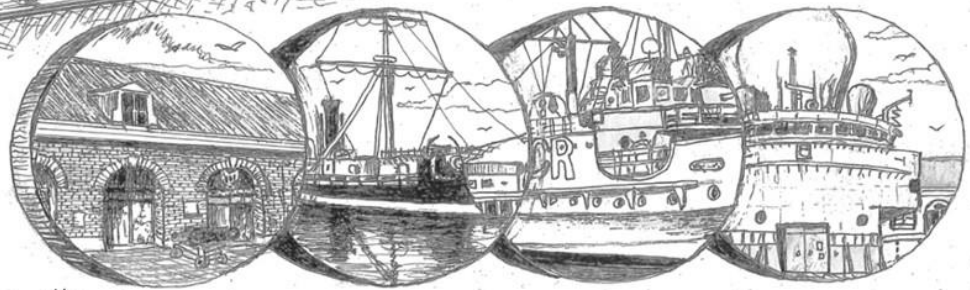


34^e jaargang



duviza

duviza

POSTBOEI

Mei 2024

nr. 2024/2



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 € 18,00 per jaar, die voor een partnerlidmaatschap € 31,00 per jaar en € 360,00 voor een donatie voor het leven.

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,-
- 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.

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

Secretaris

Adriaan Leeuw

vrienden@marinemuseum.nl

Penningmeester

Dirk Jan Goedee

djgoedee@kpnmail.nl

Redactie

Tom Geiger

tgeiger@quicknet.nl

Activiteiten coördinator

Frits Rohling

Frits.rohling@gmail.com

Website

Marinemuseum.nl/nl/word-vriend

Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur

Kees 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
Periscoop op! – deel 3	5
Deel uw Zoutwaterervaringen	8
Pugno Pro Patria	9
Viceadmiraal Ver Huell in Fort La Salle – deel 2	11
Depot beheerders Marinemuseum	15
Recensie van het boek "De Java campagnes van Schout bij Nacht Karel Doorman"	17
Van Baroe tot Branie	19
Gedenkmonument Molukse marinemensen	21
Kanonnerboot No 2, Cdt J.C.J. Van Speijk	22
Verslag Bosscher lezing	23
Rectificatie	26
Foto impressie vaardag 1 mei	26

Agenda 2024

	Bosscherlezing
	Met als onderwerp:
	Marinemuseum
Entreprijzen	Zijn verhoogt naar € 13,00 Individuele donateurs wordt € 18,00 Partner donateurs wordt € 31,00 Donatie voor het leven wordt € 360,00
	Vriendendag
	Activiteiten
	Laatste Nieuws
Vaardag	1 mei20 vaardag. voor circa 15 personen

www.marinemuseum.nl/nl/stories

Oktober?? 2024

Bosscherlezing

=====

Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

Volgende maand (als ik dit schrijf) is het 80 jaar geleden dat de invasie van Normandië plaats vond, D-day op 6 juni. De grootste invasie aller tijden bracht op de eerste dag 156.000 soldaten aan land en tonnen aan materiaal. Over een breedte van 80 km werd een smal bruggenhoofd gevestigd waaruit pas na taai gevechten gedurende maanden kon worden uitgebrouwen. Voorafgaand aan de landing werden de Duitse stellingen vanuit zee en de lucht bestookt waaraan ook schepen en vliegtuigen van de Km deelnamen. Enfin, de rest is geschiedenis en we leven nu alweer bijna 80 jaar in vrede en veiligheid. Goed dat we daar begin mei ook ieder jaar bij stil staan. Zowel de vele offers die werden gebracht en de vrijheid die we in West-Europa kunnen beleven. Maar goed, nu dan weer een Postboei.

Uiteraard ook in deze aflevering weer veel historie en verstrooiing. Dank aan de redactie! In ieder geval een verslag van de Bosscher lezing van 16 maart die werd verzorgd door onze donateur Bob Roetering. Het onderwerp was 'Mijnenbestrijding in de 21^e eeuw'. Bob is een ras verteller en gaf vele interessante details over de nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen die momenteel voor de KM worden gebouwd. Het worden best wel uit de kluiten gewassen schepen (tonnage vergelijkbaar met de onderzeebootjagers van de jaren 1950) en met een uitgebreider takenpakket dan alleen mijnenbestrijding. Leest u zelf maar voor het geval u de lezing hebt gemist.

Tevens een korte impressie van de mini vaardag voor een kleine groep donateurs. De KM wordt nu eenmaal veel gevraagd in de huidige tijden dus een ouderwetse vaardag met een groter schip zit er gewoon niet in de komende tijd. Bij de selectie van de meevaarders houden we rekening met eerdere aanvraag en/of al eens mee geweest. Zo komt uiteindelijk iedere liefhebber wel een keer aan de beurt voor een heerlijk dagje uit bij de Km in Den Helder. De vrienden dag, daar is helaas een kink in de kabel gekomen (voor uitleg van deze uitdrukkingen, blijf de Postboei lezen!). Het bestuur beraadt zich op alternatieve invullingen.

Hopelijk wordt het weer een mooie zomer met veel bezoekers in ons favoriete museum, daarom vanaf deze plaats graag een tot ziens in ons Marinemuseum!

Fijko van der Laan,

Voorzitter

Van de directeur

Waarde vrienden,

Het 'Postboei productieteam' houdt de vaart erin. Eind februari werd editie 24-1 afgevuurd, en inmiddels, begin mei, is 24-2 bijna gereed. In de vorige Postboei constateerde ik al dat de Marine verhalen nooit 'op' zijn; deze editie van de postboei bewijst dat opnieuw, we zijn nog lang niet klaar.

Wat ook voorlopig ook nog niet klaar is zijn de discussies rondom de Slag in de Javazee. In deze Postboei treft u een recensie van het laatste werk van de heren Enthoven en de

Boer die gewend zijn vraagtekens te plaatsen bij de handelswijze van Karel Doorman gedurende de Javazee campagnes en zijn heldenverering een geconstrueerde constructie vinden.

Deze discussie zal ongetwijfeld ook nog wel even voortduren, en hoewel het onderwerp gevoelig is, kan het discussiëren over de geschiedkundige uitleg van krijgsverrichtingen in mijn optiek toegejuicht worden. Discussies maken nieuwsgierig en houden het onderwerp levend. En linksom of rechtsom verandert in mijn grondhouding niet zoveel. Zoals ik Dhr Enthoven ook heb geschreven nadat ik zijn boek mocht ontvangen: "Ik neem er met interesse kennis van maar ik hoop dat u begrijpt dat mijn bewondering voor zijn inzet en mijn onvoorwaardelijke eerbied voor het offer van alle marine collega's in de Javazee onverminderd groot is." Punt.

Dan het Museum. Inmiddels zijn we begonnen aan de tweede week van de meivakantie. De loop zit er weer lekker in, de teller staat inmiddels dit jaar op een dikke 27000 bezoekers. Of we het record van vorig jaar gaan evenaren laat zich lastig voorspellen, maar het zou kunnen. Ik zal u uiteraard op de hoogte houden.

Op de Haagse bureaus komt het voornemen om fors te investeren in het Museum om te komen tot een Marinemuseum 2.0 steeds dichterbij de top van de stapel dossiers ter besluitvorming. Het zou zo maar kunnen gebeuren ergens voor de zomer, maar zoals alle iets ingewikkelder besluitvormingsprocessen is ook deze het best te benaderen met enkele slagen om de arm. We blijven hoopvol dat we binnen afzienbare tijd mogen starten met de algehele vernieuwing van het Museum, maar hangende de besluitvorming daarover we moeten ook de huidige presentatie verstandig blijven vernieuwen.

Zo hopen we binnenkort de tijdelijke tentoonstelling 'Hell Ships' te openen. Deze tentoonstelling is tot stand gekomen in samenwerking met **Stichting Herdenking Slachtoffers van de Japanese Zeetransporten en het Indisch Herinneringscentrum**. Het vertelt het aangrijpende verhaal van de gevangenen die tijdens de Japanse bezetting (1942-1945) onder dwang moesten werken. Vanuit Nederlands-Indië transporteerden de Japanners de dwangarbeiders in zogenaamde 'Hellships' richting de werkkampen. Aan boord van de schepen werden de gevangenen aan hun lot overgelaten en leden deze zwaar onder het gebrek aan voedsel, water, medische zorg en slechte hygiënische omstandigheden. Onder constante dreiging van geallieerde aanvallen konden zij geen kant op en zaten gevangen op zee. Velen overleefden het niet. Een intens verhaal.

De tentoonstelling zal op 14 juni worden geopend.

Tot slot nog een enkel woord over krantenartikelen die u wellicht voorbij heeft zien komen over bestuurlijk gedoe binnen de Stichting Koninklijke Defensiemusea. Er zijn inderdaad problemen geconstateerd binnen onze Stichting. Deze zijn in opdracht van Raad van Toezicht nader onderzocht. Inmiddels is Marita Schreur als interim bestuurder aangetreden met de opdracht om de cultuur, structuur en het bestuur van de stichting op orde te brengen.

Dit is de korte 'Command Summary', ik blijf liever zo kort mogelijk schrijven in deze vlek. Deze besommeringen speelden zich af op enige afstand van de Helderse operatie, en wij moeten ons oog op de bal houden. Vernieuwing van het Museum, als het mag in zijn geheel in de vorm van Museum 2.0, en zo niet, gedeeltelijke vernieuwing van de verouderde opstelling en introductie van nieuwe collectie van de 'Marine van Nu'. We werken er hard aan & het wordt vervolgd.

Ik wens u veel leesplezier en dank u voor uw betrokkenheid bij ons aller Museum.

Duel in de nacht

"A Dutch submarine operating with the Royal Navy in the Mediterranean has torpedoed and sunk a German submarine, the Netherlands Admiralty announced last night"

Zoo stond het in de Engelse kranten en werd het door de BBC omgeroepen. Hier het relaas van "iemand aan boord"

Het was een helder maannacht, maar boven de oliegladde zee hing plaatselijke heiligheid. Water en lucht gingen daar zonder voorafgaande waarschuwing in elkaar over. De Hr. Ms. O21 (LTZ! J.F. van Dulm) sneed een duidelijke voor in het lichtende water.

In het noorden twinkelden de lichtjes van een schip, een eenzame "neutrale" een Spanjaard, scherp afstekend tegen de donkere streep bergland.

De uitkijken tuurden de hen toevertrouwde sectoren af. De stilte op de brug werd alleen van tijd tot tijd verbroken door de stem van den Officier van de Wacht, die den roerganger de koersveranderingen volgens het zigzagschema opgaf.

Albacore-eiland was op de Eerste Wacht gepasseerd. De commandant vertrouwde dit gebied niet. Ze waren er weliswaar altijd ongestoord gepasseerd, maar de "intelligence-Reports" plaatsten hier een Italiaansche onderzeeboot patrouille. Een aangezien de O21 nog "tijd over" had, voer zij met maximum kruisvaart haar zig-zag-schema voor gevaarlijke gebieden. Regelmatig zocht de wachtofficier met zijn kijker den ganschen horizon af.

Het was anders een ongelukkige patrouille geweest. Bijna alle torpedo's waren vershoten, echter zonder resultaat. Een paar armzalige schoeners waren de geheele buit. Enfin, het waren tenminste een paar geschut-acties geworden en de kanonbemanning was daar maar al te blij mee geweest. Jammer dan de granaten nu op waren. Trouwens, de laatste schoener had ook al geramd moeten worden omdat er niet voldoende granaten meer over waren. Ze mochten anders niet klagen.

Bij Lido di Roma was het echter toch maar een "narrow escape" geweest!
Ze waren weer op een "lage pit gedrukt," zoo laag al nog nooit te voren.

Maar wat is dat?, een schip? Ja, duidelijk een boeggolf. "Drie bellen, roerganger, generale koers" Drie bellen alarmeerden de centrale, waar de afkomende wacht nog rustig een strootje zat te rooken, voordat zij de moede

leden zouden strekken.

"Tweede monteur op post.

Waarschuw den Commandant." Dat was al niet meer nodig. Die kwam al uit zijn donkere hut. Oogen dicht, om geen last van verblinding te hebben.

Hoofd machinekamer en Oudste officier volgden hem op de voert.

"Roerganger, vraag de buizen."

"Een klein schip, commandant, zonder licht. Ik zag een schip en een flinke boeggolf. Heb het geval maar recht achteruit gebracht. Het schip zat op bakboord 10 streken. Heb de buizen gevraagd."

"Prachtig, maar zie je hem nu?"

"Recht achteruit."

"Ik zie niets. Waarom rookt die diesel nou weer. Wacht, daar heb ik hem. Je hebt gelijk. Beide machines volle kracht."

"Buizen zijn klaar tot op 'pen uit', commandant."

"Mooi, " Waarom zit dat kreng nu weer achteruit? Daar heb ik immers toch geen richtmiddelen voor?

Oudste officier, wat maak jij er van?" Niet veel, bijna geen silhouet, maar wel een flinke boeggolf" Er zijn hier toch geen schepen gemeld Kan een motor-launch zijn of een jager. Neen, geen torpedootjager, want dan zou ik meer van het schip moeten zien met zoo'n duidelijke boeggolf. Komt ie nog dichterbij?"

Plotseling, werd een flauw blauw lichtschijnsel zichtbaar, onderbroken, Alsof er geseind werd.

"Rees, Rees!"

"Yes sir, " antwoordde de Britsche verbindingseiner.

"Look out for the signal: it looks to me as if we will get a recognition signal.

You got yours ready?" "Yes, sir."

Halve kracht, langzaam. We krijgen nu een oplossing. Pen uit."

Voor de tweede maal vertoonde de onbekende achtervolger het blauwe schijnsel. Strepen en punten.

"German U-boat signal, sir. I have seen it before off Norway"

"Pen is uit."

"Right. Mooi. Roerganger, koers sturen, het komt er nu op aan. Vuile Rotzooi."

Dit laatste sloeg op de ontbrekende richtmiddelen. De commandant kroop nu op zijn buik op de periscoop-golfbreker, om een richtlijn achteruit te krijgen. De oudste officier nam hiervoor bakboords hekwerk. "een paar graden stuurboord – recht zoo."

Het doel kwam in de richtlijn.

"Vuur!" een lichte trilling. De eerste torpedo verliet de hekbuis.

Scherp teekende de bellenbaan zich in de lichtende zee af, recht op het doel af.

Maar ook daar ginds aan boord zag men de streep door het water trekken en de U-boot draaide af.

"Stuurboord aan boord!
Het krenge draait af."
"Vuur!" De tweede torpedo verliet de buis.
De afdraaiende vijand bood nu al een groter silhouet,
thans onmiskenbaar een onderzeeboot. De bellenaar
was voorlans gericht op het handje.
"Waarom hebben wij nu nooit dat vervloekte richttoestel
gekregen. Zoo'n kans nou te moeten mislopen..."

Een plotseling vuurstraal, een zware rookkolom...en het
geluid van een explosie stopte het gekanker.
Het voorschip van de onderzeeboot rees bijna verticaal
omhoog, draaide een halve slag om en zonk snel weg.
De boot verdween na zes seconden, niet langer.
"We hebben hem! Goede God, hoe is het mogelijk!"
"Roerganger, opkomen, en nu, houden maar."
De ademloze spanning op de brug was gebroken. Een
ieder schreeuwde en juichte opgewonden. In het
ondertorenluik staande trachtte het hoofd
machiniekamer tevergeefs te weten te komen wat er nu
eigenlijk gebeurd was. Het eenige wat hij hoorde, was
"dat ze hem hadden."

De O21 was ondertusschen gedraaid en voer op de plek
aan waar het slachtoffer het laatst gezien was.
"Ik moet nu een bewijs hebben, breng een slagputs
boven om een oliemonster te nemen. Kijk uit naar
wrakhout."
"Commandant, ik ruik al olie."
"Mooi, beide machines langzaam. Waar blijft die puts
nou?"
"Commandant, ik hoor roepen."
"Wat? Wie?"
"Overlevenden. Ja, daar zijn zij, Rood 30"
"Bakboord aan boord je roer."

Inderdaad. Op een paar honderd meter afstand, te
midden van een steeds groter wordende olievlek, dreef
wat.
En boven het geronk van de dieselmotoren hoorde men
duidelijk schreeuwen.
Snel kwam het naderbij. Menschen, die vochten om hun
leven, uit alle macht schreeuwend om de aandacht te
trekken.
"Beide diesels stop." "bakboord elektrisch vragen!"
"Stoppen Sie bitte," klonk het over het water. Iemand
manoeuvreerde blijkbaar mee. Met krachtige slagen
zwommen op twee gelederen een dozijn overlevenden
naar de O21 toe. Een zwemmer op de vleugel – de
Duitse commandant zoals later bleek – voerde het
bevel. Op zijn commando schreeuwden allen tegelijk om
zich verder hoorbaar te maken.
"Dek personeel op de brug. Pistolen en geweren
meenemen.
Officier van de Wacht, ga jij maar aan dek met een paar
man, maar wees voorzichtig, het lijkt wel een enter-
ploeg."

De eerste zwemmer bereiken het Schip. Hulpvaardige
handen hielpen hen aan dek, waar zij uitgeput bleven

zitten. Hun laatste energie hadden ze in hun eindspurt
verbruikt.

"Nichts sagen." Klom plotseling een vreemde stem op
het voorschip. De Duitse commandant had zijn adem
teruggevonden en begon instructies aan zijn menschen
te geven.
"Breng dien vent hier. Geen toespraken hier aan boord.
Als er gesproken moet worden zal ik het doen," zei de
"ouwe" prompt.
Ondertusschen waren alle overlevenden opgepikt. Een
leeg zwemvest dreef nog langs. In een lange rij werden
zij nu naar de brug geleid. De U-boot commandant
voorop.
Toen hij op de brug geklommen was maakte hij zich
bekend: "I am the captain of the submarine you have
sunk."
"What number?" vroeg de overwinnaar?
"I do not know – you fired your stern-tubes?"
"I do not know, und jetzt gehen Sie mal schnell
hinunter."
Hiermede was de kennismaking afgelopen.

Twaalf overlevenden lieten zich, zwaar bewaakt, door
het torenluik in de boot zakken.
De dieselmachines waren intussen weer bijgezet en met
in totaal 10 minuten vertraging vervolgde de O21 haar
thuisreis naar Gibraltar.
"Het was de snelste personeelsoverplaatsing, die ik ooit
heb meegemaakt," merkte de commandant later op.

Binnenboord werden de gevangenen naar de
hekbuiskamer gebracht. Hier posteerden zich ook een
gelijk aantal zwaar bewapende mannen om hen heen.
Ketelpakken en handdoeken werden aangedragen en de
moffen zoo snel mogelijk van hun natte plunje ontlast.
Achter deze vriendelijkheid stak echter de bijbedoeling
om zoo spoedig mogelijk eventueel papier te
bemachtigen. De buit was echter gering en van
geenerlei waarde. Ook gaf de kleeding geen
aanwijzingen omtrent de U-boot.
Een reisbiljet van Lorient naar St. Nazaire gaf echter
aan, dat de boot daar vermoedelijk vandaan kwam. Een
gewonde bootsmaat werd naar het officiers verblijf
gebracht, waar het hoofd machiniekamer, tevens de
dokter aan boord, hem behandelde. De man was door
de explosie door de commandanten van de U-boot naar
boven geblazen en wonder boven wonder was hij er
slechts met eenige schrammen afgekomen.

Toen hij op zijn vraag hoeveel er opgepikt waren te
hooren kreeg "Twaalf," onthulde dat er dan 34
verdrongen moesten zijn.
Ondertusschen was de Britsche verbindingsofficier met
koortsachtige haast bezig een sein te vercijferen waarin
het succes gerapporteerd werd. Want er konden immers
nog meer U-booten in de buurt zijn, anders had de mof
nooit behoeven te seinen.
Een paar uur later kwam er reeds antwoord van den
Admiraal te Gibraltar: "Well done."

Nederlandsche Onderzeebootsuccessen in 1941 in de Middellandsche Zee

Datum	Boot	Commandant	Doel	Resultaat	Torpedo's	Granaten	Tonnage
20-jun	O24	LTZ O. de Booy	koopvaarder	gezonken	4B		7.000
20-jun	O24	LTZ O. de Booy	schoener	gezonken		72	
30-jun	O23	LTZ G.B.M. van Erkel	tanker	gezonken	4B		7.000
29-jul	O21	LTZ J.F. van Dulm	koopvaarder	gezonken	4B		4.000
3-aug	O21	LTZ J.F. van Dulm	schoener	beschadigd		27	
13-aug	O24	LTZ O. de Booy	koopvaarder	gezonken	4B		5.000
13-aug	O24	LTZ O. de Booy	schoener	gezonken			
16-aug	O23	LTZ G.B.M. van Erkel	konvooi	waarschijnlijk	4B		
5-sep	O21	LTZ J.F. van Dulm	vrachtschip	gezonken	2B		6.000
6-sep	O24	LTZ O. de Booy	schoener	gezonken			
7-sep	O24	LTZ O. de Booy	koopvaarder	gezonken	4B		6.000
3-okt	O21	LTZ J.F. van Dulm	koopvaarder	gezonken	4B		3.500
22-nov	O21	LTZ J.F. van Dulm	schoener	gezonken		47	
24-nov	O21	LTZ J.F. van Dulm	schoener	gezonken		25	geramd
28-nov	O21	LTZ J.F. van Dulm	U95	gezonken	2H		540

De gevangen kwamen langzamerhand wat bij. De Engelsche sigaretten stelden zij op hoogen prijs, evenals de mokken heete marinekoffie. Hun gedrag was uiterst correct, zoodat een ieder de verleiding om hun "een sleutel op de haren te leggen" wel moesten onderdrukken.

Zij zaten stil hun sigaretten te genieten, echte, goede tabak zooals zij sinds jaren niet meer gerookt hadden. De Hollanders zochten geen toenadering.

Bij toerbeurt had een van de officieren toezicht, maar de gesprekken tusschen de Duitschers onderling waren nimmer vruchtbaar voor informatie.

De Duitse commandant, Kapitein-Leutnant Gert Schreiber, jaargenoot van den bekenden onderzeeboot-ace Prien, trachtte van zijn kant uit te vinden of zijn seinen gezien waren. De antwoorden welke hij kreeg waren afwisselen ja en neen, doch toen zijn tegenspeler verklaarde dat de seinen van de Duitse boot juist de aanleiding waren geweest om te lanceeren, stikte Schreiber bijna van spijtige ergernis.

Ook probeerde hij te weten te komen, hoelang zijn tegenstander reeds op onderzeeboten diende en hij was zichtbaar gerustgesteld toen hij hierop antwoord kreeg. Hij was tenminste niet door den eersten den besten gepikt geworden.

Een van de Duitse officieren was aan boord als oorlogscorrespondent en had met zijn fototoestel op de brug gereed gestaan om het in de lucht vliegen van de vijandelijke boot vast te leggen. De opmerking dat hij meer succes van de andere boot af zou hebben gehad, werd door hem niet op prijs gesteld.

Het ontbijt, de laatste maaltijd die zij nog aan boord zouden meemaken, viel zeer in de smaak en ontnam hun alle illusies van een uitgehongerd Albion. Doch de groote foto van Churchill, die geflankeerd was met platen als "Safely arrived, thanks tot Britisch convoy" vonden zij maar matig.



Kapitein van Dulm en zijn bemanning, die onder verschillende vijandelijke schepen tot sinken hebben gebracht.

's Morgens om 9 uur liep Hr. Ms. O21 zonder verdere belevissen de haven van Gibraltar binnen. Op het Britsche depotschip, H.M.S. Maidstone, stond de geheele bemanning aangetreden om de succesvolle dochter tot te juichen.

Admiraal Sir James Somerville, Commandant van Force H, was eveneens ter verwelcoming op het moederschip aanwezig en kort nadat de Nederlandsche boot langs haar zusterschepen was afgemeerd, kwam deze commandeerende vlagofficier van Gibraltar dan ook persoonlijk zijn gelukwensen aanbieden.

Nadat de autoriteiten weer van boord waren, gingen ook de krijgsgevangenen onder militair geleide van boord.



De Duitse commandant bracht voordien nog de dank van hem en zijn mede-overlevenden over voor de goede behandeling.

's Avonds vierden de overwinnaars luidruchtig feest. Twee uit Duitschland ontsnapte Nederlandsche zeeofficieren en eenige Engelandvaarders waren eveneens van de partij.

De ondervraging van de gevangenen aan de wal bracht o.m. het volgende naar voren:

Het slachtoffer was de U95, een boot van het z.g. 540 tot type, welke op 16 november op haar zesde patrouille uit Lorient vertrokken was.

24 november was zij de Straat van Gibraltar gepasseerd om op 28 november ten 00.50 in de Middellandsche Zee te onder te gaan.

Twee adelborsten en 32 man gingen met haar mee naar de diepte.

De U95 zag de O21 het eerst door de gunstige belichting van de maan en de Duitse onderzeeboot begon de achtervolging. De veronderstelling dat het een geallieerde boot was op weg naar Gibraltar was, werd aan het wankelen gebracht door de vreemde zigzagkoersen, gepaard met het Duitsch uitziende silhouet.

Deel uw (zoutwater)ervaring met ons!

Voor onze nieuwsbrief zijn we altijd op zoek naar goede verhalen. En wie kan die beter vertellen dan u? Niemand, denken wij.

Met uw maritieme achtergrond heeft u ongetwijfeld een of meerdere herinneringen die zeer waardevol voor u zijn. Wij én alle overige donateurs staan te popelen om over uw bijzondere ervaring(en) te lezen.

Dus laat uw herinneringen niet varen, zet ze op papier en stuur ze op naar de redactie.

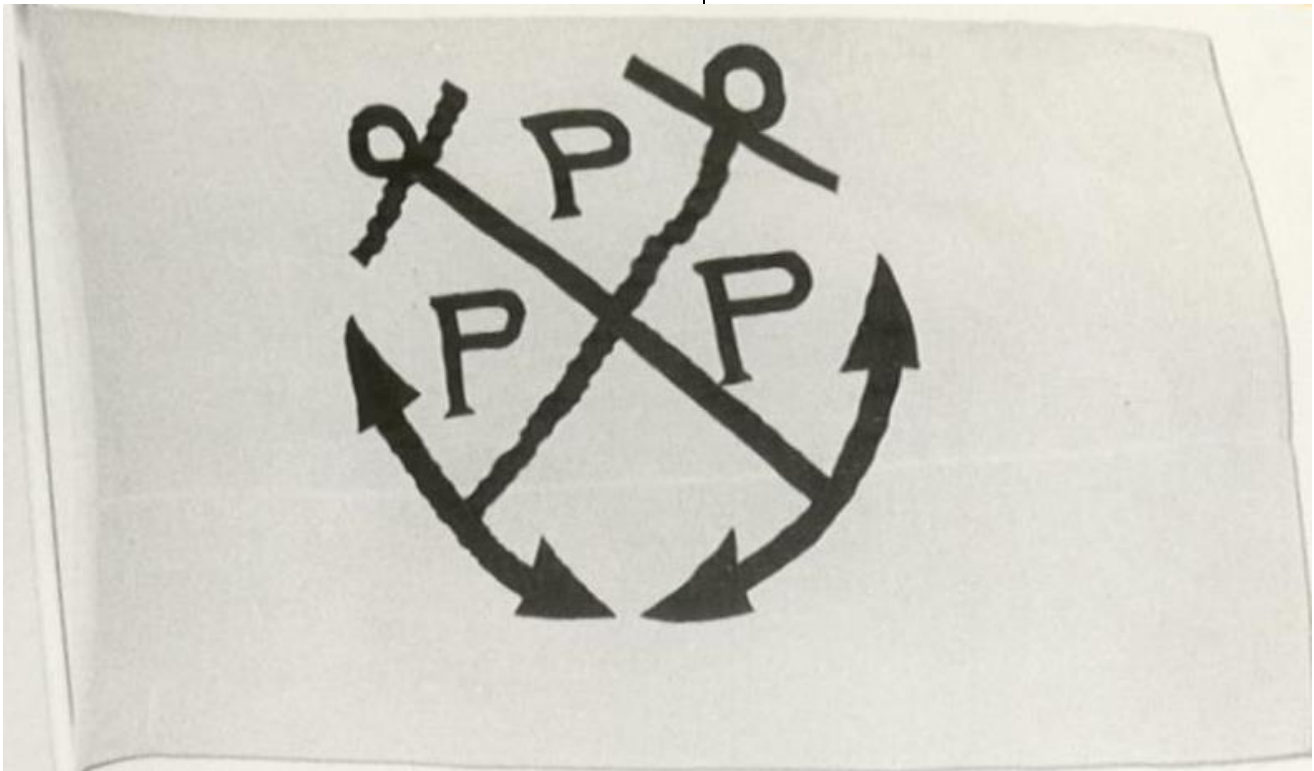
Wij van de redactie en alle overige lezers kijken ernaar uit!

Stuur uw inbreng per mail, -als Word bestand- , naar de redactie tgeiger@quicknet.nl

Even voordat de Duitscher zou gaan lanceeren, omdat hij geen antwoord kreeg op zijn verkenningsein, kwam er een torpedo van de vijandelijke boot aan. Snel afdraaien leek Schreiber de eenige redding. De eerste torpedo ging vlak voor langs, of schampte af, hierover liepen de Duitse verklaringen uiteen, doch de tweede torpedo was een voltreffer in de machinekamer.

Dank zij het feit dat de Duitscher ook zijn kanon aan dek bezet had waren er zooveel overlevenden. Behalve de bootsmaat, die uit de toren geblazen werd, was er van het personeel dat zich in de boot had bevonden, niemand gered geworden.

Zoo verliep een van deze zeldzame tweegevechten van onderzeeboot tegen onderzeeboot in het voordeel van de Nederlanders.



Pugno Pro Patria betekent 'ik strijd voor het vaderland'. Dit was ooit de wapenspreuk van de 17e-eeuwse Admiraliteiten

Hierboven de vlag van de Colleges ter Admiraliteit. Amsterdam, Zeeland, Rotterdam (De Maze), Hoorn/Enkhuizen (Het Noorderkwartier) en Friesland

De VIJF admiraliteiten dienden de Republiek der Zeven Verenigde Provinciën

1. *De Maze* (Rotterdam)
2. Amsterdam
3. Friesland (Dokkum, vanaf 1645 Harlingen)
4. Zeeland (Middelburg)
5. Noorderkwartier (Hoorn en Enkhuizen)

De Admiraliteiten leverden samen de Staatse Vloot (de Nederlandse Zeemagt)

De **Staatse vloot** was de vloot van oorlogsschepen ten tijde van de Republiek der Zeven Verenigde Provinciën. Deze vloot was niet te vergelijken met de tegenwoordige marines.

Er was geen centrale organisatie die een vaste oorlogsvloot met vaste bemanning in de vaart hield. De schepen werden geleverd door de vijf admiraliteiten, waardoor de gewestelijke invloed groot was.

Verder maakten bewapende koopvaarders ook een belangrijk deel uit van de vloot gedurende oorlogstijd. (Hoofdzakelijk VOC en WIC)

De acht staten (ook aangeduid als gewesten) die toetraden tot de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden waren:

1. Hertogdom Gelre
2. Heerlijkheid Friesland
3. Graafschap Holland
4. Heerlijkheid Overijssel
5. Stad en Lande (Groningen)
6. Heerlijkheid Utrecht
7. Graafschap Zeeland
8. Landschap Drenthe

Gebruikelijke namen voor de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden:

- De Republiek
- Hollandse Republiek
- Republiek der Verenigde Nederlanden
- Republiek der Verenigde Provinciën
- Republiek der Zeven Provinciën
- Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden
- Republiek der Zeven Verenigde Provinciën
- Verenigde Provinciën
- Verenigde Provinciën der Nederlanden
- De Verenigde Gewesten
- De Zeven Verenigde Gewesten
- *Belgica Foederata* of *Belgium Foederatum*

later werd het, het heraldiek van het Ministerie van Marine.



Dit Heraldiek is nog steeds in gebruik bij de Koninklijke Marine

Het middenstuk werd gebruikt voor het Marine Heraldiek,
Geen "Leeuwen" maar Twee Ankers,
Geen "Je Maintiendrai" maar Pugno Pro Patria

Commando Zeestrijdkrachten, Nederlandse Marine

(Command Sea Warfare Forces, Netherlands Navy)

Officieel Blazoen

Een schild van azuur, bezaaid met staande blokjes van goud, een klimmende, rechtsgewende leeuw van goud.

Gekroond met een kroon van drie bladeren en twee parels van hetzelfde, getongd en genageld van keel.

In de rechter voorklaau opgeheven houdende in schuinlinkse stand een ontbloot Romeins zwaard van zilver, met gevest van goud.

En in de linker klauw een bundel van zeven pijlen van zilver, met punten van goud, de punten omhoog.

En de pijlen tezamen gebonden met een lint van goud.

Het geheel geplaatst op twee schuin gekruiste klare ankers van sabel en gedekt door de Koninklijke kroon.

Als embleemspreuk PUGNO PRO PATRIA (ik strijd voor het vaderland) in Latijnse letters van goud op een lint van azuur.

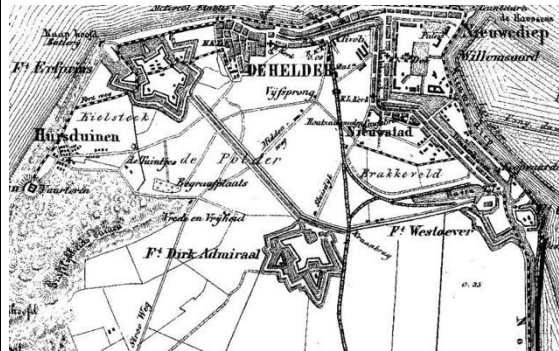
Oorsprong/betekenis

Het Commando gebruikt het Staatswapen van Nederland met toevoeging van Ankers van de oude Nederlandse Admiraliteiten die bestonden tot 1795.

Het motto vertaalt als "Ik strijd voor het vaderland". Goedgekeurd op 27 december 1971.



Viceadmiraal Ver Huell in Fort La Salle ten
 tijde van Den Helder van 13 dec 1813
 tot 4 mei 1814



Midden onder: Fort L'Ecluse (sluizen), nu Fort Dirks Admiraal

De batterij Le Roi de Rome, voorheen de Hersteller (bestreek het Schulpengat), werd ontwapend en de stukken werden op de halve maan, den Dijk en het daarbij behorende bastion Caffarelli, tegenover de rede, geplaatst. Het werk werd binnen twee dagen volbracht.

Ver Huell werd niet gespaard en geconfronteerd met het overlijden van luitenant-kolonel Harel, commandant van Fort Morland, na een kortstondige ziekte. Hij werd met militaire eer in het ravelijn³ Huisduinen van la Salle begraven.

De commandant van Fort du Gommier (Nieuwe Werk), Overste Fermund, werd zijn opvolger. Zijn vervanger was Kapitein der Infanterie Targes.

Op 9 februari raasde gedurende de nacht een NW-storm. De volgende ochtend werd op de Noorderhaaks een vastgelopen vaartuig ontdekt. Admiraal Ver Huell stuurde zijn adjudant, de Luitenant ter Zee J.C. Rijk met een schokker naar zee met de opdracht om alles in het werk te stellen om de bemanning van het in nood verkerende vaartuig te redden.

Ltz1. J.C. Rijk werd door Ver Huell belast met het maken van een grote zeekaart van de zeegaten voor Texel (gedrukt in 1816). In 1813, bij de onafhankelijkheidsverklaring van Nederland, wilde Ver Huell het Fort Den Helder en de vloot weer in Nederlandse handen geven en werd Rijk naar Parijs gestuurd om nadere orders te verkrijgen;

hij kwam op 20 februari 1814 aan en verkreeg op 7 maart een gezegelde keizerlijke dépêche met de order dadelijk naar zijn post terug te keren. Rijk vertrok op 23 maart en was op 25 maart weer in Den Helder terug; deze tocht is gedetailleerd beschreven in Gedenboek der Nederlandse Unie door Jan Konijnenburg.

gegeven aan de mannelijke burgerbevolking om zich te organiseren en te bewapenen.

³ Buitenwerk van een vesting

Deel 2

Op 10 januari 1914 kwam een afgevaardigde met een brief van een Engelse Kolonel, gemachtigd door de Generaal, opperbevelhebber van de Britse hulptroepen in Nederland, om de Admiraal met enige dreigementen op te eisen. Daarop werd de Raad der Verdediging gehoord en het antwoord was zeer kort, dat de Admiraal zijn besluit had te kennen gegeven aan ZKH de Prins van Oranje (Willem 1).

Tegen het einde van januari daalde de thermometer tot 10°F¹. Ook nu was het weer moeilijk om de grachten open te houden, maar 's avonds werd geen enkele taptoe geslagen zonder dat een geul van 20 voet breed vrij was van ijs.

De dreigingen van buitenaf en het onderhouden van het welzijn van de bevolking kwamen de gezondheid van de viceadmiraal niet ten goede. Hij werd dan ook ernstig ziek, wat bij de inwoners van Den Helder en de in het fort gelegerde militairen tot ernstige bezorgdheid leidde. Dankzij een sterk gestel kwam de viceadmiraal er weer bovenop en kon hij weer zijn gewoonlijke rijtoer te paard ondernemen.

Op 23 januari 1814 werd aan de voorposten een man aangehouden die beweerde een inwoner van Den Helder te zijn. Hij was door de vijandelijke posten doorgedrongen komende vanuit het binnenland en vertelde dat alle vreemde troepen Noord-Holland hadden verlaten en het beleg van Den Helder aan de Landstorm² en aan uit vreemde dienst teruggekeerde soldaten had overgelaten.

Deze informatie zou de viceadmiraal ertoe kunnen verleiden om deze posten te overrompelen, maar hij had zich stellig voorgenomen om tijdens het beleg alleen maar defensief te werk te gaan, wat hem door de Fransen euvel werd geduid. Door generaal Mayer liet hij zijn stelregel verspreiden dat hij in Noord-Holland geen vijanden wilde erkennen, dan die, welke hem zouden aanvallen.

De vrieskou werd te baat genomen om al wat in het fort l'Ecluse vervoerbaar was, daaruit te halen, maar vele vreemdelingen onder de soldaten en ook de Fransen onder de koloniale troepen namen de weersgesteldheid te baat om in weerwil van alle voorzorgen te deserteren.

¹ 10°F = -12°C

² De Landstorm is een leger van bewapende burgers dat opgericht werd ter ondersteuning van het reguliere leger. Tijdens de napoleontische oorlogen werd door onder meer Oostenrijk-Hongarije, Pruisen en Nederland het bevel



Voor zijn verrichtingen werd Rijk benoemd tot Ridder in de Orde van het Legioen van Eer.

Na de troonsafstand van Napoleon trokken de Fransen op 4 mei 1814 van Den Helder terug;

Ver Huell vertrok naar Parijs maar Rijk koos ervoor weer in de organisatie van de Nederlandse Marine opgenomen te worden. Hij werd aangesteld als luitenant eerste klasse, later werd aan hem het directeur-generaatschap van het loodswezen opgedragen en werd hij speciaal bestemd voor het afwerken en uitgeven van de kaart van de vaarwaters van Texel, waarmee hij tot 1816 bezig was.

Als vrijwilligers meldden zich aan de Luitenant ter Zee Van Blommesteijn, de victualiemeester 1^e klasse Gestema en de aspiranten H.A. Van Karnebeek en Henneberg.

Ondanks al hun inspanningen konden zij het vaartuig niet benaderen omdat de zee te hol⁴ stond en zij telkens werden teruggeslagen.

De veertig bemanningsleden van het gestrande transportschip bleken Pruisische soldaten, die konden wel worden gered door een ander schip dat door de Admiraal in zee was gezonden.

Drie andere schepen, met aan boord 400 man, die gelijktijdig uit Engeland waren gekomen vergingen nog diezelfde nacht met man en muis. Wel viste men nog enige vaten met rum en meel op, die door de Admiraal werden uitgedeeld aan de manschappen in het fort.

De terugreis van de schokker naar het Nieuwe Diep, met aan boord de marineofficieren, verliep niet geheel volgens wens in verband met mist en drijfijls. Uiteindelijk arriveerden zij - niet zonder gevaar - met enige Texelse schuiten, die er ook niet in waren geslaagd om het gestrande schip te benaderen, in de haven van Den Helder.



Schokker, 15 m lang met rechte voorsteven in een hoek van 45 graden met het water. Vanaf eind 18^e eeuw gebruikt als vissersschip en loodsboot.

Rijk en zijn mede vrijwilligers werden door Admiraal Ver Huell hogelijk gewaardeerd voor hun poging om de bemanning van het gestrande transportschip te redden. De Texelaars liet hij gekscherend door de luitenant ter zee Bronovo meedelen dat zij zouden worden opgehangen wegens een vroeger gepleegde schending van de parlementaire vlag, maar hij eindigde met hen rijkelijk te belonen door hen te voorzien van de nodige levensmiddelen na hen een vaderlijke vermaning te hebben toegediend.

Bronovo werd in het verleden als parlementair officier door Ver Huell naar Texel gezonden om daar voor het vervoer van de ernstig zieke fregats-kapitein Cambier naar Amsterdam een schip te regelen. Een gewaagde expeditie omdat hij met het korvet Venus, ter hoogte van Oude Schild, de Texelaren in bedwang hield. Bij aankomst op Texel zouden er represailles te verwachten zijn.

Bronovo meende toen echter dat hij een goede verstandhouding had opgebouwd met de bewoners van Texel en maakte geen bezwaar tegen deze missie.

⁴ Onstuimige golving van het zeeoppervlak met diepe, steile golfdalen en overstortende kammen.

Een duidelijke misrekening, want bij aankomst werd Bronovo door de schreeuwende en scheldende Texelaars overweldigd, mishandeld en gevangengenomen.

Hij wist echter te ontsnappen met behulp van het welgezinde Texelaars en wist via de Horst aan boord van het vaartuig van de loods Klaas Gomez (Nicolaas Klaasz Gomez 1793 Oude Schild -1848 Nieuwe Diep) te ontkomen.



Generaal A.C. Rampon

Inmiddels ontving Viceadmiraal Ver Huell ongunstige berichten uit Frankrijk. Hieruit bleek dat de hoop om door de Fransen te worden ontzet tot nul gereduceerd was. Namens Generaal C.F. de Jonge, bevelhebber in Noord-Holland, overhandigde een parlementair een schrijven waarin de overgave van de voorposten werd opgeëist en dat Gorkum door Generaal Antoine-Guillaume Rampon was overgegeven door capitulatie. De Raad van Verdediging was van mening dat zij in dezelfde geest als Rampon moest antwoorden.

Viceadmiraal Ver Huell bleef bij zijn standpunt om de stelling tot het laatst te verdedigen. Hij besloot dan ook om het grote kruidmagazijn in het Fort l' Ecluse tezamen met de barakken en wat zich daar verder bevond te vernielen en wat vervoerbaar was in Fort la Salle op te slaan.

Viceadmiraal Ver Huell moest wel standvastig blijven onder alle eisen en dreigementen en verraad die op hem afkwamen.

Het verraad bevroedde hij bij enkele hoofdofficieren die door een grote vaderlandsliefde werden gedreven en een geheime briefwisseling met de Minister van Marine Van der Hoop en de staatssecretaris Falck onderhielden,

met het doel het vaderland te zuiveren van een vreemde mogendheid.

Zij benutten de mogelijkheid om de brieven te versturen via personen die de voorposten wisten te ontduiken.

De opdracht van de Admiraal was om deze personen, wanneer zij werden betrapt, niet aan een nader onderzoek te onderwerpen naar wat zij bij zich hadden, maar hen in de gelegenheid te stellen om de brieven te vernietigen.

Hierdoor zouden de schrijvers, mochten de brieven in andere handen komen dan die van de Admiraal, in de grootste ongelegenheid worden gebracht.

In gesprekken met deze hoofdofficieren liet hij wel degelijk blijken dat hij van deze strafbare feiten op de hoogte was.

Sinds 13 november 1813 verstoken van alle officiële berichten en nieuws vanuit Frankrijk besloot Ver Huell zijn adjudant, luitenant J.C. Rijk, met een geheime missie naar een Franse haven te sturen om van daaruit naar Parijs te reizen.

Op 13 februari 1814 vertrok hij met twee man in een vissersboot van 24 voet⁵ lang.

Reeds na twee etmalen was deze missie al een publiek geheim en trok eenieder hieruit de eventuele gevolgen naar aanleiding van een capitulatie; hoewel de achterliggende gedachte slechts was bedoeld om het Franse bewind in kennis te stellen van de toestand en eventuele richtlijnen om het fort te mogen verlaten mocht het beleg nog langer aanhouden.

Op de vijfde februari, bij een wind uit het zuiden, begon het weer sterk te vriezen. Wederom moesten de manschappen het ijs breken, wat door desertie en daardoor een verzwakte bezetting haast onmogelijk werd gemaakt.

Ter hoogte van de voormalige kustbatterij la Falga werd op 22 februari bij de vijandelijke voorposten enige reuring waargenomen.

Bij dit zogenaamde blokhuis stonden nog enige barakken en niet vernielde affuiten van kanonnen.

Voor de vijand een mogelijkheid om zich daar te vestigen en gebruik te maken van het aanwezige materiaal.

Daarom zou gedurende de nacht door 150 man een uitval worden gedaan om een "Corvee"⁶ te dekken uit het Fort Morland, om alles in la Falga te vernielen.

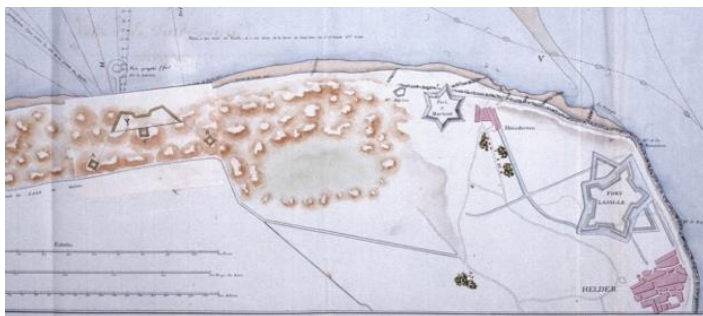
Onder bevel van Overste St. Just trok men naar de voorposten maar bespeurde daar geen enkele beweging.

Om vier uur 's morgens keerde men terug zonder een

⁵ 24 voet = 7,50 mtr

⁶ Een naar karwei, 'wat een rotwerk'

schot te hebben gelost en bleek het Fort Falga geheel en al geslecht.



Fort Falga, links op de tekening aan de kust

Op 14 februari 1814 kwam een deputatie van het eiland Texel als Parlementair naar Fort la Salle om aan de Admiraal vergunning te vragen om binnenlands te mogen gaan ten einde van de toestand van het eiland aan het Nederlands bewind kennis te geven.

Ondanks de perikelen die plaatsvonden in de maand november 1813, wilde de Admiraal de bewoners niet beletten om een gesprek aan te gaan met hun Gouvernement en kon de deputatie ongestoord vertrekken.

De vorst hield echter aan tot 22 maart 1814 en uiteindelijk begon het toen te dooien.

Om de ingang naar de rede te dekken, mocht men via het Westgat of het Schulpengat willen binnendringen, begon de Admiraal met het bewapenen van de halve maan den Dijk en het bastion Caffarelli.

De tijdens de vorst ingetrokken 24 ponders en 7 mortieren à la Gomer werden weer opgesteld in de batterij. Deze mortieren droegen tot op de Laan.

Dagelijks moest men zich in het vuren oefenen; er werd een schijf in het Schulpengat geankerd om daarop te leren richten.



Wordt vervolgd



“ZOUTWATER VERTELLER” FRED BERNHARD BRACHT EEN BEZOEK AAN HET MARINE MUSEUM (EN BRACHT OOK NOG EEN HEERLIJKE CAKE MEE) ZIE POSTBOEI 2024-1 VOOR ZIJN VERHAAL/

Depotbeheerders Marinemuseum
koesteren (graag in alle rust) zelfs een
echte Disney



© Noord Hollands Dagblad
Tekst en foto's Petra Bies

Waar 'rust roest' als het om mensen gaat, zijn museale voorwerpen juist gebaat bij een ongestoord bestaan, willen ze er maar mee zeggen. Dus mogen die objecten in de kasten en laden van het depot een 'zo saai mogelijk leven leiden'.

Met een constante, juiste temperatuur en luchtvochtigheid. En zonder contact met andere voorwerpen of ongehandschoende mensenhanden. | Ze liggen stuk voor stuk in een zorgvuldig uitgesneden bedje van speciaal schuim om schade door schuiven of contact te voorkomen.

„Aanraken betekent altijd schade”, licht Amsterdammer **Schoevaart toe**. „Als je het met een vinger aanraakt, zie je na een halfjaar de afdruk zitten”, voegt Texelaar Zijlstra eraan toe.

Maar dat saai depotleven wordt niet geleid door duffe voorwerpen. Integendeel, willen de mannen met een rondje door de opslag graag laten zien. Wat ligt daar bijvoorbeeld



in een la? Een originele aquarel van niemand minder dan Walt Disney.



„De Nederlandse marine had na de Tweede Wereldoorlog geen eigen onderzeeërs meer. De VS schonk een onderzeeër die in 1940 te water was gelaten en binnen de Nederlandse marine 'Zeeleeuw' zou gaan heten.“

Schenken

„Nu had Walt Disney de gewoonte om als er aan de westkust een marineschip te water werd gelaten een werk te schenken voor dat schip. Die aquarel was nog aan boord“, vertelt **Zijlstra**.

Aan boord hing het kunstwerk uit het licht, maar in latere jaren kreeg de aquarel een plekje bij de Onderzeedienst en ontstond er schade door de zon. Wat de waarde in geld zal hebben doen verminderen, maar het blijft wat de mannen betreft een pareltje, zeker ook door het verhaal erachter.

Zoals ook vele van de fotoalbums, die worden geschonken door particulieren na het overlijden van een familielid met een marine-achtergrond.

Onthoofding

„Ze worden bijna altijd opgenomen. Zo'n album geeft vaak een heel persoonlijke kijk op de gebeurtenissen. Soms ook heel gruwelijk, hoor. Met bijvoorbeeld foto's van een onthoofding in Indonesië“, vertelt Schoevaart.

Het is een vol depot. De totale collectie van het Marinemuseum telt zo'n 35.000 objecten, maar slechts vijftien procent daarvan wordt geëxposeerd, becijfert Schoevaart. Het depot mag daarmee een verborgen schatkamer heten.

Er zijn laden met plaquettes, zoals een bordje met het opschrift: 'Roken toegestaan tijdens arbeid pauze'. Vroeger heel gewoon, in het huidige tijdsbeeld zou het iets bijzonders aan de werkmuur zijn.

Er zijn vaandels te vinden, schilderijen en prenten, scheepsmodellen en oude crypto-apparatuur.

Maar ook de 'zilverschat' uit het huis van de admiraal op marine- etablissement Kattenburg in Amsterdam.

Allerhande deftig serviesgoed, dat in het depot in toch wat volks gezelschap verkeert: een paar glazen die Zijlstra eigenhandig op de kop tikte bij kringloopwinkel Rataplan. Ze dateren uit de jaren zeventig, het opschrift herinnert aan een marine oefenkamp.

Waardevol

„Ook dat is historie. Als het maar een link heeft met de marine, kan het waardevol zijn voor het museum.“

In een aparte, goed beveiligde ruimte zijn de wapens te vinden. Er gaat binnenkort een selectie plaatsvinden, want van sommige types zijn er veel. Vooral die met een verhaal zullen behouden blijven. „De rest wordt via Defensie afgestoten en gaat naar andere musea of wordt verschroot“, licht Zijlstra toe. Wat rest zijn wapens met een historie. Oud, zoals typen klewangs uit het voormalig Nederlands-Indië, een enterbijl die door piraten aan het einde van de achttiende eeuw is gebruikt en een ponjaard met rogglenleer die in de Tweede Wereldoorlog krijgsbuit werd gemaakt op de Japanse marine.

Piraten

Maar ook nieuw, zoals nep-exemplaren van hedendaagse vuurwapens en de in beslag genomen wapens van Somalische piraten. Aan eentje hangt een

stuk van een autogordel om het draaggemak te vergroten, een ander zit met plak- band aan elkaar.

Het depot is verboden terrein voor publiek. Toch dient het voor hen een doel, ook als de spullen de komende jaren niet te zien zijn.

„We zorgen hier voor het nationaal erfgoed. Dat is voor een museum even belangrijk als de publieks- functie. We rekken hier als het ware de tijd“, aldus Schoevaart

Zoals een geschonken uniform dat jarenlang op een zolder hing.

Engeltje

„Dat is trouwens wel opmerkelijk, we hebben een engeltje, want in al die jaren hebben we nog geen enkele kleermot gezien. Wel iets dat bijna wegliep van de hout- worm“, verhaalt Schoevaart.

Alle objecten gaan pas het depot in na een zorgvuldige labeling en registratie. Handig als het saaie leventje wordt onderbroken van- wege een expositie en daarbij de- potstukken nodig zijn. De twee behouds- medewerkers zorgen dat de objecten ook op de tentoonstelling goed beschermd zijn, met bijvoorbeeld een juiste steun of een beschermende achter- wand als het om een schilderij gaat. Het samenstellen van de tentoonstelling is verder het werk van de conservator van het museum.

Bovendien geven de behoudsmedewerkers objecten een opknopbeurt. Een groot woord voor een heel voorzichtige handeling zoals stof vrijmaken. Ze zijn geen restorators benadrukken ze, dat is een vak apart. Er worden wel heel kleine reparaties gedaan. Maar moeten weer ongedaan gemaakt kunnen worden, zodat het voorwerp de oorspronkelijke staat terugkrijgt.

Zo is Zijlstra in de kleine werk- plaats van de behoudsmedewerkers bezig met een model van het geleidewapenfregat 'De Ruyter'. Touwtjes hebben het onder de invloed van uv-licht begeven, met vislijm worden er nieuwe aangebracht. Die lijm is oplosbaar in water.

Meet probe

Op een andere tafel staat een meet probe, aan boord van een schip gebruikt om spanning te meten. Die zal een laagje van een speciale was krijgen, ter bescherming. „Dat is het leuke, alles kan een museumstuk worden. Ook een schroevendraaier“, zegt Zijlstra.

„En of het nou om een dure kandelaar gaat of een oud reclameboekje, alles krijgt hier dezelfde zorgvuldige behandeling“, vult Schoevaart aan.



Recensie van het boek "De Java
campagnes van Schout bij Nacht Karel
Doorman"

Op zondag 27 februari 2022 werd vanuit de Vrienden van het Marinemuseum, in samenwerking met het Marinemuseum, een lezing georganiseerd ter nagedachtenis van de Slag in de Javazee, toen 80 jaar geleden.

Tevens werd die dag het schilderij "De Slag in de Javazee" van Maarten Platje door het Karel Doormanfonds in bruikleen overgedragen aan het Marinemuseum.

Het verslag van deze lezing in Postboei 2022-2 was aanleiding voor dr. P.C. Boer om hierop te reageren en de (helden) rol van SBN Karel Doorman tijdens de Slag in de Javazee in twijfel te trekken.

In januari 2024 ontving de voorzitter van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum een exemplaar van het boek "De Javazee campagnes"⁷ met het verzoek dit boek in de Postboei te recenseren.

In hun boek "De Javazee campagnes" (2024) laten R. Enthoven en P.C. Boer zich (zeer) kritisch uit over het leiderschap van en de wijze waarop SBN Karel Doorman tijdens de Slag in de Javazee in 1942 de maritieme oorlogsvoering ten uitvoer bracht, en de manier waarop – in hun ogen ten faveure van Doorman – de historicus KLTZ dr. Ph.M. (Flip) Bosscher het standaard werk over de Koninklijke Marine in de Tweede Wereld-oorlog zou hebben geschreven.

In een poging om met hun antoniemen de oorlogsgeschiedenis in Indië in de periode van 1941 – 1942 te herschrijven, brachten zij diverse publicaties uit over de strijd die daar – met name in de Javazee – werd geleverd.

Bij de reactie per e-mail op het verslag in Postboei nr. 2 2022 viel mij reeds het dwingende karakter van dit schrijven op, met het voorstel om een correctie over de luchtsteun tijdens het daggevecht in de volgende Postboei te plaatsen.

Al lezende in het boek "De Javazee campagnes" werd ik mij gewaar van de eenzijdige en negatieve interpretatie van de geschiedschrijving; daar waar sceptische historici de operaties onder aanvoering van Karel Doorman bekritisieren, doen Enthoven en Boer er nog een schepje bovenop door vooral de acties en beslissingen van, maar ook de persoon Doorman denigrerend te beschrijven. Zij laten er niets aan gelegen liggen om de heldenrol van Doorman onderuit te halen; in hun ogen heeft Doorman als vlootvoogd gefaald.

Om dit te benadrukken suggereren zij dat Doorman depressief was, een drankprobleem had, aan dysenterie leed en onder curatele was gesteld door vice-admiraal Helfrich.



Enthoven en Boer leggen alle verantwoordelijkheid voor de nederlaag bij de Slag in de Javazee en de ondergang van het eskader bij de eskadercommandant Karel Doorman neer, die het onderspit moest delven tegen een overheersende Japanse Marine die een ijzeren kordon om Java⁸ had getrokken, en opdrachten ontving van een superieur die wilde doorvechten zolang er nog schepen waren.

Objectiviteit en integriteit is een heilige plicht voor iedere historicus. Bij het lezen van dit boek kan ik me niet aan de indruk onttrekken dat de lezer op suggestieve wijze een verkeerde indruk wordt gegeven door alleen de negatieve aspecten te benadrukken, niet alleen in de richting van SBN Karel Doorman maar ook in de richting van historicus Ph.M. Bosscher.



Karel Doorman liet aan zijn superieuren (Helfrich en Hart) weten dat hij wilde terugtrekken (hij achtte de kans van slagen om de Japanse vloot te verdrijven nihil), maar het was in feite Helfrich ("Dus je blijft en je vecht het uit")⁹ die vanuit Bandoeng de strategische leiding over de Slag in de Javazee had.¹⁰

Doorman moest, tegen beter weten in, blijven aanvallen met een eskader bestaande uit vier nationaliteiten, die nimmer in één verband hadden geoefend. Het gevolg was de vernietiging van het geallieerde vlootverband door een Japanse overmacht.

⁷ R. Enthoven en P.C. Boer, Uitgeverij Van Soeren & Co

⁸ Viceadmiraal b.d. De Vos van Steenwijk, Het Marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog, pag.196

⁹ Dr. Ph.M. Bosscher: De Marine in de Tweede Wereldoorlog

Deel 2, pag. 275

¹⁰ De strijd om Nederlandsch Oost Indië 1944, Ltz1 A. Kroese, pag. 59



In zijn memoires schrijft Helfrich: "Doormans offensieve geest was boven alle twijfel verheven. Hij heeft die steeds getoond en zou dat telkens wéér tonen".¹¹

(Enthoven en Boer bagatelliseren deze uitspraak door te stellen dat dit ter rechtvaardiging van Doormans optreden zou zijn geweest).

Helfrich was een optimist die dacht dat onder zijn opperbevel de geallieerde wapenen betere kansen zouden hebben gehad.¹²



Ooggetuige:

Als commandant van Hr. Ms. Kortenaer van 1940–1942 stelt de toenmalige Ltz1 A. Kroese dat SBN Karel Doorman bij zijn benoeming tot eskadercommandant van de Combined Striking Force zich ervan bewust was dat hij voor een moeilijke taak stond, gezien de grote vijandelijke overmacht ter zee en in de lucht. Hij stond open voor alle mogelijkheden, zonder de moeilijkheden over het hoofd te zien.¹³



De eenheden van de MLD werden op 27 februari 1942 onttrokken aan de bestrijding van de Japanse opmars, de bevelhebber van de geallieerde luchtstrijdkrachten in het ABDA-gebied, Generaal-majoor L.H. van Oijen, was van oordeel dat de resterende luchtjagers hard nodig waren voor de verdediging van Soerabaja, Malang, Batavia en Andir (Bandoeng).¹⁴

(De ABDACOM werd op 25 februari 1942 opgeheven omdat Nederlands-Indië als verloren werd beschouwd, vice-admiraal T.C. Hart werd opgevolgd door Luitenant-Generaal H. Ter Poorten)

Waar Enthoven en Boer het hebben over een 'vlucht poging'¹⁵ van Doorman meen ik te mogen stellen dat het strategisch inzicht van Doorman gezien kan worden als een visionaire blik op een bij voorbaat verloren zeeslag in de Javazee.

K.W.L. Bezemer, oud-hoofd van de Marine Voorlichtingsdienst, beschrijft de gedachten die Doorman moet hebben gehad als volgt: "Het voortreffelijk verloop van hun campagne dankten de Japanners anderzijds ongetwijfeld mede aan de omstandigheid, dat zij tegenstanders vonden die onvoorbereid waren, en schromelijk gebrek aan middelen bezaten (vooral in de lucht) en bij hun gezamenlijk optreden bovendien geheel onvoldoende op elkaar waren ingespeeld. Feitelijk was de strijd voor de onzen al verloren voor hij begon".

"Verdreven doch niet verslagen" K.W.L. Bezemer 196, pag. 1

In zijn boek "Onze vliegers in Indië" schrijft C.C. Küpfer het volgende: "Om kwart voor drie in de middag wendt het eskader de steven en anderhalf uur later ontwikkelt zich de strijd tegen een Japans dekkingseskader, waarbij de vijand door zijn vliegtuigen voortdurend op de hoogte blijft van de bewegingen en de positie onzer schepen, terwijl het geallieerde eskader door nevel- en rookgordijnen heen dikwijls in het duister moet tasten.

Tijdens de strijd zijn van Nederlandse zijde 4 Brewster jachtvliegtuigen van 16.00 – 18.00 uur aanwezig en zien o.a. dat een Japanse kruiser in brand wordt geschoten maar even later weer aan de strijd deelneemt. Wegens brandstofgebrek moeten de Brewsters terugkeren naar hun basis maar worden aangevallen door Navy-O's die één van de Brewsters neerhalen.

¹¹ Viceadmiraal b.d. De Vos van Steenwijk, Het Marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog, pag. 182
¹² Idem pag. 183

¹³ De strijd om Nederlands Oost Indië, Ltz1 A. Kroese pag. 59
¹⁴ Idem, pag. 79
¹⁵ De Javazee campagnes, Enthoven en Boer, pag. 79

Na de treffer op de Exeter draait de Striking Force af om de Zuid en verliest het contact met de vijand. Van nu af aan is het een vaart in den blinde.

De Japanse vloot blijft daarentegen volkomen ingelicht; zij heeft haar verkenneren boven ons eskader, ook als omstreeks zes uur de zon ondergaat”.

Onze vliegers in Indië, C.C. Küpfer, pag. 304 en 305

Zie ook:

Neerlands Zeemacht in Oorlog, Ltz1 A. Kroese, pag. 82

Om 18.57 uur seint Doorman aan de CZM: “Vijand trekt terug om de West. Contact verbroken. Waar is konvooi?”

Van de laatste “heroic stand” der geallieerde marines in de Javazee zij hier slechts vermeld, dat verkenningsberichten van de geallieerde luchtmacht vrijwel niet meer binnenkwamen, dat “fighter protection” als gewoonlijk ontbrak, dat de vijand zowel artilleristisch als met zijn torpedo’s de meerdere van de CSF bleek en de tactische verbindingen van Doomans eskader nog even primitief waren als voorheen. Men denke slechts aan het met de lamp gegeven, historisch geworden sein “All ships, follow me”.

75 jaar Marine Verbindingsdienst (1979), pag. 24. Mr. A.N. Baron De Vos van Steenwijk, vice-admiraal b.d.

Waar Enthoven en Boer geen aandacht aan schenken is in hoeverre SBN Doorman was voorzien van recente inlichtingen omtrent de positie van de Japanse vloot en transportschepen.

De communicatie in casu de verbindingen waren abominabel (dit terwijl de Japanse vloot aanwijzingen ontving van de Japanse verkenningsvliegtuigen  f uit radiopeilingen) en tevens de orders (van Helfrich) die op 27 februari 1942 om 12.50 uur en 20.55 uur werden gegeven waren strijdig aan elkaar, wat mijns inziens voor verwarring en twijfel heeft geleid in de bevelvoering.

V or de Tweede Wereldoorlog ontbrak in Indonesië een inlichtingendienst. Binnen de KM waren er wel officieren met kennis op het inlichtingengebied (antecedentenonderzoek), maar een zelfstandige inlichtingen- en veiligheidsdienst ontbrak.

Pas na de Slag in de Javazee gaf vice-admiraal Helfrich in maart 1942 opdracht, in Australië, om een inlichtingendienst op te zetten.

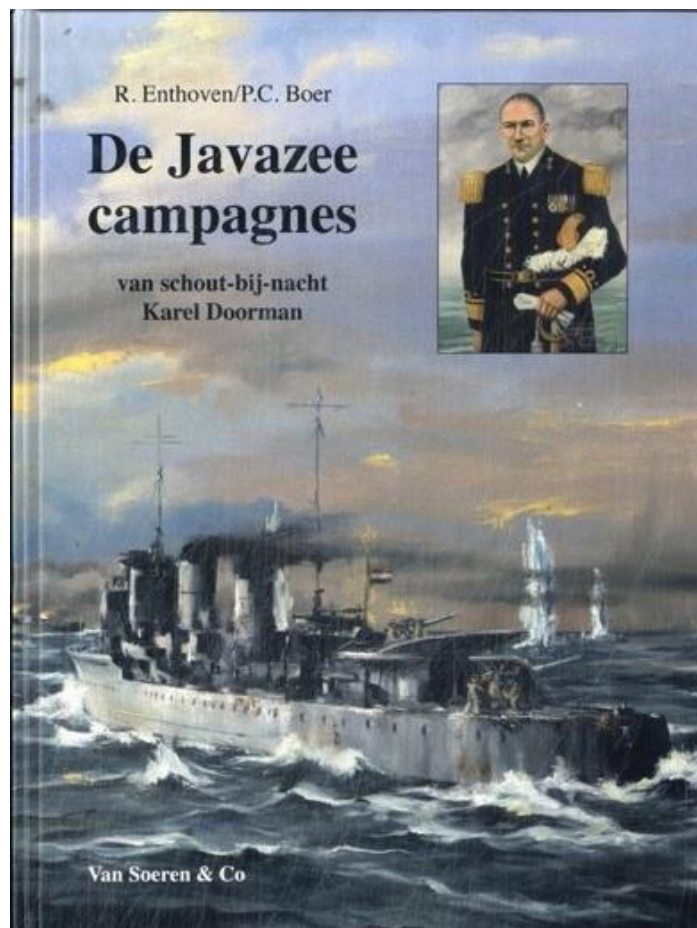
Als er tactische of strategische fouten zijn gemaakt, dan is dat niet alleen aan SBN Doorman te wijten.

Zowel in de voorbereidingen als in de uitvoering is op alle fronten, zowel rationele als emotionele, niet geanticipeerd op de Japanse overmacht.

Enthoven en Boer leggen al deze aspecten neer bij  en persoon, terwijl de nederlaag in de Javazee te wijten is aan het handelen van diverse personen, die afzonderlijk van elkaar besluiten namen en bevelen gaven, zonder dat met elkaar te bespreken.

Daarbij ook rekening houdend met de politieke steun vanuit Nederland, die vaag was en tot nul gereduceerd.

Frits Rohling



Van Baroe tot Branie

  Fr  Harmsen

Regelmatig krijgen (oud)-marinemensen thuis te horen: “Wat zeg je nou weer..?”

Ze gebruiken dan een kreet die (waarschijnlijk in de dagelijkse omgangstaal van het huisgezin niet helemaal gebruikelijk is. Dat kunnen zowel specifiek maritiem-technische uitdrukkingen zijn, maar ook termen die in de dagelijkse omgang aan boord min of meer spontaan ontstaan zijn.

Ik zal er enige in willekeurige volgorde plaatsen, met hun betekenis. Wellicht kent u ze nog.

Aanhangmotor

Verloofde of echtgenote

Aanslaan

Vastmaken; een vlag of zeil aanslaan: bevestigen, klaar om te hijsen.

Aanzeggen

Mededelen. De straf werd hem aangezegd. Hij is overleden, maar dat is hem nog niet aangezegd. (gezegd van iemand die heel traag is)

Aaagieren

Als eerste iets halen, vooraan staan bij de uitgifte. (ook:

Gakken)

Achtertros steken

Achterop de spiegel van een zeilboot je behoefte doen.

Achteruitbidden

Vloeken

Baal hooi

Waardeloze vent; Iemand die zijn best niet doet.

Snuiverzak

Vuilniszak van jute, maar ook Matroos derde klas (Onderzeedienst).

Baas Sepatoe

Schoen (Maleis. Hoge vaart sepatoe=hardloopschoenen)

Soerat

Briefje, pas (Maleis)

Dubbele

Rang van sergeant-majoor

Duiven van de admiraal

Meeuwen

Doodvaren

De wind doorvaren, met dezelfde snelheid voor de wind varen, waardoor er (in de tropen) geen koeling aan boord is.

Drijfijis

Dobbelsteentjes spek. Snert met drijfijis.

Eikel

Minderwaardig, dom persoon. De twee grootste eikels bij de Marine: je voorganger en je aflosser.

Eén-uit

Rookpauze tijdens een oefening. (Oorspronkelijk van de onderzeedienst) tijd voor één sigaret.

Fietsenmaker

Benaming voor iemand die een domme fout maakt.

Gaatjesneus

Slim, pienter persoon

Kaan

Bijnaam van de (opper)schipper (Maleis Kakin=meester) Kaantjes=gebraden spekblokjes, verstrekt bij kapucijners of bruine bonen.

Kaap kont

Achter de gebreide broek, bij moeders thuis.

K-boot

Serie van 18 onderzeeboten, die speciaal voor de Koloniën gebouwd werden.

Kababoes

Op de kababoes=er tegenaan! (Maleis)

Dichtvaren

Op iemand kunnen dichtvaren-iemand kunnen vertrouwen. Ook: Blindvaren

Dieptebommen

Vleeskroketten
Cocktail van zoveel mogelijk voorkomende drankjes

Doeloe

Eerst, vroeger; Tempo doeloe=vroeger, de goede tijd (Maleis)

Ereteken

Onderscheiding voor langdurige, eerlijke en trouwe dienst.

Voor het eerst uitgereikt in 1844 door Koning Willem I

Officieren: oranje-wit-blauw, verticaal gestreept lint.

Ook: Jeneverkruis.

Onderofficieren:

12 jaar: bronzen medaille; 24 jaar: zilveren medaille, 36 jaar: kleine gouden medaille

Film

Geheugen. Hij is een stukje film kwijt=als gevolg van overmatig drankgebruik.

FOST

Flagofficer Seatraining te Postland

Gebakken marinier

Cornedbeef, uien, sambal badjak; dit alles opbakken.

Op brood of met rijst.

Gerrit

Een meeuw die zich op de kloot van de geus of de vlaggestok heeft neergezet.

Alles wat overboord gezet wordt. "Is voor Gerrit"

Aan Gerrit offeren= buitenboord kotsen.

(mag Gerrit ook een shagje? Pakje shag gaat overboord.)

Goedang

Opslag, bergplaats (Maleis)

Graf

Bed, Tampat (maleis)

Groen water

Zware overslaande zee

Gummienekken

Knikkebollen. Ook rubbernekken.

Happen

Biertje drinken

Hemelpiloot

Vlootgeestelijke (Vlop of Vlam)

Holmaat

Vaste maat.

Hot-run

Torpedo die spontaan begint te werken, voordat er een is gelanceerd.

Houten jekker

Doodskist. Vaste walplaatser, stenen passagierskaart en een houten pij-jekker=iemand is overleden.

Ikan Kajoe Splitpen

Rolmoms ("steenkool" Maleis)

Kakkies

Voeten (Maleis kaki=voet, been) Kakken te kort komen = haast hebben.

Sateh Kambing

Geit; saté van geitenvlees (Maleis)

*Gedenkmonument Molukse
marinemensen.*



Het gedenkmonument is ter herinnering aan de een-en-dertig Molukse marinemensen.

Zij waren de eerste generatie die naar Nederland kwamen en het was toen de bedoeling om na een half jaar weer terug te keren naar huis. Dat is hun echter nooit gelukt.

Het monument toont de boot waarmee de Molukse marinemensen naar Nederland kwamen, met daarop de kist met hun spullen (Repatkist) Plus daaronder de gedenkplaat met hun namen.

De initiatiefnemer voor het plaatsten van het herdenking monument is Rob Picauly

Het monument staat naast de gedenkbank van De Jongh.



Bron: Onze Marine, door Albert Chambon
Marine Museum

Kanonneerboot No.2 Cdt. J.C.J. Van Speijk

Met het herstel van het Koninkrijk der Nederlanden in 1814 herleefde de oude republiek der Verenigde Nederlanden, zoals Karel V deze had samengevoegd. De hereniging echter droeg de kiem van tweedracht van het begin aan in zich.

De twee eeuwen van scheiding hadden twee afzonderlijke gerichte volken doen ontstaan. De Noord- en Zuid-Nederlanders. Het samengroeien tot één nieuw volk scheen onmogelijk door de gespletenheid in religie en de wijze waarop de Zuid-Nederlanders hun katholicisme wensten te beleven. Het gevolg was de Belgische opstand, die zeker voorkomen had kunnen worden. Onder voorzichtig leiding, met wederzijdse erkenning en waardering, zou wellicht tot beider welzijn een natie hebben kunnen samengroeien. Doch deze samenvoeging mislukte.

Op 25 augustus 1830 brak een oproer te Brussel uit. Zr. Ms. "Gier" en "Panter" werden met drie kanonneerboten naar Antwerpen gezonden, gevolgd door de fregatten "Euridice" en "Sumatra". De Sumatra liep aan de grond en zonk. Er werden voorts drie defensieve linies te water gevormd; die van Antwerpen over de Zeeuwse wateren en tot Geertruidenberg, en tot Gorkum en Nijmegen liepen.

Zonder succes had koning Willem I de Prins van Oranje naar Brussel gezonden. Men nam hem zijn verzoenende bemoeienis zeer kwalijk en zowel in Noord- als in Zuid-Nederland verscherpte de verhoudingen. Een conferentie van afgevaardigden van vijf grote mogendheden, op verzoek van de Koning ter bemiddeling in Londen bijeengekomen, drong aan op het staken van de vijandelijkheden, waarin Koning Willem I op 17 november 1830 toestemde.

Op de Schelde bleef de marine, voornamelijk met kanonneerboten patrouilleren. Daartoe behoorde ook de kanonneerboot no. 2, onder bevel van de Luitenant ter zee J.C.J. Van Speijk. Deze kreeg op 5 februari 1831 de opdracht de Schelde op te zeilen en zich voor Astruweel te posteren. Door de sterke noordwesten wind slipte het anker en dreef de kanonneerboot naar de wal. Zonder succes probeerde van Van Speijk vaart te houden en dreef op de stroom en door de wind ter hoogte van het oude fort St. Laurens tegen de wal.

Dadelijk overmeesterden Zuid-Nederlandse soldaten en werklieden de boot en haalden de Nederlandse vlag neer.

Om de eer van onze vlag te redden, die in deze dagen zo dikwijls door de Zuid-Nederlanders was gehoond, liet Van Spijk zijn schip in de lucht vliegen; een daad, die de geestkracht van ons volk deed herleven, een daad, die diepe indruk maakte in geheel Europa.

Alvorens zich naar de kruitkamer te begeven, riep Van Spijk tot zijn oppasser, de marinier 3^e klasse Weyler, de historisch geworden woorden: "Berg je..." Vijftientig man van de kanonneerboot en vele Belgen verloren met de commandant hun leven.

De Koning bepaalde dat voortaan bij de Marine altijd één der schepen de naam Van Spijk zou voeren.

De mast van de kanonneerboot werd geplaatst in de tuin van het KIM.



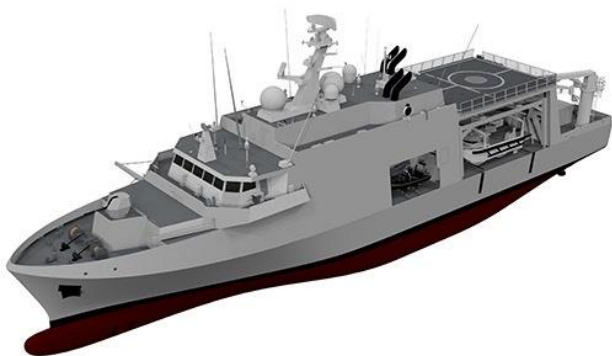
**BORSTBEELD VAN SPEIJK
MARINEMUSEUM**

Verslag Ph. M. Bosscherlezing
"Mijnenbestrijding nieuwe stijl"

Deel 1

Op zaterdag 16 maart 2024 was het tussen-dek van het museumschip "Schorpioen" in gereedheid gebracht om ruim 30 donateurs en andere belangstellenden te ontvangen voor de eerste Ph.M. Bosscherlezing in 2024.

Voor deze lezing was oud-commandant van de Mijnendienst, KTZ b.d. Bob Roetering uitgenodigd om ons mee te nemen in het ontwerp en de uitvoering van het revolutionaire Belgisch-Nederlandse project 'Replacement MCM-vessels', voor Nederland in de vorm van de reeds op stapel gezette Vlissingen-klasse.



Zoals gewoonlijk opent onze voorzitter Fijko van der Laan de lezing en heet de grote groep aanwezigen van harte welkom.

Het verbaast hem dan ook niet dat zoveel mensen zich interesseren in het onderwerp dat zal worden besproken, maar zeker ook voor de spreker die de lezing zal geven want KTZ b.d. Bob Roetering wordt gezien als een uitstekend causeur en ingewijde in de geschiedenis van de Mijnendienst.

Vandaag zal hij dan ook uitgebreid ingaan op de Mijnenbestrijding Verslag Ph. M. Bossching in de 21^{ste} eeuw met schepen van Franse makelij.

Bob Roetering start zijn voordracht met de mededeling dat Admiraal Tas gisteren met zijn Volvo een ongelukje heeft gehad. Zijn auto is vanochtend vervangen door een Citroën (bij de aanwezigen hilariteit alom).

Vervolgens memoreert Bob dat hij heeft gevaren bij de Koninklijke Marine en daarbij een groot gedeelte bij de Mijnendienst heeft meegemaakt waardoor zijn belangstelling daarvoor groter is dan normaal. Hij schrijft ook boeken over de Mijnendienst. Vaak als hij dingen moet terugzoeken dan kan hij die niet vinden: "je zoekt je een slag in de rondte en veel gegevens zijn kwijt".

Toen dit project voor de dag kwam toen dacht hij het zal mij toch niet een keer gebeuren. Dus gelijk vanaf de eerste dag dat hiervan sprake was heeft hij alles verzameld waardoor hij nu in staat is deze presentatie te geven.

Alles wat u dadelijk ziet komt uit open bronnen, dus er is niets geheim aan.

De Vlissingen-klasse, een Belgisch-Nederlands programma "Replacement-capacity" heet het, het zijn niet alleen de schepen, maar er komt nog veel meer bij kijken. Inmiddels liggen er al twee schepen in het water en worden er in totaal zes schepen gebouwd.

De schepen zijn 83 meter lang en 2.800 ton, het is bijna een OPV (3.700 ton en 90 meter lang).

De taken die het schip moeten kunnen uitvoeren zijn MCM-operaties (mijnen-bestrijding) op 300 meter diep wereldwijd, behalve in de Poolstreken, het schip is niet gebouwd om in ijs te varen.

Nationale taken:

Bewaken en beveiliging en sinds vorig jaar ook bewaken van de infrastructuur in de Noordzee.

De schepen moeten missies kunnen uitvoeren, landingen en infiltratieploegen ten behoeve van het Korps Mariniers.



Hr. Ms. Alkmaar, de naamgever van deze klasse.
Foto IMH.

Bob gaat terug in de historie naar de Alkmaar-klasse, de huidige mijnenjagers, daar zijn er 15 van gebouwd. In 1984 heeft Bob hiervan de indienststelling mogen begeleiden.

Een Frans product, nu 40 jaar oud, als de onderzeeboten het ook 40 jaar uithouden dan zitten we goed, aldus Bob.

Tussen 2010 en 2014 hebben deze schepen van de Alkmaar-klasse een mid-life onderhoud gehad, toen zijn vooral de sensoren en wapens geüpdatet. Scheepsbouwkundig zijn zij fantastisch goed en dat is omdat het polyester schepen zijn en destijds was men bang voor osmose. Het waren de eerste schepen die op deze manier werden gebouwd.

Bij de Alkmaar-klasse is geen sprake van osmose en dat is een compliment voor de scheepsbouwer Van der Giezen-Noord. Zowel de Franse als de Belgische klasse hebben wel last van osmose. We hebben zelfs twee Alkmaar-klasse verkocht aan Pakistan als hul. Ze hebben daar twee van deze schepen gehad met Pakistaanse apparatuur in een Nederlandse hul.

Nadeel is dat de techniek aan boord het nu aan het end laat afweten, dus de schepen zijn aan het eind van hun latijn.

De schepen van de Alkmaar-klasse zijn verkocht aan Letland, Bulgarije, Pakistan en Indonesië; 42 stuks.

In het kader van de afstoting moeten deze schepen zo langzamerhand weg; er zijn nog 6 mijnenvegers AMBV, de Urk is twee jaar geleden uit dienst gesteld, die was nodig voor reserve-onderdelen en wegens gebrek aan personeel.

Dus zijn er nu nog vijf (*de Vlaardingens is onlangs (2024) uit dienst gesteld*) en er waren er vijf toegezegd aan Griekenland.

Mindef heeft echter twee jaar geleden (2022) gezegd dat Oekraïne er twee krijgt. Griekenland is hiervan op de hoogte gesteld.

De samenwerking met de Belgische Zeemacht, (sinds 1948) hebben wij een geheim verdrag met de Belgen. Daaruit is de Benesam (Belgisch Nederlandse Samenwerking) voortgekomen.

Beide diensten zijn inmiddels volledig geïntegreerd. Dezelfde schepen, dezelfde opleiding, je kunt een Belgische bemanning op een Nederlands schip zetten. Ook de commandovoering, ABNL, dat is een admiraal in Den Helder.

Die heeft het gezag over de Belgische en Nederlandse Zeemacht.

Onderhoud van de M-fregatten gebeurt in Den Helder en de Alkmaar-klasse krijgen onderhoud in Zeebrugge. Volgens Bob een goede keuze omdat de capaciteit van de Rijkswerf erg is afgenomen en in België doen ze het nog op de ouderwetse manier.

Ergo, vanwege de samenwerking werd ook gekozen voor dezelfde schepen. Vandaar dat dit project is opgestart.

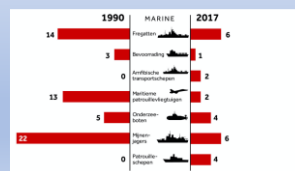
Bob schetst vervolgens de afbraak van de organisatie; De politiek noemt dat bezuinigingen. Het gaat niet alleen om geld, maar in de ogen van Bob is de hele organisatie geheel failliet gegaan. Niet alleen financieel maar ook bestuurlijk.

Ter verduidelijking geeft Bob het voorbeeld van een aanvraag van de mariniers in Noorwegen. Voor 200 regenjasjes ziet men geen kans om deze te leveren. Tijdens zijn tijd in de Perzische Golf kreeg Bob een aanvraag voor gasmaskertjes. Hij zorgde ervoor dat binnen een dag de maskertjes werden geleverd. Een dag daarna kreeg hij ze weer terug met de opmerking houdt zelf die rotzooi maar, het zijn stofmaskertjes, wij willen wel de echte hebben.

Dan kreeg je wel op je donder want je had geen Europese aanbesteding gedaan. Dan ging hij naar de schipper en die zei: "Van al die strepen die er door de kleermaker opgenaaid zijn is er geen admiraal die ze eraf krijgt".

Bezuinigingen en afbraak organisatie

Bezuinigingen en reorganisatie leidde tot een teruggang in operationele gereedheid maar tot ook bestuurlijk onmacht. Nieuw projecten liepen enorm vertragingen op.



Defensienota 2016 schuift alle materiële projecten jaren naar achter

De afdeling materieel van de Koninklijke Marine is bijna geminimaliseerd is. Het is tegenwoordig ondergebracht bij de krijgsmacht in een kazerne in Utrecht en daar hebben ze de mankracht en de kennis niet meer. Ze hebben 14.000 functies en op dit ogenblik zijn er 4.000 hiervan onderbezet.

Echter, dit project valt volledig buiten de afdeling materieel van de Koninklijke Marine.

In 2015 kwam er een vernietigend NATO-rapport over de mijnenbestrijding binnen de NATO. Dit werd opgepakt door de mijnendienst samen met de Belgen in de Benesam vergadering waarin werd vastgesteld dat ze daar iets aan zouden doen en een programma van eisen werd opgesteld.

Nederland nam de vervanging van de 2 M-fregatten voor haar rekening en de Belgen de nieuwe mijnenbestrijders.

In 2017 werd het kabinet wakker en vroeg zich af waarom het niet op de hoogte was gesteld van een project van 2,2 miljard. Het antwoord was dat het een binationaal verdrag was en: "Sorry wij zullen het nooit meer doen".

Vervolgens vroeg het kabinet om de A-brief, waarop de KM heeft geantwoord de Defensienota van 25 maart 2018 erop na te lezen, die kunt u beschouwen als de A-brief. Uiteindelijk is er toch een soort A-brief geschreven.

Dat is volgens het DMP-proces, een materieels keuzeprocess van Defensie, naar aanleiding van het Walrusproject dat 400 tot 800 miljoen duurder was dan begroot.

Dat heeft ons een admiraal gekost maar wel een mooi schip opgeleverd.

Toen is er gesteld dat voortaan het aanbesteding traject vijf fases moest hebben:

1. De A-brief, de behoeftestelling.
2. De B-brief, de voorstudie.
3. De C-brief, de studie.
4. De D-brief, de verwerving
5. De E-brief, de evaluatie.

De Mijndienst heeft al deze stappen overgeslagen, en wanneer er vragen werden gesteld zei men dat het een Belgisch project is en daar verder niets aan kon doen.

Het MOU, memorandum of understanding, van 18 juni 2018, is getekend en niet openbaar gemaakt.

Op 5 juli 2019 is het contract getekend.



Verdeling van de projecten:
Nederland kreeg de leiding over de fregatten, 2 voor Nederland en 2 voor België.

Het project is toegewezen aan Damen Naval, waarbij de Belgen niet bereid waren om veel geld uit te geven aan lange afstandsrocketten.

België heeft de leiding over de mijnenbestrijdingsschepen en daar zijn zij voortreffelijk mee begonnen.

De Europese aanbesteding was in 2018, wat betekent dat zij de opdracht eerder hebben verstrekt dan dat het contract werd getekend (2019).

Het eerste schip moet in 2023 worden opgeleverd en in 2024 operationeel zijn.

De schepen moeten tenminste 30 dagen autonoom op zee kunnen verblijven en worden aangepast voor de beveiliging van onderzeese infrastructuur op de Noordzee.

Gelijktijdig één schip langdurig expeditionair inzetbaar en één schip voor kortere duur, bijvoorbeeld op de Noordzee. In het kader hiervan opteert de KM voor twee extra schepen.

De moderne filosofie is om de man buiten het slagveld te houden. Dat betekent dat men moet werken met apparatuur die op afstand te bedienen is. Het schip blijft dus buiten het mijnenveld en alles moet op afstand geregeld worden. Dat betekent ook dat het schip niet A-magnetisch hoeft te zijn.

De schepen moeten dertig jaar meegaan en de toolbox, de wapensystemen die aan boord zijn, moeten na tien jaar vervangen worden en het onderhoud is opgenomen in de offerte.

De aanbesteding volgens de Belgische methode, België heeft de leiding. Technische, operationele en logistiek (50%), Financiële (40%) en Industriële (10%). Dit alles volgens de Essentiële Veiligheid Belangen België (EVB)

Vijf consortia hebben een offerte ingeleverd:
Belgian Naval & Robotics (Naval Group ECA)
Damen

EDR Sea Naval Solutions
Saab

Navantia. (financieel niet haalbaar) en Saab (ontwerp schip voor de Botnische Golf en dus niet inzetbaar op Noordzee en Atlantische Oceaan) hebben zich teruggetrokken.

De offerte van Belgium Naval Robotics kwam als beste uit de bus. Gedegen kennis van MCM en het bedrijf had ook de Tripartite gebouwd.



Wordt vervolgd

Rectificatie op het artikel "De geschiedenis van de Matrozenmuts"

Van een van onze lezers van de periodiek "De Postboei" 2024-1, de heer Uwe Smit, ontving de redactie een reactie aangaande de invoering van de witte petkap van de "Platte pet".

In het artikel staat vermeld dat de het witte petkapje van de platte pet sinds 1973 het hele jaar door wordt gedragen.

Uwe Smit werd op 1 augustus 1968 korporaal en droeg vanaf die tijd al een platte pet met wit petkapje.

Uiteraard is de redactie direct op de aanwijzing van Uwe in de archieven gedoken en komt tot de conclusie dat de huidige witte pet bij de Koninklijke Marine reeds werd ingevoerd per 1 januari 1925 bij Koninklijk Besluit van 21 oktober 1924, nummer 40.

De blauwe pet werd afgeschaft op 1 oktober 1965 bij beschikking van de Minister van Defensie van 7 september 1965 nummer 704911/465648.

Het voorgaande model, het zogenaamde conducteurspetje, mocht worden afgedragen tot 1 januari 1928.

Uit: De Bakstafel "De geschiedenis van de witte pet en muts"



Foto impressie van de kleine vaardag op 1 mei (Foto's in willekeurige volgorde)





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 mededingsblad 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