenkbaar is, dat Noord-Korea de afgelopen tijd verantwoordelijk is geweest voor een grote hoeveelheid raketlanceringen en dat het Midden-Oosten allesbehalve stabiel is.

En dat is er nog de "Grey zone" de schemerzone tussen oorlog en vrede zoals we die kennen in het cyberdomein.

Niet voor niets heeft generaal Paul Nakasone van de NSA (National Security Agency, de Amerikaanse interceptiedienst) het over "persistent engagement"

Dit is bij uitstek het terrein voor inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Daarbij is het zo dat militaire diensten de samenhang tussen inlichtingen en veiligheid van oudsher meer in hun genen en mindset hebben dan veiligheidsdiensten die zich vooral op binnenlandse veiligheid focussen.

Leidend in wat we doen is wat de regering van ons vraagt in de zogeheten Geïntegreerde Aanwijzing, die vierjaarlijks tot stand komt. Tegelijk doen zich ontwikkelingen voor die daar niet in staan. We moeten dus wendbaar zijn. Daarom vind ik kwaliteit van het personeel belangrijker dan kwantiteit en streven we binnen de MIVD een goede verhouding tussen militair en tussen publiek en privaat. Juist daarom is onze samenwerking met de AIVD zo belangrijk.

B.d.G. Zijn we daarmee niet in een eeuwigdurende oorlog beland?

Het woord oorlog zal ik in dit verband niet gebruiken. Ik denk dat we nog maar aan het begin staan van een ontwikkeling waarin disruptie of verstoring permanent aanwezig is. Denk aan de ontwikkeling in de kwantum technologie of met

onbemande systemen. Artificial intelligence krijgt bij ons veel aandacht. We willen het voortouw nemen bij de ethische discussie daarover.

B.d.G. Hoe ethisch kunnen je daarover zijn als potentiële tegenstanders ethiek aan hun laars lappen?

Dat is precies de reden waarom we zo'n discussie over ethiek toejuichen. Aan de ene kant zie je dat degene die het snelst iets ontwikkelt het succesvolst is. Aan de andere kant zijn we in Europa meer dan elders in de wereld geneigd onszelf beperkingen op te leggen. Je wilt, beter nog, moet de "Moral high ground" behouden, maar dan moet je ook werkbare ethische en juridische standaarden ontwikkelen en je daaraan houden. En dat kan.

Als militairen zijn wij gewend met "Rules of engagement" om te gaan. Ethiek is een van de belangrijkste elementen in militair leiderschap.

Uitzendingen

B.d.G. Doet de MIVD genoeg voor de mensen op uitzending?

In 2008-2009 was ik commandant van Battle Group 8 van Task Force Uruzgan in Afghanistan.

Op een gegeven moment kregen we via onze inlichtingenofficier een waarschuwing voor een zelfmoordaanslag in Deh Rawod. Die hebben we daardoor kunnen voorkomen.

Maar anderhalf uur later was er een geslaagde zelfmoordaanslag in Tarin Kowt, waarbij twintig Afghaanse politiemensen omkwamen. Inlichtingen van de MIVD kunnen dus ook op tactisch niveau het verschil maken.

Soms hebben mensen in het veld een verkeerd verwachtingspatroon van wat de MIVD kan of moet leveren. Dat betekent dat wij dat goed moeten uitleggen en soms zouden we dat beter moeten doen. Maar neem van mij aan dat het mijn prioriteit is dat elke uitgezonden militair kan rekenen op ondersteuning van de MIVD.

We proberen de lijnen met het uitzendgebied zo sterk mogelijk te houden. Overigens kunnen we, indien nodig, opschalen. Kijk naar de evacuatie uit Afghanistan en recent uit Soedan. Dan kunnen wij BUZA, de commandant Strijdkrachten en Directie Operaties vertellen welke routes nog vrij zijn.

Daarom is het ook zo belangrijk dat we binnen onze organisatie het militaire vakmanschap op peil houden. Maar vergeet bij dit alles niet dat we als krijgsmacht 35 jaar bezuinigingen achter de rug hebben en dat iets aanzienlijk sneller is afgebroken dan weer opgebouwd. We hebben veel functies voor officieren en onderofficieren die niet gevuld zijn.

B.d.G. Sommige mensen die zijn uitgezonden vinden het een probleem dat informatie is gerubriceerd. Dat helpt niet bij het bespreken en verwerken van eventuele traumatische ervaringen. Ziet u een oplossing hiervoor?

Ja, dat is een goede vraag. Mensen moeten inderdaad kunnen praten over de uitzending. Dit geldt trouwens ook voor sommige MIVD medewerkers die op missie zijn geweest. Defensie moet zijn mensen de gelegenheid bieden om over dit soort ervaringen te spreken met lotgenoten binnen de beslotenheid van de eigen organisatie. Dit kan bijvoorbeeld ook bij reünies.

Maar ik realiseer me dat er op dit gebied nog de nodige stappen te zetten zijn.

Op 4 juli 1864 arriveerde Zr. Ms. rader-stoomschip Amsterdam onder bevel van KLTZ Muller te Yokohama en waren er op dat moment vier Nederlandse oorlogsbodems op de rede aldaar aanwezig, onder bevel van KTZ de Man. Voor de Japanners een duidelijk teken dat het de Westerse Mogendheden ernst was om de gesloten traktaten te handhaven.

Yokohama veranderde in een militaire omgeving waar Franse, Engelse en Nederlandse matrozen en soldaten waren gelegerd. Om de rust en de veiligheid in Japan te herstellen was er afgesproken dat Engeland en Frankrijk tezamen met Nederland en Amerika krachtdadig te werk zouden gaan en zou KTZ de Man naar aanleiding van uit Nederland afkomstige bevelen in overleg gaan met de Engelse en Franse vlootvoogden.

Op 21 juli werden de Engelse schepen The Barossa en The Cormorant op verkenning naar de Straat van Simonoseki gestuurd met aan boord twee uit Engeland teruggekeerde Japanse heren, onderdanen van de vorst van Nagato, teneinde de vorst te bewegen om tenminste de Straat van Simonoseki te heropenen. Aan boord van de Barossa bevonden zich ook de Franse officier, Luitenant der 1^e Klasse Layrle en de Nederlandse Luitenant der 1^e Klasse Jhr. Brandtsen om plaatselijke kennis op te doen van de ligging van de batterijen ter verdediging van de Straat.

De schepen keerden na drie weken zonder resultaat terug met gevolg dat de vijand zich gereed bleef houden om een aanval van de Westerse vloeten te weerstaan.

Vice-admiraal Kuper riep een conferentie bijeen met de vlootvoogden van de smaldelen en legereenheden waaronder ook KLTZ De Casembroot, omdat hij bekend was met de ligging van de vijandelijke batterijen.



Jonkheer François De Casembroot, marineofficier die in 1840 tegen de Atjeh'ers vocht. Nadien werkzaam in Oost- en West-Indië. In 1850 adjudant van de minister van Marine en daarna van de koning. Vervolgens weer zeeofficier, onder andere in de wateren van Japan. In 1866 conservatief Tweede Kamerlid voor het district Den Haag (tot 1871) en van 1875

tot 1883 afgevaardigde voor Delft. Pleitbezorger van een krachtige defensie.

Het Amerikaanse fregat Jamestown onder bevel van Kapitein Price, de Engelse schepen Pelorus, Race-horse, Cormorant, Havock en Kestrel zouden ter bescherming van Yokohama achterblijven samen met het 20^{ste} Regiment Engelse infanterie en een bataljon Engelse-Indische troepen (Beloutchies).

De verschillende eskaders zouden op 20 augustus onder zeil gaan. De schepen en de bemanningen werden gevechtsklaar gemaakt.

Door het slechte weer en andere inzichten van de Opperbevelhebber werd besloten om het anker te lichten op 28 augustus 1864 en vertrokken de schepen onder een wolk van zware kolenrook om zich te verzamelen bij het eiland Hime-sima in de binnenzee.

Het rendez-vous van de zeventien schepen vond plaats op 3 september nabij het eiland Hime-sima.

Op 4 september 1864 is er nog gelegenheid om aan boord van het Nederlands eskader de topvlaggen te hijsen in verband met de verjaardag van de Prins van Oranje.

Om negen uur lagen alle schepen stoom op en werd het sein 'Anker op' gegeven en onder stoom te gaan, in orde van drie kolonnes met de chefs van de verschillende eskaders aan het hoofd van elke kolonne. De Engelsen in het midden, de Nederlanders aan stuurboord en de Fransen en Amerikanen over bakboord van de Engelsen. Dit was het moment waarop de onzekere verhoudingen van de Westers Mogendheden tot Japan zouden ophouden te bestaan en aan de hele wereld werd getoond wat houten oorlogsschepen konden inzetten tegen landbatterijen.



Om vijf uur 's middags arriveerde de vloot voor de oostelijke ingang van de Straat van Simonoseki en ging buiten het bereik van het vijandelijke geschut voor anker.

De chefs van de eskaders begaven zich direct aan boord van de korvet The Coquette om de omgeving te verkennen en diverse



Francois Roux (1811 – 1882) "The Coquette"

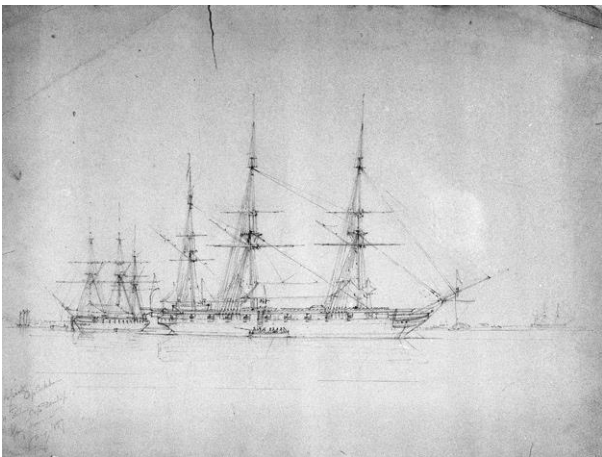
batterijen in kaart te brengen. De korvet naderde de batterijen tot op ongeveer honderd ellen en waren alle bemand en gereed voor het gevecht.

Deze verkenningsactie was niet zonder gevaar en hielden de andere schepen zich gereed om bij een mogelijke beschieting vanaf de batterijen richting The Coquette volgens de bevelen van de Admiraal direct in te grijpen.

Na terugkeer van The Coquette bleven de schepen met opgebankte vuren voor anker liggen en ontvangen te middernacht de schriftelijke order van de Opperbevelhebber.

In deze order was te lezen dat de Admiraal voornemens was om de volgende dag met alle schepen onder zijn bevel de batterijen aan te vallen, tot zwijgen te brengen en vervolgens te landen om de vijand te vervolgen (achtervolgen, red.).

De vijandelikheden zouden pas in gang gezet worden na een sein van de Admiraal aan de commanderende officieren van de schepen van de verschillende Mogendheden.



HMS Tartar (1854) In principe gebouwd voor Rusland

KLTZ De Casembroot liet dan ook direct *Overal maken* en de gehele Equipage inzetten om het schip gevechtssklaar te maken.

Met het aanbreken van de dag was alles in gereedheid gebracht en mocht de gehele equipage zich na het ochtendontbijt ter ruste begeven.

Reeds vroeg in de ochtend waren alle commandanten aanwezig in de kajuit van de Admiraal aan boord van de Euryalus om zijn plan van aanval kort en bondig uit te leggen en de vloot in twee eskaders te verdelen in een

zwaar of front-eskader en een licht of flank-eskader. Het front-eskader stond onder bevel van KLTZ Hayes, commandant van de Tartar en het flank-eskader onder bevel van commander Kingston, commandant van de Perseus.

De barkassen en de sloepen werden van de Medusa verwijderd en achtergelaten bij de Amsterdam die als een van de reserve-schepen werden aangemerkt, zodat de Medusa met slechts twee sloepen aan boord aan de vijandelikheden zou deelnemen.

Na afloop van de beraadslaging werd KLTZ De Casembroot de hand geschud door de Admiraal met de woorden: "Ik hoop dat ge tevreden zult zijn; ik heb de Medusa eene geschikte plaats in het flank-eskader aangewezen, zoo als ik u vroeger beloofd heb; nu kunt ge een oude schuld met hen afrekenen; you owe them a bill to be paid".

Omstreeks twee uur in de namiddag gaf de Admiraal het sein van "Alle schepen op hun posten" en kwamen de eskaders in beweging.

Het zware of front-eskader werd door KLTZ Hayes in linie van bataille ten anker gebracht onder de wal van de Tanoura baai en in het front van de vijandelijke batterijen op ongeveer 1600 ellen afstands.

Het lichte of flank-eskader werd onder de wal gebracht met de schepen op een halve kabellengte van elkaar en in een linie van bataille geformeerd, wat bij een sterke stroom, zonder ten anker te komen, alles behalve gemakkelijk was.

Na een korte toespraak van KLTZ De Casembroot aan de Etat-Major en de bemanning, waarin hij memoreerde dat zij de eer van de Marine en die van de landgenoten in het algemeen zouden helpen handhaven, liet hij alarm slaan en begaf iedereen zich naar hun posten. Daarna volgde een doodse stilte en waren alle ogen gericht op de Euryales vanwaar de Admiraal rond half vier het zolang verwachte sein "Engage the Enemy" liet hijsen, vergezeld van een knallend schot uit een van de Armstrong honderdponders van de Euryales.

Op hetzelfde moment brak een vreselijk gedonder los vanaf alle schepen maar ook vanaf de vijandelijke batterijen die de aanval vanaf de schepen moedig en wakker beantwoordden.

De Medusa voer langzaam in een linie de bataille achter de Perseus aan, onderwijl vurend op de batterijen die onder het bereik van haar geschut lagen.

Het voor anker liggend front-eskader werd door het flankvuur krachtig ondersteund bij de nadering tot op 4 à 500 ellen van de grote Mata-mura batterijen.

Wanneer de strijd een half uur bezig is liet de Admiraal het sein hijsen voor de Amsterdam en de Argus: "to close and engage", waardoor beide schepen deelnamen aan het gevecht. Terwijl het kanongebulder een uur lang aanhield en een vreselijke uitwerking moet hebben gehad op de vijandelijke linies, was het duidelijk zichtbaar dat rond de klok van vijf uur de tegenstand begon af te nemen en een half uur later tot zwijgen werd gebracht. Ook vanaf de eskaders hield men toen op met vuren.

De Perseus en de Medusa bevonden zich op dat moment op 50 ellen van de met zwaar kaliber gewapende Mata-mura batterij en zonder de bevelen van de Admiraal af

te wachten liet de commandant van de Perseus voor de Medusa het sein hijsen om te debarkeren.

Het vlaggenslein werd echter niet direct begrepen omdat het onklaar¹ waaide. KLTZ De Casembroet begreep echter direct de bedoeling van het bericht en liet de nog aan boord zijnde sloepen direct strijken en bemannen. Nadere informatie liet weten dat de commandant van de Perseus de stukken van de vijandelijke batterij wilde vernagelen².

Beide sloepen stonden onder bevel van LTZ 1 J. De Hart, die zich op 11 juli 1863 in de Straat van Simonoseki al had onderscheiden. Onder dekking van schroot en geweervuur vanaf de Medusa en door de vijand vanuit de omringende bossen, voeren de sloepen naar de vijandelijke batterijen waar binnen een kwartier tijds de stukken werden vernageld.

Mede gezien het vallen van de avond en een mogelijke tegenaanval van de Japanners die zich in de bossen schuilhielden, keerden de sloepen op bevel van de overste Kingston met spoed terug naar hun schepen en werden de sloepen weer aan boord gehesen.

De Perseus en de Medusa stoomde vervolgens terug naar hun ankerplaats onder luid gejuich vanaf de Engelse en Franse bodems vanwege de heroïsche inzet bij het onklaar maken van de vijandelijke batterijen.

Zodra de Medusa voor anker lag begaf KLTZ De Casembroet zich naar Admiraal Kuper die hem in aanwezigheid van de Franse Schout-bij-Nacht Jaurès zijn tevredenheid betuigde over de vanaf de Medusa uitgevoerde manoeuvres en bestoken van de vijandelijke batterijen.

De Medusa had op deze dag 12 schoten gelost met 98 drieponds kogels en 24 granaten van 20 duim.

De Admiraal liet zijn bewondering blijken over de inzet van de vier Nederlandse schepen en vroeg aan KLTZ De Casembroet om zijn tevredenheid aan de officieren en bemanningen over te brengen.



De zilveren bokaal van de verenging "Het Metalen Kruis", J.M. van Kempen & Zoon, 1863, Rijksmuseum

Bij aanvang van de gevechten had de stationscommandant van de Metalen Kruis, KTZ De MAN, zijn bemanning toegesproken en de zilveren beker rond laten gaan.

Deze beker was geschonken door de nationale vereniging "Het Metalen Kruis" in Nederland.

Vrijwel direct werd het schip van voren door een vijandelijke kogel getroffen, die het gehele dek enfileerde³, waarbij twee mannen gedood en drie zwaargewond werden.

N. 375. Vierde Jaargang. 1864.

NIEUWE COURANT

VAN DEN
Gelder, Nieuwediep, Willemsoord, enz.

Verplichte WOENSDAG en ZATURDAG.
Abonnement voor 3 maanden f.1.50
Prijs per post f.1.50
Men abonneert zich bij alle Boekhandelaars en Post-ambtenaren. Brieven franco na den Uitgever K. GILTJES.

De prijs der Advertentien van 1-4 regels is 40 Centen, voor elke regel meer 10 Centen. Drukkers voor elke plaatje 10 Centen. Voor de Kluisjes en Vrijdag middag 12 uur, prijzen naar de Advertentien bekendmakende. Ingezonden stukken van dag vreegt.

ZATURDAG **24 DECEMBER.**

Die zich, ingaande met 1 Januarij a.s., op dit blad willen abonneren, kunnen de nog in deze maand verschijnende nummers gratis bekomen.

Het Nummer van 1 Januarij a.s. wordt weder beschikbaar gesteld tot het openen eener Naamlijst, van al diegenen, die kunnen NIEUWJAARSGROET openlijk wenschen uit te brengen aan Familie, Vrienden, Bekenden, Begunstigers, enz.

Voor de plaatsing van zedeen naam wordt gevraagd 50 Centen, ten vooredele van de verschillende Aankondingen dier genooten, en afbrek van onkosten, ingeval die niet te vernagelen zijn.

Na afloop zal de rekening en verantwoording der gelden in dit blad worden opgenomen.

Exemplaren der Courant, waarin de Naamlijst voorkomt, zijn te bekomen tegen betaling van 10 Centen,mits vóór het afdrucken aan te vragen.

Men wordt beleefd verzocht vooreerst voor duidelijke opgaven te willen zorgen, en zich vroegtijdig FRANTJO te willen afschrijven bij den Uitgever

S. GILTJES.

NIEUWSTUDDIEN.

Helder, Nieuwediep, Willemsoord, enz. 23 December 1864.

Nederland Sibirië is de eere-naam waarmede deze plaats wel eens door oosterdoelen wordt betoeteld. De dagen die wij daar beleven geven er echter het vaiste recht op. Soevere en is hebben een als het ware geluid gevoeld. Sederst Woensdag moegen in de post van Helder hier niet aangekomen, nietgepasteerde de posten gurgeld van hier vertrokken, men zegt, dat onoverkomelijke sneeuwbergen zich hebben opgeworpen tusschen Alkmaar en Helder.

Dat door de Pastorij echter met een krachtige hand en een goeder wil niet alleen sneeuwbergen kunnen worden verzet, maar ook ijsschelden, die een onmetelijken afgrond bedekken, kunnen worden getoeteld, dat bleek ons weder beiden door de innodige bemanning van de Tweedische postboot, die hoewel het geluim niet moeg gelukte, leden als het ware het onmogelijke begreep, en ook slaagde. Na eene zeer moeilijke en niet minder gevaarlijke togt over het beese is, werd het brieven-pakket van de eilandco beleeden overgemaakt.

— Notigstaande het vele driffijf lire op de kaat, zijn hier gisteren aasend twee visschersboten voor de haven gekomen en door Marine matrozen aan een toegesproken zijn, de haven binnen geleerd. Heden middag is alhier door een der sloepen in de haven gelogt de schoone Jovisita, kapr. de Groot, en in de boot daarna weder naar buiten gegaan, om oeg een in het geogt zijnde boot te halen, toer echter de boot buiten kwam was de boot weder op een gegaan.

— Beroepen tot predikant bij de Chr. Afg. Genf gemeente alhier, Dr. Estingh, predikant te Amsterdam.

— Z. M. heeft, onder voorzand van H. A. andere beschikking, tot beleening van ten die zich bij gelgenheid van het Bossen der Straat Simonoseki in Japan, hebben onderscheiden, al dadelijk de bevelhebbers van Zr. Ma. schepen, die aan dat wespande hebben deel genomen, beoond tot ridders der Militaire Willemsorde, of ten daaria beoerd, en wel: tot ridders der Militaire Willemsorde van de 4e klasse den kapr. 1/2. J. E. de Man, kommanderende Zr. Ma. schroefstoomschip het Metalen Kruis en stationscommandant van de Nederlandische vloot in Japan: den kapr. 1/2. J. P. G. Muller, kommanderende Zr. Ma. stoomschip Antandam; en den kapr. 1/2. P. A. van Bloos, kommanderende Zr. Ma. schroefstoomschip Jyandi, en tenardit tot ridders der Militaire Willemsorde 2e kl. bevoegende kapr. 1/2. J. E. de Man, en den kapr. 1/2. J. J. P. de Casembroet, 4e Koningrijck in gevond dienst en bevelhebber van Zr. Ma. kreuet met stoomvervoeren Molise.

Reeds in ons No. van 10 Sept. jl. gaven wij een aankondiging van de in April a.s. in het Paleis van Volkrijck te Amsterdam te houden gubie tentoonstelling van vooerbredes van talenbouw. Wij berigten reeds dat aan het Bureau van dit blad, voor belangstellenden, het reglement en programma ter inzage voorhanden was.

Met genoegen voldoen wij aan het verzoek, thans weder mede te werken tot meerdere verpoeding van de bezindin, genomen door het bestuur door tentoonstelling.

Wij brengen ten dien einde weder de aandacht ooverbreed dat ontrent de tentoonstelling in 'voorjaar van 1865 in het Paleis voor Volkrijck te Amsterdam te houden is bepaald, dat de aanlijsten der in te zenden vooerwerpen eiland moeten worden ingeleverd vóór of op 10 Maart 1865; de inaanlijsten zullen moeten geschieden op 1, 3 en 4 April, beoogten en oostgubie vooerwerpen zullen ook teg werden ingeleverd op 5 April des voerzende vóór 9 ure. De Jury zal ter beoording der ingelezen vooerwerpen bijeenkomen op 5 April des voerzende ten 9 ure. Den 6 April zal zij, beoond voor de andere rangschikking. Den 7 April zal de plogte opening plaats hebben, terwil voor het publick de tentoonstelling zal geopend blijven van den 8 tot en met den 12 April. Voor de tropische gewassen zal een der kuisjes van het Paleis voor Volkrijck volloonde worden vervoerd. Men zal trachten na afloop der tentoonstelling de gelgenheid te geven, dat de leuvelen, die zolke moegen verlangen, op sader vast te stellen vooerwaarden, kunn ingezonden plaatsen en gewassen in het local der tentoonstelling in het openbaar kunn door verkopen. Er zullen pogingen worden aangewend voor de inaanlijsten, als het beoond, vrijden van invereengten en vialente te verkruigen. Voor de leden van de Jury en van het Congres zal een verandering van het contactier trachten te bekomen, alhier een verandert vradicantier voor de in te zenden geuieren. Het vooer der vooerwerpen door de stad Amsterdam zal men trachten zoo gemakkelijk mogelijk te maken. Er zal hier op het reglement en programma een supplement worden uitgegeven, waarin al deze bepalingen zullen worden verandert en tevens mogubie wijzigingen van het programma zullen worden overgevoerd.

Om de voerzende oederbreuning goed toe uitvoer te kunnen brengen, zal er een behoorlijk seld beschikbaar moeten zijn, daar de stukken uit den aard der zaak zeer groot zijn. Oudeken van verechindde sijden niet oanzandubie gelubie

¹ Mogelijk dat de vlaggen door de wind over elkaar waaiden en derhalve niet met een wartel van elkaar waren gescheiden.
² Het tijdelijk onbruikbaar maken van een stuk geschut door een metalen pin in het zundgat te drijven en kort aan de buitenzijde af te breken.

³ Enfilieren: Over de gehele lengte bestoken

Scheepsherkenning

Als seiner op de brug werkzaam vond ik scheepsherkenning een leuke bezigheid.

Aan de hand van Jane's Fighting Ships bekwaamde ik mij aardig in deze tak van sport en ontdekte onder andere dat uit de wijze van bouw de nationaliteit van een schip af te leiden is.

Van 8 december 1969 tot 29 maart 1971 was ik als korporaal seiner-telexist geplaatst aan boord van de onderzeebootjager Hr.Ms. *Amsterdam*. Zo rond september 1970 was het schip ingedeeld bij STANAVFORLANT en deden we mee aan de NAVO-oefening *Northern Wedding* op de Atlantische Oceaan.

Wij liepen 6 uur op, 6 uur af. Op een middag werd ik door de seiner van de wacht gepord om te helpen op de brug een oorlogsschip te identificeren.

Ik herkende het als een Russische *Sam Kotlin*-klasse jager, gemodificeerd met helikopterdek achterop.

De officier van de wacht, de LTZ X, belde de commandant en meldde dat hij een Russische jager had geïdentificeerd. De commandant kwam direct naar de brug.

Nadat een bericht was verzonden omtrent onze waarneming en de Rus ons was gepasseerd, namen we onze plaats in het verband weer in, ging de commandant weer naar zijn kajuit en ik naar mijn kooi.

Een paar dagen daarna deed zich hetzelfde voor. LTZ X vroeg aan mij of het oorlogsschip vooruit een Russische kruiser van de *Sverdlov*-klasse was. Ik keek door mijn kijker en bevestigde zijn waarneming. Weer werd de commandant gebeld door LTZ X met de mededeling dat hij een *Sverdlov* had geïdentificeerd.

De commandant gaf opdracht om met vol vermogen (op twee ketels) op te stomen naar de Rus. Na een minuut of tien kwam de commandant op de brug en werd er met kijkers gekeken naar de *Sverdlov*.

Na een paar minuten en het bestuderen van de Jane's, kwam de commandant tot de conclusie dat het geen *Sverdlov* was maar de USS *Albany*.

Deze beide schepen zijn duidelijk van elkaar te herkennen, zeker de *Albany* met zijn gladde hoge brugopbouw, nog afgezien van het verschil in radarantennes.

Nadat de commandant weer naar zijn kajuit was gegaan, vroeg LTZ X, bij de bemanning beter bekend als de puntenjager, aan mij hoe het kwam dat ik mij zo had vergist.

Ik antwoordde hem, dat ik ook niet feilloos was. Als hij net zoals ik de "sitreps" had bestudeerd, dan had hij kunnen weten waar de USS *Albany* zich bevond en dat de dichtstbijzijnde *Sverdlov* een dag of twee varen verder was.

LTZ X heeft mij daarna nooit meer gevraagd om te helpen bij scheepsherkenning.

Bij de eerstvolgende conduite-aanzegging zei mijn divisiechef met een knipoog dat ik voor militaire aard en eigenschappen een 6 had gekregen, terwijl het eigenlijk een 4 moest zijn.

Ongetwijfeld is er in de longroom over het voorval gesproken, maar niemand kon bewijzen dat het expres was gebeurd.

Overigens gelukkig maar, want anders had er wel een krijgstuuchtelijke straf ingezet. Maar de divisie chef kon het blijkbaar wel waarderen.

Uwe Smit

Het verplaatsen van de traditionele Blauwe hap.

Vorig jaar viel 3 oktober op een maandag en dat bracht bij mij de herinnering aan maandag 3 oktober 1960 weer tot leven.

Ik diende toen als officier van administratie aan boord van het te Willemsoord gelegen wachtschip Hr.Ms. *Hertog Hendrik* en heb in die functie bewust een marine traditie geschonden.

Maandag 3 oktober 1960 was een normale maandag waarop volgens marine traditie snert wordt gegeten. 3 Oktober is echter ook de dag waarop in veel gezinnen hutspot wordt gegeten ter herinnering aan het Leids Ontzet in 1574. En daarmee was ik opgegroeid.

Op Hr.Ms. *Hertog Hendrik* lunchte elke dag personeel dat geplaatst was bij het Commandement Zeemacht, de marine-onderhoudsbedrijven, enz.

Daarnaast was het gebruikelijk dat officieren geplaatst bij onder andere de Marinestaf in Den Haag, op dienstreis naar Den Helder, aan boord de lunch gebruikten en dan bij voorkeur op de woensdag, de rijsttafeldag.

Vrijwel elke woensdag zag je dezelfde officieren uit Den Haag in de longroom.

In de week van 3 oktober 1960 heb ik de voedingsofficier verzocht die maandag hutspot te verstrekken.

Op het op het schip gepubliceerde wekelijkse menu was dit vermeld, waarbij de snert naar de vrijdag was verhuisd.

Dit menu vertelde echter niet de waarheid: de snert van maandag werd niet naar de vrijdag maar naar de woensdag verzet en de rijsttafel had ik doorgeschoven naar de vrijdag.

Vooraf had ik de commandant en eerste officier ingelicht van mijn voornemen tot een valse publicatie en zij gaven hun fiat.

Van mijn een rijsttafel verwachende Haagse collegae kreeg ik die woensdag de nodige minder aardige opmerkingen, die ik inwendig gniffelend heb aangehoord.

De traditiebreuk was aanleiding voor een artikel in een krant, waarin onder de titel *Hertog Hendrik, Geen snert maar hutspot!* melding werd gemaakt van het gebeuren.

Een andere consequentie was, dat ik op het matje werd geroepen bij de Intendant Zeemacht Nederland, KTZA J.J. van de Wall. Die kende ik uit vroegere plaatsingen en ik wist dat hij een goed gevoel voor humor had. Hij hoorde mijn verhaal aan. De voorschriften van de maaltijden waren echter niet overtreden en er volgde dus geen bestraffing en ook geen verwijt.

Kees Kneppelhout



Slagzij van de Schorpioen

Als de eerste museum medewerkers op maandagochtend 18 februari 2013 bij het museum arriveren, is het gelijk raak: de *Schorpioen* maakt slagzij!

Een snelle inspectie maakt duidelijk dat het water al het benedendek heeft bereikt en de marine- en gemeentebandweer kunnen aan de slag. Uiteindelijk wordt er ongeveer 90 m³ water weggepompt.

In de loop van de middag gaat een viertal marine

duikers op zoek naar de oorzaak en ze vinden aan bakboord onder water, ruwweg tussen de afmeerpunten, een horizontale scheur van zo'n drie meter langs de randen van de huidbeplating.

De scheur wordt met kit zodanig gedicht dat het schip beschikbaar blijft voor alle festiviteiten die dit jaar op het programma staan.

Voor definitieve reparatie en zo mogelijk vaststelling van de oorzaak van de scheurvorming zal het schip drooggezet moeten worden.

Dat zal op het Scheepsliftcomplex van het Marin bedrijf plaatsvinden en is vooralsnog gepland in de laatste week van september.

De lekkage is waarschijnlijk al op de voorgaande zondag begonnen maar zo geleidelijk gegaan dat het voor het overdag aanwezige museum personeel vooralsnog niet duidelijk was dat er iets mis was.

Gelukkig leidt de lekkage slechts tot beperkte inzinking en slagzij en worden de afgedichte patrijspoorten net niet op hun waterdichtheid getest.

Wellicht is daarmee de *Schorpioen* een tweede ondergang bespaard gebleven.



Maandagochtend, omstreeks 8:30 uur (foto Henk Cruijff)

Bezoek aan de Dienst Materiële Instandhouding van de Koninklijke Marine

Tekst: Frits Rohling

Foto's Frits Rohling en Tom Geiger

De prachtige nazomerse dagen van september 2023 leken een prelude voor de weersomstandigheden op de Vriendendag die op donderdag 21 september zou gaan plaatsvinden. Al ver in het voorjaar wist het bestuur van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum een afspraak te maken om op deze doordeweekse werkdag een bezoek te mogen brengen bij de grootste onderhouds-organisatie in Nederland, gevestigd op de Nieuwe Rijkswerf op het Nieuwe Haventerrein te Den Helder.

Niets bleek echter minder waar te zijn, want de regen viel die ochtend met bakken tegelijk uit de hemel en zag de organisatie met lede ogen toe hoe de rondvaart door de haven, op een sleepboot van de KM, naar alle waarschijnlijkheid zou worden geschrapt; een desillusie om de ochtend mee te beginnen.

Niettemin hadden mijn echtgenote en ik ons voorgenomen om vroeg te vertrekken en als eerste onze kleinzoon op te halen. Ook hij verheugde zich op een leuke en educatieve dag.

Omstreeks kwart over negen arriveerden wij op de parkeerplaats bij 'Het Torentje', waar de KM bus naar het Nieuwe Haventerrein zou vertrekken. Er was nog niemand te zien, dus wij vermoedden dat wij als een van de eersten gearriveerd waren en bleven dus nog even in de auto zitten; het bleef angstvallig stil.

Dat bleek achteraf ook wel logisch te zijn want wij waren dus niet de eersten. Bijna alle deelnemers bleken reeds door Tom Geiger en zijn echtgenote toegelaten te zijn in het Marinemuseum waar zij hoog en droog vast konden genieten van een kopje koffie tot dat de KM bus zou arriveren. Tom en Irene, bedankt voort deze welkome oplossing!

Rond de klok van half tien arriveerde de KM bus en kon iedereen instappen en een plekje zoeken na zich te hebben gemeld bij de reisleader. Totaal aantal deelnemers was 42.

Om tien uur exact vertrok de bus om via het Nieuwe Diep naar de Nieuwe Haven te rijden en na het passeren van de Moormanbrug halt te houden bij de toegangspoort.

De medewerkers van de Dienst Bewaking en Beveiligingsorganisatie vergewisten zich hier van onze eerbare voornemens om ons als goed burger te gedragen en mochten vervolgens via de Rijksee en Marinehaven naar bijna het noordelijkste puntje van het havencomplex rijden.

Hier werden wij allerhartelijkst ontvangen in gebouw Kaiser waar een onderdeel van de DMI is gehuisvest.

F. Kaiser (1808 – 1872) was een sterrenkundige die als verificateur was aangesteld bij 's Rijksinstrumenten en adviseur van de Minister van Marine bij de aankoop van navigatie-instrumenten. Hij werd opgevolgd door zijn zoon P.J. Kaiser (1838 – 1916).



Onder het genot van een kop koffie/thee wordt een uiteenzetting gegeven van de organisatie bij de DMI

De Dienst Materiële Instandhouding is een Marinebedrijf dat verantwoordelijk is voor het onderhoud van al het materieel van de Koninklijke Marine. Het onderhouden van schepen, onderzeeboten en systemen bij de marine en de daarbij behorende hightech installaties zoals voortstuwing, elektronica en wapensystemen aan boord. Daarnaast is de DMI betrokken bij alle fasen van de ontwikkeling en het gebruik van een schip of radarsystemen; het deelt ervaringen bij het ontwerpen, maakt nieuwe schepen en systemen klaar voor gebruik en verzorgt het onderhoud.

De DMI heeft de marine, de landmacht, de luchtmacht, de marechaussee en ondersteunende diensten bij Defensie als klant. Daarnaast werkt de DMI voor andere ministeries en internationale partners.

Mede gezien de huidige omstandigheden in Oost-Europa heeft de marine een financiële injectie gekregen. Op dit moment wordt in Roemenië het Combat Support Ship (CCS) Den Helder gebouwd, dat in het voorjaar van 2024 richting Nederland zal komen. Ook worden nieuwe

mijnenbestrijdingsvaartuigen en nieuwe Anti-Submarine Warfare Fregatten (ASWF) gebouwd.

Bovendien zal binnen afzienbare tijd een start worden gemaakt met de bouw van nieuwe hulpschepen zoals de Mercurius (A900)

Marineschepen worden in de regel gebouwd voor een levensduur van 25 tot 30 jaar maar onderhevig zijn aan een instandhoudings-programma om tussentijdse opwaardering van de systemen toe te passen. Daarvoor is bij de DMI een aparte IT-afdeling om de ontwikkeling van technische onderdelen in eigen beheer uit te voeren.

De doorverkoop van schepen is in de regel niet voordelig omdat de KM gebruik maakt van hele specifieke en toegepaste technieken die alleen door onze marine te gebruiken zijn.

Bovendien betekent doorverkoop dat het schip voor de aflevering een onderhoudsbeurt zal moeten ondergaan en in de gewenste kleuren geleverd moet worden plus dat een opleidings- en onderhoudstraject (garantietermijn) moet worden afgegeven.

Het zou zelfs kunnen gebeuren dat de oude schepen voor een appel en een ei aan het Marinemuseum worden overgedragen ter expositie.

Terwijl de deelnemers ademloos hebben geluisterd is de tijd omgevlogen en staat de bus gereed om ons naar steiger 19 te brengen waar de marine sleepboot gereed ligt voor de rondvaart door de haven.

De weergoden zijn ons zeer goed gestemd.



Zr. Ms. Gouwe (A 879) neemt ons mee voor een tocht door de haven langs de schepen die hoofdzakelijk voor onderhoud aan de steigers liggen. Het eerste schip waar we langs varen is Zr. Ms. Rotterdam, (L 800), een Landing Platform Dock (LPD), bedoeld voor het vervoeren en afzetten van grote groepen mariniers plus uitrusting en voorraden door middel van landingsvaartuigen en/of helikopters. Aan de steiger daar tegenover ligt het zusterschip de Johan de Witt (L 801), dit schip kan ook als varende hoofdkwartier fungeren tot 50.000 eenheden op land, zee en in de lucht en beschikt over grote medische voorzieningen.

Ook liggen er twee Ocean-going Patrol Vessels (OPV), Zr. Ms. Zeeland en Zr. Ms. Holland, die dadelijk opvallen door hun afwijkende lichtgrijze kleur en stealth-achtige bouw, teneinde op zee zowel door radar als door het oog op grotere afstand niet ontdekt te worden.



Foto hieronder zien wij ook de Hydrograaf een Expeditionary survey Boat (ESB) liggen, een compact hydrografisch opnamevaartuig van de marine. Het is robuust, hoekig en heeft camouflaagekleuren.



De Hydrograaf

De rondvaart gaat vervolgens langs de schepenlift, de overdekte dokken en Zr. Ms. Zeeland die vanwege een ernstige brand in juli 2022 uit dienst is gesteld.



Zr. Ms. Zeeland met op de achtergrond dok 6

Uiteraard kan ik u een plaatje van het Joint logistic Support Ship (JSS) Zr. Ms. Karel Doorman (A 833) niet onthouden. De 'vierde' generatie Karel Doorman na twee vliegkampschepen en een multipurpose fregat, die vernoemd waren naar Schout-bij-Nacht Karel Doorman (1889 – 1942).

Het schip vervangt Hr. Ms. Zuiderkruis en Zr. Ms. Amsterdam, respectievelijk afgestoten in 2012 en 2014.



Na een rondvaart van een uur, waarin geen druppel regen is gevallen en de paraplu's meer als een obstakel werden ervaren, zijn we terug bij de steiger ter hoogte van de Onderzeedienst en verlaten de deelnemers, met dank aan de bemanning, Zr. Ms. Gouwe.



Voor de wat minder ter been zijnde deelnemers staat een busje klaar om hen naar de Witte Raaf te brengen. De anderen nemen de benenwagens en wandelen al keuvelend – de sfeer zit er goed in - vanaf de steiger naar dezelfde bestemming waar de geuren van de

rijsttafel ons reeds tegemoet komen.

Aangekomen in de Witte Raaf blijkt het buffet al gereed te staan, en de tafels gedekt om aan te schuiven. De gasten laten zich maar al te graag overhalen om langs het buffet te lopen en tot zich te nemen wat van hun gading is. De rust die zich vervolgens over de groep verspreidt duidt erop dat de maaltijd in goede aarde valt, onder het genot van een gezellige kout en het Tempo Doeloe gevoel van de wekelijkse 'Blauwe Hap' bij de Koninklijke Marine op de woensdagmiddag.

(Tom, als jij foto's van de lunch en aanwezigen hebt gemaakt dan graag hier een foto, ik heb hier niet gefotografeerd)

De tijd schrijdt echter voort en is het moment aangebroken om aan het laatste onderdeel van de excursie te beginnen, de rondrit per bus over de Nieuwe Rijkswerf en de diverse gebouwen op het haventerrein.



Zo leidt de tour ons langs de splinternieuwe ziekenboeg, de operationele school, de onderkomens voor de bemanningen van de diverse schepen wanneer zij aan de steiger liggen. Het 'koperen' officiersonderkomen, de munitieopslagplaatsen – waar vlag 'Bravo' in top hangt – en langs Nederlands grootste magazijn voor de bevoorrading en verstrekkingen. Vervolgens langs het onderkomen van de Onderzeedienst, om te stoppen bij Zr. Ms. Holland en de daartegenover liggende brandweerkazerne van het Korps Marine brandweer, waar de allergrootste hoogwerker van de Benelux staat geparkeerd, met een uitschuifbare arm van maar liefst 61 meter.



Deze 'P500' met Bronto RPX 61 opbouw is onlangs nog ingezet bij het bestrijden van de brand aan boord van de Freemantle Highway.

De tour brengt ons ook bij het gedeelte van de Nieuwe Rijkswerf waar de schepen worden onderhouden. Als een van de eerste objecten passeren wij een onderzeeboot van de Walrusklasse die staat opgeslagen naast een van de droogdokken.

Van de vier onderzeeboten van deze klasse zijn er nog twee actief. Met de aanbesteding van de nieuwbouw



voor nieuwe onderzeeboten is men op dit moment drukdoende en is het vermoeden dat in de jaren '30 de huidige Walrusklasse zal worden vervangen.

Dan komt de bus aan bij de schepenlift waar de schepen voor onderhoud uit het water worden opgetild om vervolgens in het overdekte dok of in de openlucht voor onderhoud worden geparkeerd.



Ook bij deze excursie blijkt dat er te weinig tijd is om alle onderdelen minutieus te bekijken.

Omwille van de tijd moeten we de tour afronden en brengt de bus ons weer naar de parkeerplaats bij 'Het Torentje'.

Ondanks de weervoorspellingen is deze dag tot volle tevredenheid van de deelnemers verlopen en kon men met eigen ogen de overeenkomsten maar zeker ook de verschillen met de voormalige Rijkswerf op Willemsoord aanschouwen.

Met dank aan Wendy van Brussel, *PR Evenementen & Arbeidsmarktbenadering, Coördinatie & Evenementen CZSK*, voor de geweldige samenwerking om tot deze excursie voor de Vriendendag van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum te komen.

Zeker ook veel dank aan onze rondleider in de bus!

Graag tot een volgende keer.







Eerst een drankje en dan genieten van de voortreffelijke "Blauwe hap"



97.734



100.000

WORD VRIEND VAN HET MARINEMUSEUM

Het Museum

De koninklijke Marine bezit een prachtig museum, dat ca. 60 jaar geleden is ontstaan en inmiddels is uitgegroeid tot één van de belangrijkste militaire musea in Nederland. In dit museum ervaart u op een aantrekkelijke en interactieve wijze ruim 500 jaar marine geschiedenis, met schitterende collecties. Scheepsmodellen, schilderijen, uniformen, onderscheidingstekens, wapens en uiteraard schepen; alle facetten van de marine komen uitgebreid aan bod.

Een 'must' voor jong en oud

Het Marinemuseum biedt op interactieve wijze een inblik in onze maritieme geschiedenis. Leuk voor jong en oud! Of het nu gaat om museumschepen, waaronder de onderzeeboot Tonijn, het brughuis van het fregat ex Hr.Ms. De Ruyter, of de prachtige tentoonstellingen. Het zijn allemaal op zichzelf staande onderdelen, die de moeite van een of meerdere bezoeken méér dan waard zijn.

De Stichting

We hebben de Stichting Vrienden van het Marinemuseum onder meer opgericht om donateurs de mogelijkheid te bieden het Marinemuseum op actieve wijze te ondersteunen. Daarvoor krijgen zij bijzondere privileges, waaronder vrije toegang tot het museum, lezingen en activiteiten van de stichting.

U wordt donateur door een e-mail te sturen met uw naam, adres, telefoonnummer en donateur-wens aan:
vrienden@marinemuseum.nl

De Nieuwsbrief had haar eerste editie in 2004 als mededelingsblad naar vrienden en donateurs. Vanaf 2006 was de nieuwsbrief ook het informerende orgaan met veel verhalen.

Eerder was de Postboei sinds 1991 het informatieblad naar donateurs en vrienden van het Marinemuseum. Vanaf september 2021 is de Nieuwsbrief weer 'Postboei'.



Deze Postboei is een uitgave van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum

Postadres:
Stg. Vrienden v/h Marinemuseum
p/a Marinemuseum
Postbus 10000
1780 CA Den Helder

E-mailadres: vrienden@marinemuseum.nl

Reproductie van (delen van) deze Postboei is alleen toegestaan met toestemming van de redactie