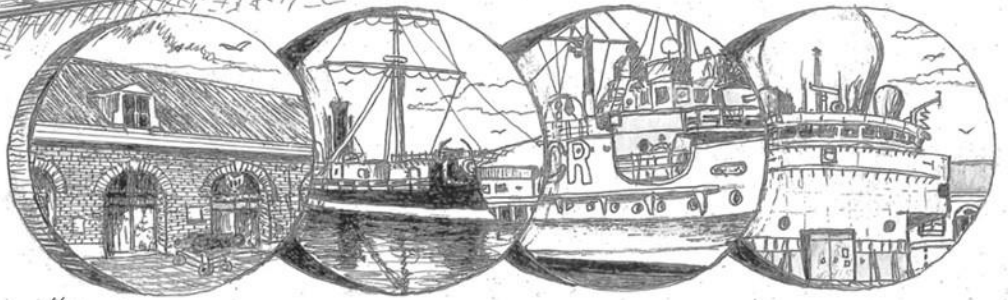
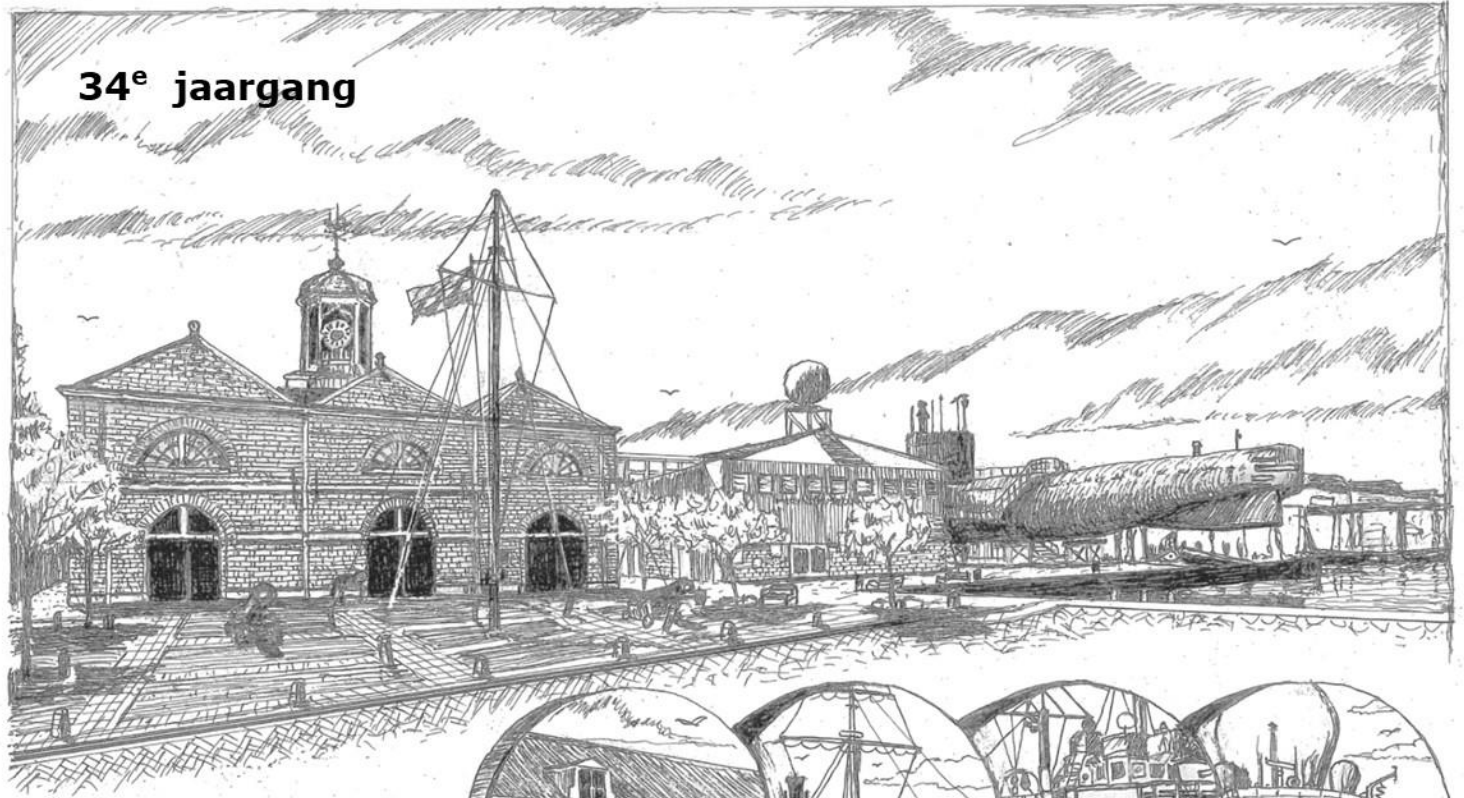


34<sup>e</sup> jaargang



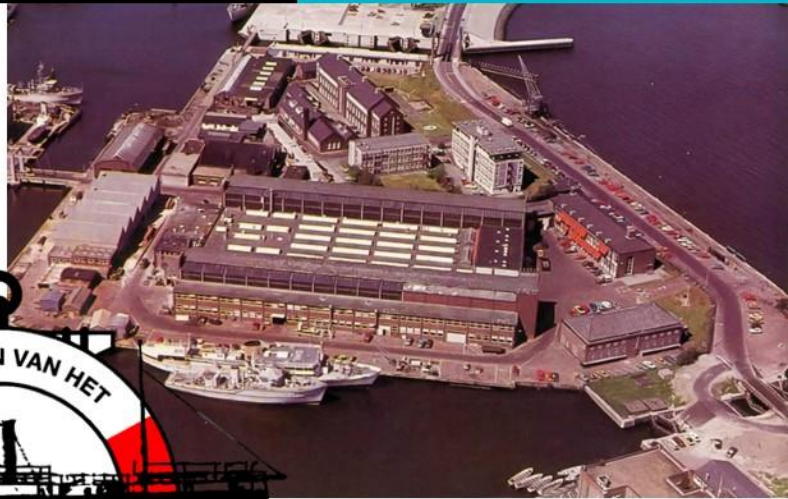
*duviza*

*duviza*

**POSTBOEI**

**September 2024**

**nr. 2024/4**



### 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 over de verbouwing	4
Onderhoud Bruggencomplex De Ruyter	6
Oproep: Deel uw Zoutwaterervaringen	6
Tacoma City op herhaling	7
Stemmen op de Tonijn	7
Annet Jonker - Registrator	8
15 augustus, 72 jaar geleden	10
Verslag Bosscherlezing – deel 2	11
Zoutwaterverhaal: Mijmering van een commandant	15
Zoutwaterverhaal: Curacao	16
Pentekening Groene Draeck	17
Luitenant-Admiraal Willem J. Baron Van Ghent	17
Bezoek Minister van Defensie aan Zr. Ms. Dolfijn	21
Periscoop op! De laatste maanden in Indië	23
Bosscherlezing 120 jaar verbindingdienst	26

## Agenda 2024

### Bosscherlezing

**16 oktober** Als een 2-luik lezing  
*120 jaar KM*  
*Verbindingsdienst*  
Sprekers:  
Voormalig chef MVBD  
J. Buzepol  
en Hoofd IV-N6  
KLTZ keE. Bos

**Entreprijzen** **Marinemuseum**  
Zijn verhoogt naar € 13,00  
Individuele donateurs wordt  
€ 18,00  
Partner donateurs wordt  
€ 31,00  
Donatie voor het leven  
wordt € 360,00

**N.V.T.** **Vriendendag**

**Hell Ships** **Activiteiten**  
**Gevangen op zee**  
Expositie in de  
Geschutmakerij over de  
transporten door de Japanse  
bezetter van krijgsgevangenen,  
burgergeïnterneerden en  
Indonesische dwangarbeiders  
vanuit vml. Nederlands-Indië  
met Hellshops naar Japan.

### Laatste Nieuws

6 juni 2025 Lezing RAF-Dutch SQ 320

[www.marinemuseum.nl/nl/stories](http://www.marinemuseum.nl/nl/stories)

*Voorwoord  
Fijko van der Laan*

*Uitgebreid voorwoord van de directeur,  
over de verbouwing van het  
Marinemuseum*

Waarde vrienden en donateurs,

Wat een geweldig nieuws kregen we onlangs te verwerken. Ons geliefde Marinemuseum zal worden gerenoveerd en gemoderniseerd en daarvoor wordt een bedrag van 40 miljoen euro beschikbaar gesteld. De al langer voorbereide plannen kunnen nu grotendeels uitgevoerd worden. Proficiat aan directeur Kees Boelema Robertus en zijn team voor dit mooie resultaat. Onze verwachtingen zijn hoog gespannen en de Stichting Vrienden van het Marinemuseum zal vanzelfsprekend een steentje (naar vermogen) bijdragen. In het voorwoord van de directeur krijgt u een uitgebreide toelichting.

De redactie is erin geslaagd weer een breed samengestelde ruiker te produceren van allerlei onderwerpen uit de marine historie. Chapeau daarvoor. Nieuw is een blik op het werk van medewerkers van het museum. In deze Postboei doet Annet Jonker veel uit de doeken over haar werkzaamheden. Ook weer een paar zout water verhalen maar ook actualiteit zoals het bezoek van de nieuwe Minister van defensie aan Zr. Ms. Dolfijn. Zo na het zomerverlof weer leesvoer te over.

Dit jaar is het trouwens tweehonderd jaar geleden dat het destijds qua diepte en breedte grootste kanaal ter wereld gereed kwam. Op 16 december 1824 arriveerde het oorlogsschip 'Bellona' in Den Helder na een tocht vanuit Amsterdam via het Groot Noordhollandsch Kanaal. De plannen voor dit kanaal ontstonden al in 1812 voor een 'ongehinderde doorvoer van alle behoeften zoo (wel) voor de marine als voor de fortificatiën'. Koning Willem I voelde in 1816 meer voor een kanaal door 'Holland op z'n smalst' maar dat bleek technisch nog niet haalbaar. Het werd dus Amsterdam - Den Helder. In 1819 begon de echte aanleg daarvan. Deze korte historie laat maar zien dat er tussen plannen en realisatie nog best wat tijd kan gaan zitten. Laten we ervan uitgaan dat de modernisering van het Marinemuseum toch wat voortvarender verloopt.

Voorlopig zullen we het moeten doen met het huidige museum en de op korte termijn uit te voeren aanvulling 'Marine van nu' daarom tot slot toch weer een graag een tot ziens in ons Marinemuseum!

Fijko van der Laan,

Voorzitter

Zoals u mogelijk al begrepen heeft Defensie medio juli 2024 besloten om 40 Miljoen euro beschikbaar te stellen voor een algehele vernieuwing van het Marinemuseum.

Wij allen zijn ontzettend blij met dit besluit, dat zal u niet verbazen.

En, het is het resultaat van jaren van voorbereidend werk waar velen bij betrokken zijn geweest. Dit was echt een team-effort.

Toen ik meer dan vijf jaar geleden aantrad – dit is inmiddels mijn langste plaatsing ooit – waren mijn voorgangers al bezig geweest met onderzoeken naar vernieuwing van het Museum.

Vernieuwing is al langer noodzakelijk omdat zowel de faciliteiten, als de museale presentatie echt gedateerd zijn.

Daarnaast werd het in toenemende mate duidelijk dat wij niet meer kunnen voldoen aan de eisen die aan musea mogen worden gesteld voor wat betreft de bewaaromstandigheden van de collectie.

De staat van de gebouwen is erbarmelijk mede door langdurig gebrek aan onderhoud van de buitenboel. Kortom, het museum moet een reset hebben wil het ook op langere termijn een geloofwaardig en aansprekend uithangbord van de Koninklijke Marine blijven.

Dat constaterende is één ding, maar het vervolgens bestuurlijk mogelijk maken is iets anders.

Vijf jaar geleden was de ambitie voor het nieuwe museum al groot.

Er zou meegelift worden met het ontwikkelplan 'Willemsoord Noord' waarin het gebied tussen pakweg het Museum en het Paleis grondig op de schop zou gaan.

Dat project werd getrokken door Zeestad, de stadsarchitect *Edzo Bindels* had echt een prachtig plan gemaakt voor nieuwbouw van het Museum, nieuwbouw van de legering op het KIM en nieuwbouw van gebouw Medemblik.

In dit plan zou het Museum geconcentreerd worden in gebouw Dukdalf en de Sloepenloods.

Het huidige entreegebouw zou plat gaan.

Gaande 2020 werd langzaam duidelijk dat de omgeving nog niet toe was aan de ambitie van Willemsoord Noord. Het project viel stil.

Maar de plaatjes die destijds gemaakt zijn vormden wel de basis van het ambitiesdocument Marinemuseum 2.0 dat eind 2019 aan Defensie is voorgelegd.

Kosten destijds al bijna 60 miljoen. Er volgden jaren van nadere studies door onze Stichting, externen en Defensie. Er kwam een pandemie. Er kwam oorlog. Velen waren met andere dingen bezig dan een nieuw Museum. En terecht overigens.

Gaandeweg werd duidelijk dat de 60 miljoen ambitie echt te hoog gegrepen was. Dus geen verhuizing naar de Dukdalf en aan de slag met een minder ambitieus plan.

Het dossier leefde al die tijd nog wel, maar het kwam maar niet op de goede stapel, we stonden in de bestuurlijke grindbak.

In de loop van vorig jaar werd er toch weer een hartslag waargenomen en het dossier belande toen wel op de goede stapel. Met dank aan de opduwers! En nu is dan het besluit genomen. Hoe verder?

Allereerst moeten we afwachten wanneer de toegezegde fondsen beschikbaar komen. Defensieplanners gaan daarmee aan de slag. Dat wordt vervolgd.

Tijdens dat afwachten starten we uiteraard wel met de noodzakelijke voorbereidingen. Daarbij hanteren de volgende uitgangspunten:

Wij blijven in de huidige gebouwen.

Deze gebouwen worden gemoderniseerd, verduurzaamd en voorzien van een nieuwe museale presentatie.

Daarnaast zal de Sloepenloods museaal ingericht worden.

Dat laatste geeft ons de gelegenheid om het Museum met grote gebaren inhoudelijk te verbreden.

Ons Museum moet namelijk echt een *Marinemuseum* worden in plaats van het *Vlootmuseum* dat we nu zijn.

Dus aandacht voor Korps en MLD, zonder daarbij in de weg te zitten van onze collega's in het Mariniersmuseum in Rotterdam of de vrijwilligers van de Traditiekamer MLD op De Kooy.

Het proces begint nu met het aanpassen van ons ambitiesdocument aan de realiteit van nu. Daar zijn we inmiddels mee bezig.

Dan zal een externe projectleider aan het werk gaan om met ons een programma van eisen op te stellen voor het nieuwe museum. Met dat document onder de arm op zoek naar architecten en aannemers, en museale ontwerpers.

Dit alles aanbesteden, plannen, bouwen, collectie verplaatsen? Opslaan?

Nieuwe collectie verwerven? Veel vragen nog.

Het zal al met al een behoorlijk ingrijpende operatie worden waar we nog jaren mee zoet zullen zijn.

Maar wat een mooi vooruitzicht! Allereerst natuurlijk voor het Museum, dat na magere jaren eindelijk toekomst vast gemaakt kan worden.

Voor onze bezoekers, die straks een eigentijdse museale

ervaring gaan beleven.

Voor onze stad, maar ook voor de Koninklijke Marine! Die organisatie krijgt een museum dat echt recht doet aan de trots waarmee velen zich in al die jaren hebben ingezet voor veiligheid op- en vanuit zee.

Vooruitlopend op dit grootse project zullen wij in de komende periode ook echt werk gaan maken van de tentoonstelling '**Marine van Nu**'.

Met nieuwe collectiestukken (Goalkeeper, Brughuis LCU), zal de Geschutmakerij van het Museum worden toegerust met de verhalen van de KM van deze eeuw, een geschiedenis waar het Museum nog niet aan toe is gekomen.

Dit is tevens een 'mini generale repetitie' voor het nieuwe museum waar dit verhaal één op één zal moeten terugkeren.

Dit alles zo opschrijvend realiseer ik me zeker dat er veel werk op ons af komt. Maar wat een mooi werk is dat!

Ik dank u voor uw blijvende steun aan uw Museum, hartelijke groet, Kees



**SCHILDERWERKZAAMHEDEN BRUGGENCOMPLEX DE RUYTER**  
**ZIE ARTIKEL OP DE VOLGENDE PAGINA**

HET BRUGGENCOMPLEX VAN HET GELEIDE WAPENFREGAT "DE RUYTER" WORDT MOMENTEEL AAN DE BUITENZIJDE GERENOVEERD ALS ONDERDEEL VAN HET MARINEMUSEUM. DIT IS OM DE PAAR JAAR NODIG OM HET VERFSYSTEEM OPTIMAAL TE HOUDEN, ZODAT HET COMPLEX GOED BESCHERMD IS TEGEN DE ALTIJD INTENSIEVE WEERSINVLOEDEN IN DEN HELDER.

DE FREGATTEN VAN DE TROMP-KLASSE, "DE RUYTER" EN "TROMP", WAREN ONGEVEER EEN KWART EEUW (1971-1999) DE BEPALENDE VLAGGENSCHEPEN VAN DE KONINKLIJKE MARINE, NIET IN DE LAATSTE PLAATS VANWEGE DE OPMERKELIJKE KOEPEL VAN DE RADARANTENNE. DE SCHEPEN WAREN IN MEERDERE OPZICHTEN VERNIEUWEND VOOR DE MARINE; HET WAREN DE EERSTE SCHEPEN MET GASTURBINE VOORTSTUWING (VOOR ZOWEL DE HOOFD- ALS DE CRUISEVAART), ER WAS EEN TECHNISCH CENTRUM VAN WAARUIT APPARATUUR, MOTOREN EN MACHINES OP AFSTAND BEDIEND KONDEN WORDEN. ER WAS CONTROLE OP DE BEDRIJFSTOESTAND EN MONITORING VAN TEMPERATUREN, SNELHEDEN ETC.

HET WAREN DE EERSTE SCHEPEN MET EEN BEWAPENING DIE GROTENDEELS BESTOND UIT GELEIDE WAPENS.

DE 3D-RADAR WAS UNIEK EN ZEER GEAVANCEERD VOOR DIE TIJD: NAAST RICHTING EN AFSTAND KON OOK DE HOOGTE VAN EEN DOEL WORDEN BEPAALD.

DE 3D-RADAR KWAM VOORT UIT HET BROOMSTICK-PROGRAMMA, WAARAAN OOK DE KONINKLIJKE MARINE EN DE BUNDESMARINE DEELNAMEN.

BRANDSAFWAY VOERT DE WERKZAAMHEDEN UIT EN HET MUSEUM IS DANKBAAR VOOR HET GOEDE WERK. MET DANK AAN JETZE VISSER EN ZIJN TEAM.

HET BRUGGENCOMPLEX IS DAGELIJKS TE BEZOEKEN EN TOONT DE SCHEEPSBRUG, RADARCABINES EN HET RADARSYSTEEM IN DE BOL

Tekst:  
Graddy Boven  
1<sup>e</sup> Conservator  
Marine Museum

## 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](mailto:tgeiger@quicknet.nl)

## Zoutwater verhalen "Tacoma City op herhaling"

Door Bob Roetering  
Dit artikel stond ook in Nieuwsbrief 2014-1

Op 14 oktober 1978 verlaat het duikvaartuig Hr.Ms. Rhenen de haven van Vlissingen. Er hangt een potdichte mist, maar met mistnavigatie wordt via de rede opgestoomd naar het Oostgat. Tijdens de draai het Oostgat in ziet men op de radar dat een tegenligger toedraait en het schip wel erg dicht zal naderen. Te boord draait de commandant weg over stuurboord en de tegenligger mist Hr.Ms Rhenen op enige meters achterlangs. Op de brug ziet men in de dichte soep slechts een schim; alleen de boeg is even te zien en met grote witte letters op de zwarte huid is de naam te lezen: **TACOMA CITY**. Maar het verhaal gaat verder. Enige bemanningsleden staan tijdens de near-miss in de dichte mist op het halfdek; ze zijn net klaar met het aardappelenjassen. Plotseling zien ze de grote boeg van de Tacoma City hoog boven zich uitrijzen. Eén van de bemanningsleden deinst achteruit en duikelt over de reling overboord. De rest heeft het in de consternatie niet in de gaten. De matroos raakt niet in paniek, maar weet dat de boulevard van Vlissingen nabij is en zwemt



1976 Hr. Ms. Rhenen voor de kust van Vlissingen.  
Collectie Marine museum

rustig naar de kant. Hij kruipt de wal op en wordt op de boulevard opgemerkt door een patrouillewagen van de politie. In de Belgische loodsensociëteit krijgt de man droge kleren en de politie belt CMM Vlissingen, die Bureau Operaties van CZM in Den Helder inlicht. Daar krijg ik, als stafofficier Mijndienst, het telefoontje en laat de man ophalen door het Mijndienst-station Vlissingen. Mijn volgende gesprek is met de commandant van Hr. Ms. Rhenen waarin ik begin met de vraag of hij misschien iemand mist. Hij dacht van niet.

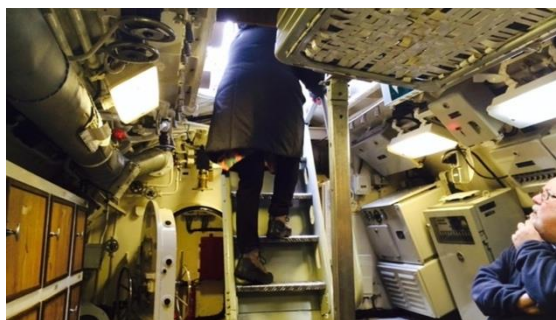
We hebben later nog eens ernstig met elkaar gesproken, maar de conclusie was toch dat we met zijn allen weer eens veel geluk hadden gehad. Meer geluk dan de commandant van Hr.Ms. Noord Brabant, wiens schip bijna vijf jaar eerder bijna doormidden werd gevaren, op dezelfde Westerschelde door dezelfde **Tacoma City**.

*De aanvaring met Hr. Ms. Noord Brabant vond plaats op 9 januari 1974, dit jaar 50 jaar geleden (red.). In diverse gemeenten*

## Zoutwater verhalen "Stemmen op de Tonijn"

Door Henk Cuijff  
Dit artikel stond ook in Nieuwsbrief 2014-2

had men voor de gemeenteraadsverkiezingen op 19 maart 2014 een aantal bijzondere stemlocaties ingericht. Zo ook in Den Helder, waar men onder andere in het voorschip van museumschip Tonijn, weliswaar met enig passen en meten (de stembus kon maar net door het luik),



voor het benodigde meubilair een plaatsje had kunnen vinden. De locatie mocht zich verheugen in landelijke belangstelling van kranten, radio en televisie maar voor wie dat allemaal niet meegekregen heeft, hierbij nog een korte foto-presentatie.



En ook bij de verkiezingen voor Europese verkiezingen op 22 mei 2014 fungeerde de Tonijn weer als stembureau, maar dit keer geloofden de media het eigenlijk wel; alleen de Helderse Courant had nog een foto.

Foto's © Co NHD



## Registrator van het Marinemuseum, Annet Jonker

Als je mensen vertelt dat je in een museum werkt, denken ze vaak dat je kaartjes verkoopt of toezicht houdt. Dat is namelijk het deel wat museumbezoekers zien als ze langskomen. Leuk om daarom iets te vertellen over het werk achter de schermen. Mijn enthousiasme voor musea ontstond al op de lagere school.

Tijdens vakanties in Nederland bezochten mijn ouders met mij en mijn zus regelmatig lokale musea of landhuizen. Daar waren leuke, mooie en bijzondere dingen te zien en verhalen te beluisteren.

Nog steeds word ik blij en kom ik tot rust als ik een museum bezoek.

Na het VWO in Schagen begon ik in 1985 aan de studie Geschiedenis aan de Universiteit (UvA) van Amsterdam.

In het 1e jaar kreeg je alle tijdvakken. De colleges van Fik Meijer over Oude Geschiedenis vond ik reuze boeiend. Maar toch koos ik uiteindelijk voor de richting Nieuwe en Nieuwste Geschiedenis die vanaf het jaar 1500 loopt.

Tijdens mijn studie heb ik twee museumstages gedaan.

In het Westfries Museum in Hoorn mocht ik een tijdelijke expositie maken over artistieke Westfriese huisschilders en in de Oudheidkamer te Wieringerwaard verzorgde ik de inrichting van de net opgerichte oudheidkamer en zette ik het registratiesysteem op.

Ik merkte tijdens die stages dat ik het museumwerk leuk vond en dat het bij mij paste. Het verzamelen, onderzoek doen, inrichten, ik vond en vind dat fijn om te doen. Omdat de arbeidsmarkt niet geweldig was heb ik na het afronden van de studie Geschiedenis nog een jaar Kunstgeschiedenis aan de UvA gevolgd.

Daar leerde ik o.a. kijken naar kunst en leerde ik over materialen. Samen met de vaardigheden van de studie Geschiedenis heel handig in mijn latere werk.

Ik 1992 vond ik een baan als conservator bij het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers in Den Helder.

In het museum (toen nog) aan het Bernhardplein was ik druk met inrichting, museumteksten, tijdelijke exposities, verzamelen, registreren, educatie en contact onderhouden met bijvoorbeeld de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM).

Omdat het werk in het Reddingmuseum nog niet fulltime was heb ik ook nog een aantal jaar op het hoofdkantoor van de KNRM in IJmuiden gewerkt als foto- en kunstregistrator.

Het was heerlijk om daar met een grote groep collega's en redders samen te werken. Er was bij de KNRM zoveel inzet en er waren veel verhalen over reddingsoefeningen en -acties.

Met de komst van het nieuwe Reddingmuseum op de Oude Rijkswerf ging ik fulltime in Den Helder aan de slag. Een nieuw museum betekende samenwerken met de vormgever, filmmakers, verhuizers en tentoonstellingsbouwers. Hectisch want er moesten ook extra objecten gevonden worden, onderzoek worden gedaan, teksten geschreven en ingericht. Maar wat waren we allemaal blij met en trots op het resultaat. Het was ook fijn dat de varende reddingboten voor het museum afgemeerd konden worden. Het was dikwijls een gezellige drukte in het museum met allerlei vrijwilligers die diverse werkzaamheden uitvoerden.

In 2007 kwam ik bij het Marinemuseum. Ik werd aangenomen om de objectregistratie van de historische collecties op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) en de traditiekamers van de onderzeedienst (OZD) en de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) uit te voeren.

Allerlei nieuwe onderwerpen, termen en objecten kwamen voorbij. Later volgde de registratie van herinneringsvoorwerpen bij de Koninklijke Marine. Op die manier kwam ik op vele plaatsen en leerde ik veel over de marine.

Bij het Marinemuseum houd ik met bezig met de objectregistratie, documentatie, bruiklenen, schenkingen, tekstprojecten (bijvoorbeeld op de Tonijn, van de buitenobjecten en de informatiemeubels op de bovenverdieping van de Geschutmakerij), tijdelijke presentaties (Eten bij de KM op de Schorpioen), de inrichting van de museumschepen, het beantwoorden van vragen over de collectie en marine-onderwerpen en de bibliotheek.



Het is leuk om met voorwerpen te werken en daarover informatie te vinden. Informatie over de functie van het object, de herkomst, het materiaal en de maker. Op die manier wordt de geschiedenis en het verhaal van het voorwerp of zijn eigenaar vastgelegd en kunnen we dat in het museum gebruiken voor tentoonstellingen, publicaties, evenementen en informatie aan derden.

Objectregistratie is zeker niet statisch. Door o.a. verplaatsingen van objecten, nieuwe informatie over de functie, de maker of de eigenaar, objectfotografie of uitleen, wordt er regelmatig iets toegevoegd aan het registratiesysteem. Het zelfstandige aan het registratiewerk bevalt mij prima maar ik vind het ook fijn om in een team te werken. Bij de collega's en vrijwilligers is veel kennis aanwezig en al pratende kom je tot goede ideeën en doe je inspiratie op. Ook de hilarische marine-verhalen zijn geweldig om te horen.

Over onze collectie zijn vele verhalen te vertellen. Zo worden na het uitdienststellen van marineschepen diverse voorwerpen in de collectie van het museum opgenomen. Bijvoorbeeld scheepsbellen en juist met die objectcategorie is vaak wat aan de hand. Zo had het museum een bel uitgeleend aan een gemeente en bleek die scheepsbel door de bewuste gemeente geschonken te zijn aan de beheerstichting van het voormalig marineschip waarvan de scheepsbel afkomstig was.

Een brief met uitleg over de situatie werd door mij aan de stichting verzonden met een aanbod om de bel in bruikleen te verkrijgen.

De stichtingsvoorzitter wilde dat echter niet en pas na het inschakelen van de juridische afdeling van defensie kwam het goed.

Een andere scheepsbel werd in een sloot aangetroffen en bij de politie ingeleverd. Die scheepsbel bleek een bruikleen aan een stichting in Amsterdam te zijn en daar had men even 'vergeten' om de vermissing aan ons door te geven.

Ook stond de scheepsbel van de Hr.Ms. Scheveningen na de uitdienststelling van het schip, 10 jaar op de zolder van een bemanningslid.

Bij een verhuizing kwam de bel weer boven water en werd die een beetje beschaamd aan ons overgedragen.

Het Marinemuseum heeft een zeer gevarieerde collectie. Zo hebben we schilderijen, scheepstoebehoren, onderscheidingen, serviesgoed, uniformen, wapens en nog veel meer.

Dat geeft veel afwisseling in mijn (registratie)werk. Met bepaalde objecten heb ik een extra klik.

Zoals met het schilderij van de briefschrijvende matroos Gijsje, in 1895 gemaakt door H.M. Krabbé (ja, familie van).

Matrozen werden en worden niet zo vaak afgebeeld en als je naar het schilderij kijkt kun je er van alles bij bedenken.

Dat Gijs een brief schrijft aan thuis, aan zijn liefje of wellicht een formulier invult.

Onderzoek heeft uitgewezen dat het hier naar alle waarschijnlijkheid gaat om matroos Gijsbertus Johannes Everardus Loevens, die als 'jongen' aan boord van het opleidingsschip *Admiraal van Wassenaer* geplaatst was.

Gijs werd in februari 1895 uit de marine ontslagen 'wegens gebrek aan aanleg en slecht gedrag'. Krabbé heeft schetsen van de matroos aan boord gemaakt en dat voel je.

Een ander bijzonder 'voorwerp' is de onderzeeboot Tonijn. In zijn geheel behouden en met originele inrichting. Als je er doorheen loopt ruik en voel je het verleden van de boot; de vele vaaruren en de spanning van het onderwater zijn.

De verhalen van de onderzeedienst-suppoosten vormen een belangrijk onderdeel van de beleving aan boord. Met de Tonijn kunnen wij het verhaal van de Nederlandse onderzeedienst vertellen; de technische innovaties, de opleiding van de bemanning, de belangrijke functie van onderzeeboten en het leven aan boord.

Op het gebied van collectiebeheer is dus altijd wel wat te doen. Een groot project ligt in het verschiet: het Marinemuseum 2.0. Met veel restauraties, objectbewegingen, nieuwe museuminrichting, onderzoek, nieuwe museumteksten en ga zo maar door. Genoeg om ons allemaal bezig te houden.

*(Red): Zie ook het voorwoord van de directeur Marine museum*



**DRS. ANNET JONKER**

15 augustus, 72 jaar geleden  
eindigde de Tweede Wereld Oorlog

„Dingen van lang geleden zitten diep onder  
de huid”

„  
Onze *vijheid* lijkt *vanzelfsprekend*, maar we zijn  
er *slechts één generatie van verwijderd*”

Karen Boelema  
Stichting 15 augustus Herdenking Den Helder

De emoties waren voelbaar tijdens de herdenking van het einde van de Tweede Wereldoorlog in Den Helder. Uitgerekend in de meest gebombardeerde stad van Nederland kreeg de ceremonie extra lading

Bij de kranslegging op De Vijfprong was een prominente rol weggelegd voor de Koninklijke marine.

De zeestrijdkrachten hebben in Zuidoost-Azië grote offers gebracht voorafgaand aan de capitulatie van Japan. Dat gebeurde 79 jaar geleden, op 15 augustus 1945.

Vandaar dat de “Stichting 15 augustus Herdenking Den Helder” jaarlijks bijeenkomt bij het monument waarop staat ‘Voor hen die vielen’.  
Waarnemend voorzitter Karen Boelema Robertus hierover in haar openingswoord:

„Voor velen onder ons is de oorlog van toen nog lang niet voorbij.

Onze verworvenheden lijken zo *vanzelfsprekend*, maar we zijn er *slechts één generatie van verwijderd*. Daarom moeten wij ook volgende generaties betrekken bij wat nooit vergeten mag worden.”

Aansluitend was er de vlagceremonie waarbij de nationale driekleur halfstok werd gehesen, met ondersteuning van de Stichting Zeekadetkorps Den Helder.

Vlootpredikant Johan Trouwborst putte in zijn toespraak inspiratie uit het boek ‘De tolk van Java’.

„Een beklemmend, adembenemend boek, je moet er een sterke maag voor hebben”, aldus Trouwborst.

In dit boek beschrijft de zoon de worsteling van zijn vader die Nederlands-Indië ontvluchtte nadat hij op de dodenlijst van Soekarno was beland.

„Eenmaal in Nederland merkt hij dat hij er niet los van komt. Hij is wel uit de oorlog, maar de oorlog niet uit hem.

Achter de voordeur blijkt vader een sadist die zijn vrouw slaat en zijn kinderen verwaarloost. Steeds vallen er

klappen, iedereen loopt op eieren. Kinderen voelen op afstand hoe de pet van pa staat”, schetst Trouwborst de explosieve gezinssituatie.

Als hoofd geestelijke verzorging van het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) legt Trouwborst de vinger op de zere plek. „De kwetsuur van de een wordt de verwonding van de ander.

In de volwassene schuilt een gekwetst kind. Binnenshuis weet ieder hoe laat het is, maar buiten de deur niet. Op straat houden ze de schijn op. Daar doet iedereen het zwijgen toe. Zo blijft de situatie in stand en ook het gezinssysteem werkt daaraan mee.”

### Tolk van Java

Niet voor niets dat ‘De tolk van Java’ pas verschijnt zodra zijn vader is overleden, zegt Trouwborst. „Eerder kon hij het niet vertellen en schrijvend merkt hij hoezeer hij altijd in de vechtstand stond. Hoe diep zijn gekrenktheid was. Alsof zijn vader in hem zat. Nu heelt hij zichzelf door het op te schrijven.”

Zwijgzame toehoorders, waaronder voormalig KNIL-militairen en hun nazaten, zijn zichtbaar geraakt. Als de vlootpredikant ‘in de meest gebombardeerde stad van Nederland’, tot de volgende slotsom komt.

„Dingen van lang geleden zitten diep onder de huid. Onder de waterlijn zit veel oud zeer en de verhalen van toen werken door in de generaties van nu. Jullie dragen de ‘vergeten oorlog’ in de genen. Jullie belichamen deze geschiedenis.”

De vertolking van het Indische Onze Vader door *Thilly Faas*, komt recht uit het hart en is indrukwekkend. Haar gebed laat ook de toeschouwers rond het afgesloten verkeersplein aan de watertoren bepaald niet onberoerd.

In het verlengde hiervan doet *Rob Picauly* zijn verhaal namens de Molukse gemeenschap van Den Helder.

Zijn vader werd geboren op Ambon in een gezin van dertien kinderen, moeder werd geboren op Sumatra in een gezin van zes kinderen. Vader diende bij de marine, opa bij het KNIL.

„Moeder leeft nog en zij is inmiddels 95. Van gisteren weet zij niet veel, maar van vroeger nog heel veel”, aldus Picauly.

Hij vindt het een grote EER om bij de herdenking te debuten als vertegenwoordiger Van Molukkers in Den Helder.

Picauly zag de afgelopen week documentaires over Nederlands-Indië. Wat hem het meest aangreep, was het verhaal van een verzetsstrijder tijdens de Japanse bezetting. „Die had de Nederlandse vlag in een bamboestok verstopt. Kun je nagaan hoe diep de liefde voor het Koninkrijk toen zat.”

Locoburgemeester *Peter de Vrij* memoreerde zijn carrière in de gezondheidszorg. „Daarbij mocht ik veel mensen ondersteunen uit het voormalige Nederlands-Indië en de Molukken. Mensen met banden met Indonesië, die in Jappenkampen hebben gezeten, krijgsgevangenen werden gemaakt, marinemensen die

hebben gevochten en die de Slag in de Javazee hebben overleefd.”

### Liefde

De Vrij werd in zijn rol van zorgprofessional diep geraakt door hun verhalen. „Met hoeveel liefde zij spraken over het voormalige Nederlands-Indië. Dat alles heeft op mij altijd een enorme indruk gemaakt.” De band met Nederlands-Indië zit volgens hem ‘in de haarvaten van onze samenleving’. „Denk aan talloze woorden als branie, soebatten en tabee. De Pasar Malam Den Helder is na Den Haag de grootste in ons land.”

Na de ceremoniële kranslegging door nabestaanden, veteranen en de krijgsmacht, was er gelegenheid op persoonlijke titel bloemen neer te leggen. Daar maakten veel Nieuwediepers dankbaar gebruik van.

© NHD, Tekst: Coen van de Luytgaarden,  
© Foto's Redmouse



## Verslag Ph.M. Bosscherlezing

### “Mijnenbestrijding nieuwe stijl”

Deel 2

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

Het schip heeft mooie lanceringsystemen, onbemande vaartuigen bovenwater, in de lucht én onderwater, en ROV onderwater automatisch.

Oud-commandant Mijndienst KTZ *Toebast* is de projectofficier namens Nederland. Nederland heeft een projectcommissie van vijf of zes man, die kijken alleen maar of alles goed gaat, want Belgium Naval Robotics heeft de leiding.

Wij hebben gezegd, wij willen dat schip hebben en wel op dat tijdstip en aan die eisen moet het voldoen. Bepaalde systemen zijn ook niet gespecificeerd. Daar zit een levensgroot risico in, want we moeten afwachten wat de industrie daarvan maakt en wat het oplevert. Daar zijn dus regelmatig moeilijke gesprekken over.

De offerte van Damen was een lachertje, wij hebben ons echt afgevraagd of het wel serieus was. Zij hebben gewoon een OPV genomen en daarvan een mijnenveger gemaakt. Wij hadden het idee dat ze niet erg geïnteresseerd waren, omdat zij eigenlijk al hun effort wilden spenderen aan de vervanging van de fregatten.

Toolboxen: Damen had al een heel leuk apparaat van Israël, de Elbit, een Israëliisch bootje.

Kanttelingen bij de Naval Group offerte, denk maar aan hoe het met de onderzeeboten is gegaan; volgens de Franse methode.

Verhaal van onderhandelen en met diverse opties komen. Twee weken voor het sluiten van de offerte werd er 200 miljoen korting aangeboden, toen bleek het financieel natuurlijk heel aantrekkelijk.

Zij hebben de Belgen ontzettend veel beloofd, centrum voor drones, ja, moet je er een school bij hebben? ja, komt eraan en daar speelt natuurlijk ook politiek bij.

De Belgische aankoop van de JSF, de Brexit en Frankrijk probeert natuurlijk ook de Europese defensie in handen te krijgen, de KLM/Air France en ook nu, en daar zijn problemen mee, wij weten ook niet wat de heer Trump gaat doen met de NATO.

De Fransen hadden al een vervangingsprogramma met de Britten en dat hebben ze gewoon geschrappt; zij gaan niet verder met de Engelsen. Dat is toch weer de historische tweestrijd.

Belgium Naval Robotics, dat is een samenwerkingsverband tussen de ECA en de Naval Group, wat in 2018 is neergezet in Brussel en dat is gewoon een kantoor. Zij hebben de opdracht gekregen van bouw 12 schepen.

Op 15 maart 2019 is deze opdracht gegeven door de Belgische minister van Defensie, en dat gebeurde voordat de politiek in Nederland toestemming gaf.

De hoofdrolspelers, Kership, en dan krijgt u weer de Naval Group en een Franse werf, die zijn belast met de productie van 12 schepen, alleen het casco. Dan moeten ze allemaal naar Frankrijk komen en daar worden ze door de Naval Group uitgerust en die is verantwoordelijk voor de wapensystemen en operationele oplevering. De ECA die gaat de wapensystemen leveren.

De ECA is Etude Construction Aeronautique, maar dat is inmiddels een groot elektronisch bedrijf in Frankrijk. Bij de Mijndienst bekend van de PAP, u weet wel dat oranje ding onderwater ROV, was van de ECA.

Zij zijn samengegaan met iXblue in 2022 tot Exail, een dochterbedrijf van Exail Technologies van de familie Georgé.

Kardinaal Richelieu, onder Lodewijk XIII, heeft de staatswerf opgericht in 1631, nog steeds dezelfde werf, een groot bedrijf. Sinds 2017 onder de naam Naval Group. Wat heel grappig is, is dat zij in het begin van de zeventiger jaren naar de aandelenmarkt verhuisd en Thales heeft 37% van de aandelen, er zit dus Nederlands belang bij. In Den Haag is er een bureau van de Naval Group NL opgericht.

Een groot consortium, bouwt vliegekampschepen, nucleaire onderzeeboten, strategische onderzeeboten, aanval-onderzeeboten en nu ook vier schepen voor de Nederlandse onderzeedienst, de Baracudaklasse.

De bouw van de schepen is inclusief onderhoud en reparatie. Dus als er een schip in Dubai ligt wordt er een burgertechnicus naar toegestuurd om het mankement te repareren. All inclusive in de bouwprijs.

Een totaal andere filosofie dan vroeger; de Rijkswerf komt in dit verhaal niet meer voor. De afdeling materieel weer hier niets van, zij hebben hiervoor de tekeningen en de mensen niet. Verlies van kennis en werkgelegenheid.

Bob Roetering heeft aan het begin van dit project gestaan en de bedoeling was om kustmijnenvegers te bouwen als vervanger van de van Alkmaarklasse, maar toen viel de Muur.

Toen kreeg men plotseling inzicht in alle Russische mijnen van Oost-Duitsland, en kwam men tot de conclusie dat men deze mijnen niet had kunnen vegen, die waren zo sophisticated; daar zaten zoveel trucjes in.

Toen heeft Bob tegen de minister gezegd dat hij die kustmijnenvegers niet wilde hebben en dat hij naar onbemande schepen wilde overstappen, naar de Duitse Troika.

En ondanks het verschil van 400 miljoen ging de minister direct akkoord.

De Nederlandse investering voor de bouw van 6 nieuwe schepen, prijspeil 2018, bedraagt 980 miljoen, onderverdeeld in gezamenlijke projectkosten en aparte Nederlandse kosten zoals satellietcommunicatie en infrastructuur.

In de aanbesteding een onderhoudscontract voor 10 jaar.

Een normale prijs voor de bouw van deze schepen, de bouw van de van Almeer klasse was destijds 60 miljoen gulden per stuk. Voor een fregat betaal je tegenwoordig ook 600 tot 800 miljoen Euro.

Onderhoud en reparatie wordt gedaan door Flandres Shiprepair.

Spin-off in België, er is een MCM-lab voor toolbox technologieën en een cyber lab.

Een AUV-ontwerp in een centrum in Brussel en een AUV-productie-eenheid in Oostende. Bij Eguermin is een simulator.

De werf Kership is eigenlijk moet ervoor zorgen dat er casco's komen.

Kership heeft werven in Bretagne, maar Peru - het moederbedrijf van Kership - die heeft werven in Polen en Roemenië, en daar worden de schepen gebouwd.

De Oostende is het eerste Belgische schip, in december 2024 moet die in dienst komen en wordt nu afgebouwd in Frankrijk.

Het eerste Nederlandse schip, de Vlissingen, ligt ook al in het water, die wordt afgebouwd in die wordt in juni 2025 in dienst gesteld.

De Nederlandse schepen worden in Roemenië gebouwd. De bouw van een schip in Roemenië is 30% goedkoper dan bij een werf in Europa.

Van daaruit moeten de schepen via de Zwarte Zee naar Frankrijk worden gesleept en dat zal een probleem geven in verband met de oorlog tussen Rusland en Oekraïne.

Dat geldt ook voor het bevoorradingschip (de Den Helder) dat momenteel ook in Roemenië ligt.

In juni 2024 wordt de kiel voor de IJmuiden gelegd.

Fransen deelname, men had al het idee dat zij wilden samenwerken maar dat was politiek in Frankrijk nog niet rond. Uiteindelijk hebben ze vorig jaar gezegd "ja" wij doen mee.

Wij stappen niet **in** het project, maar wij doen mee. Dat betekent niet dat zij dezelfde identieke schepen zullen gebruiken. Zij hebben een instapsom moeten betalen voor de ontwikkelingsfase. Daarbij hebben zij de Franse en de Engelse systemen opgeblazen, waar de Britten, zoals u zult begrijpen, niet erg blij mee zijn.

#### De volgende truc van de Mijndienst:

Wanneer je dan te weinig schepen krijgt omdat er geen bemanning en geen geld is, dan *huur* je er toch een?

Zij hebben gewoon een koopvaardijship geleased, voor vijf jaar compleet met bemanning. Dus *inclusief* bemanning, onderhoud en alles wat daarbij komt kijken. Dit schip was bedoeld om daarmee proeven uit te voeren van alle systemen voor de nieuwe mijnenjagers.



**MV Geosea**

Handig om zo'n schip erbij te hebben, want wanneer de Zr. Ms. Rotterdam haar anker kwijtraakt wordt dit schip erop uitgestuurd om het anker te lokaliseren en op te vissen.

Er moesten nieuwe systemen worden getest op de Noordzee en terloops wordt gevraagd om een poging te doen om de **O13** op te sporen met het nieuwe systeem.



Het casco van de mijnenjager wordt samengesteld uit 27 modules. Het gebruikte staal is 12 mm dik en dat mag magnetisch zijn.

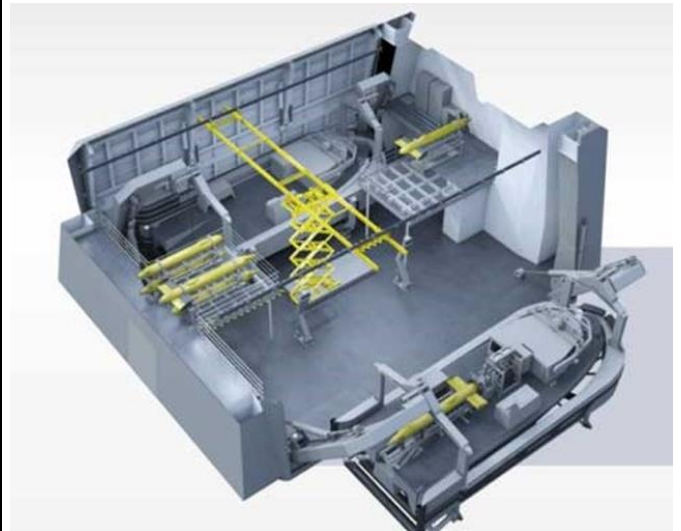
Het hele schip ligt klaar in onderdelen, alles genummerd, en lijkt net een bouwdoos.

- Het schip wordt voorzien van drie dieselmotoren, zodat er altijd twee in gebruik zijn en de derde in onderhoud.

- Gescheiden machinekamers, alle soorten brandstoffen kunnen worden gebruikt;

- gereed voor het gebruik van waterstof.

- Twee boegschroeven en een hekschroef. 85% van het vermogen geeft 15 knopen.



Een heel mooi systeem om de onbemande boten te water te laten: Het schip heeft een davit, twee luiken aan de zijkant, die gaan open en dan komen de davits naar buiten. In de davit zit een kooi en daarin is de onbemande boot geplaatst. Wanneer de davit is uitgedraaid en in het water ligt, zet je de onbemande boot in z'n achteruit en vaartzelfstandig weg. Als de boot terugkomt vaart deze in de kooi en wordt aan boord gehesen.

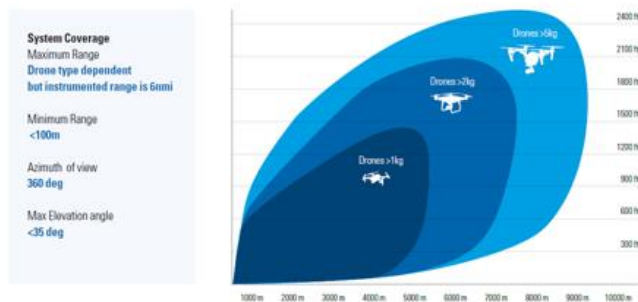


Voor wat betreft de navigatie zijn er geen plaatjes van de brug beschikbaar.

#### Apparatuur:

- Integrated Bridge System van iXBleu,
- INS Quadrans, Phins System,
- Dynamic positioning,
- twee navigatieradars wo, Terma Scanner 6000 lucht- en zeewaarschuwing.

↓



#### Verbindingen:

- Standaard KM verbindingen,
- je kunt met NORA praten, maar tegenwoordig hebben ze netwerken aan boord:
- satellietverbindingen,
- netwerk voor de NATO,
- netwerk voor nationale verbinding
- netwerk voor recreatie, dat men 's avonds met het thuisfront kan e-mailen.
- NATO Link 22, (dat hebben de LCF'en nog niet eens)
- Politie Astrid/C2000 aan boord.
- GMOSS en GSM.

#### C4 Commandosysteem:

AI: Lloyds, de grootste verzekeraar in de maritieme wereld, die heeft AI-systemen in 5 klassen ingedeeld: 1, dat is een eenvoudig AI-systeem t/m AI 5, dat is een volledig automatisch systeem, dan moet je denken aan een maanlander die volledig zelfstandig werkt.

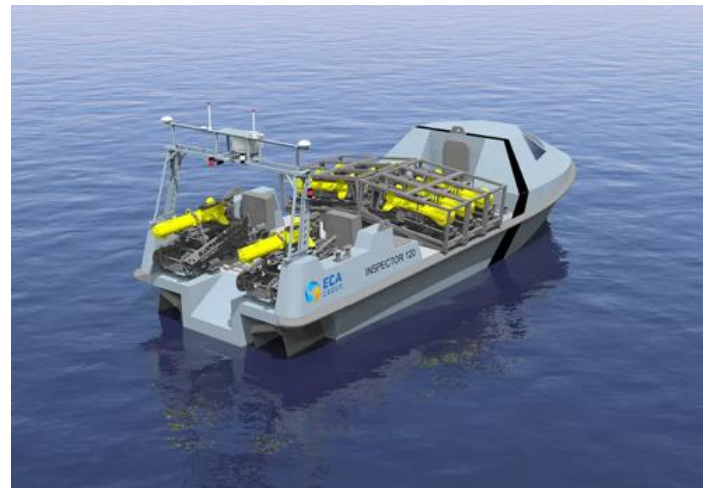
Dit systeem is C4/A4 volgens Lloyds; zover is dit systeem al en doet dus het meeste zelf. Aan boord een C2 systeem, hiermee doe je de missieplanning, programma en besturing. Verzamelt informatie, genereert via algoritmes een dreigingsbeeld en geeft dit door aan het C3 systeem.

Het C3 systeem evalueert het dreigingsbeeld en koppelt dit aan de tactische situatie. Stuur wapensystemen aan en zet die in.

Het C4 systeem beheert de MCM-operaties, de algemene oorlogsvoering en coördineert dit met andere eenheden en de wal.

Het heeft een interface met alle NATO-systemen. Het hele C4 systeem heeft een zeer hoge cyberbescherming. Het systeem is (nog) niet compatibel met KM systeem Guardian.

De onbemande boot wordt te water gelaten en functioneert geheel zelfstandig. ↓



Inspector 125 (USV)

Wordt vervolgd

## Zoutwater verhaal

Mijmering van een commandant van een oorlogsfregat met stoomvermogen

Op rijm opgetekend

“De eerste machinist aan dek!”, zoo roept de  
Commandant *verbolgen*,

“is dat een vuile troep met al die asch en roet!”.

“Ik wou dat God Neptuun dat zootje had *verzwolgen*”,  
zoo mort hij in zichzelf en wordt al meer verwoed.

Totdat op het halfdek de Chef komt aanmarcheeren  
en met een stram gezicht, als van den Prins geen  
kwaad,

den Commandant begroet en vraagt naar zijn begeeren,  
terwijl de rook en het vuil op het dek zijn sporen laat.

“Wat ik begeer, meneer, dat zult ge zelf wel weten!  
Kijk maar eens even rond, het is hier een zwijnenboel.

Ik geloof jelui benee bent ons hier aan dek vergeten  
en laat ons stikken hier. Het is hier een mooie boel

sinds jullie met je rook ons het leven komt vergallen!

Waar is die goede tijd toen wij met zeilentooi  
en met een sneeuw wit dek op zee steeds konden prallen  
en alles glom en blonk. Wat was dat goddelijk mooi

als dan des morgens vroeg met zwabbers en met  
dweilen

de schuit was schoongemaakt en het werk was  
afgedaan.

De wind blies in het want en in gespannen zeilen,  
de Jantjes in het wit aan het lappen, naaien gaan.

Doch sinds je vuile troep aan boord hier is gekomen,  
ben ik geen baas meer op mijn eigen schuit.

Ik houd me telkens in en moet mijn driften toomen,  
want heb ik het bij u, meneeren, erg verbruid

dan loopt je kar niet goed, het vuur wil niet meer  
trekken,

metalen lopen warm, de pijpen worden lek.

In stilte denkt jelui: je kunt aan dek verrekken,  
wij zijn thans baas aan boord en maken het bestek.

Als ik een machinist om zijn brutale streken  
eens huisarrest wou geven voor zijn straf,  
dan zei de Chef van het spul: nog in geen zeven weken  
komt de bakboordsketel klaar, en ik, de baas, was af.

Want ik weet gelukkig goed wat een officier moet weten,  
die bij het kanon of zeil het hoofdcommando voert.  
Van het zootje daar benee heb ik geen kaas gegeten,  
en dat is wat zoo vaak mijn mond en handen snoert.

Ga maar weer heen, meneer, ik weet wat je wil zeggen:  
De kolen zijn zoo slecht, het is heusch niet onze schuld.  
Dat praatje hoef je mij geen keer meer voor te leggen.  
Doch is de schuit gesmeerd, het is uit met mijn geduld.”

De machinist gaat heen en beu van al dat klagen  
gaat hij naar het logies, steekt zijn sigaar weer op  
en roept in het ketelruim na het tellen van de slagen:  
“Kom, boys, de stoom die zakt, gooi er nog een schopje  
op!”

Uit de derde nieuwsbrief van 2014, van Jan Klootwijk,  
gepubliceerd door Henk Cruijff

## Zoutwater verhaal

### “Curaçao”

\* Panamanian flag

---

## USSR

---

**Funnel:** White or black with yellow hammer and sickle  
**Hull:** White or black

<b>Aleksandr Pushkin</b>	1965	20,502
<b>Armeniya</b>	1963	5,169
<b>Ayvazoskiy</b>	1977	7,127
<b>Azerbaidzhan</b>	1975	16,631
<b>Baikal</b>	1962	5,230
<b>Baltika</b>	1940	7,494
<b>Bashkiria</b>	1964	5,261
<b>Belorussiya</b>	1975	13,251
<b>Dmitriy Shostakovich</b>	1980	9,800
<b>Estonia</b>	1960	5,035

24

Een maal per jaar bezoek ik Engeland om speedwaywedstrijden bij te wonen. Mijn favoriete club is Belle Vue Aces in Manchester.

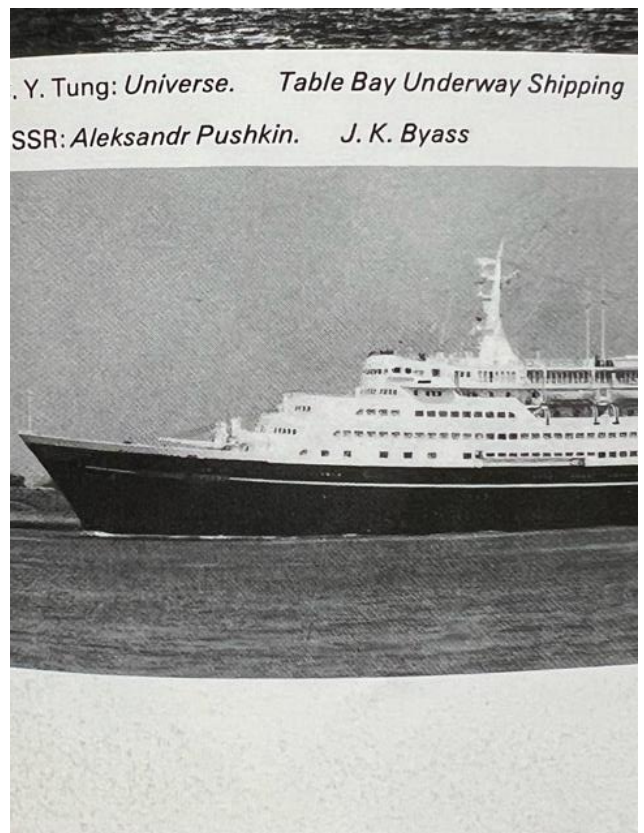
Ook loop ik second hands boekenwinkels binnen. Ik koop afgelopen augustus onder anderen een oud boek *Ocean Ships* uitgegeven in 1982. En bij de *Aleksandr Pushkin* borrelt een oude gebeurtenis naar boven. Dit passagiersschip meert op een zondag af aan de cruiseterminal in het Schottegat Willemstad Curacao.

Het is 1966/67. Politieagent Viktor die veel doet voor het voetbal meldt zich s-morgens aan boord van de Hr. Ms. Van Amstel of het scheepselftal wil spelen tegen het elftal van het Russische schip. Onder andere mijn chef KPLSNRT Okkie Führer is in en die middag vindt dit treffen plaats.

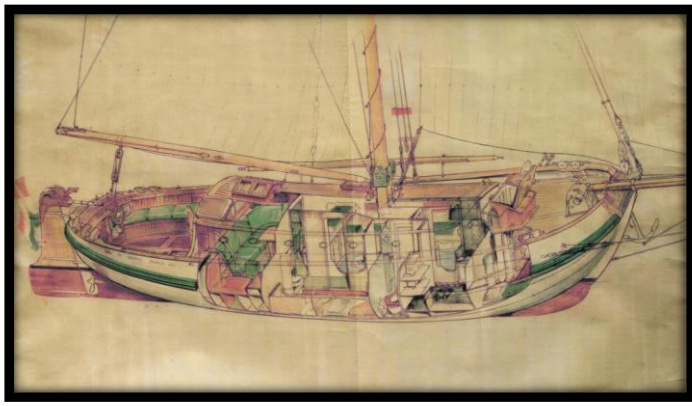
Een truck wordt geregeld om de elftallen met aanhang te vervoeren. Op het voetbalveld is niets te merken van een koude oorlog. Het gaat er genoeglijk en sportief aan toe. De eindstand weet ik niet meer. Bij het afzetten van de Russische elftalspelers en fans worden wij voor een drankje uitgenodigd, maar wij besluiten dit niet te doen. Want dan rijdt de truck verder en haalt ons niet meer op.

Het was een succes. Tenminste tot de maandag daarna. Van de staf commandant zeemacht Nederlandse Antillen (CZMNA) kwam de opdracht om te rapporteren hoe dit had kunnen plaatsvinden. Een dergelijke wedstrijd had op hoog diplomatiek niveau moeten worden geregeld en niet met toestemming van de officier van de wacht van ons schip. Okkie waste volgens mij terecht zijn handen in onschuld.

Een leuk partijtje voetbal zal voor de officier van de wacht gevolgen hebben gehad. Die ik hem niet gunde en met mij meerderen van de bemanning. Later blijkt ook nog dat agent Viktor dit eerst op de basis had gevraagd. Daar werd dit afgewezen vanwege de Russische tegenstander. Viktor deed bij ons net alsof wij zijn favorieten waren en zweeg over de eerdere afwijzing met redenen.







## Pentekening Groene Draeck

Een Zeeuws geschenk voor de Koning; 'Dát kan niet zonder het 'protocol'.

Robbert Das weet inmiddels dat zijn perspectieftekening van de Groene Draeck als geschenk door de Koning is aanvaard. In de voorbereiding daarvoor kwam het bericht naar buiten.

Op 27 augustus 2024 zouden Koning Willem-Alexander en Koningin Máxima het Zeeuwse Walcheren bezoeken. Een van de bezoekplaatsen was Museum Veere.

Wat we echter niet op TV zagen was dat Máxima, bij het binnentreden van de Beeldenzaal in de Schotse Huizen meteen toeliep op het tentoongestelde schilderij met de woorden: "Daarvoor ben ik Beschermvrouwe!". Waarna Willem-Alexander zich omdraaide en met enige trots op het schilderij wees met: "Hé, dat is de Groene Draeck!". De Veerse Wethouder Bert Tuk voegde er spontaan aan toe: "Ja, dat is het geschenk van Robbert Das voor het Koninklijk Huis, U kunt het meteen meenemen". Helaas werd daar een stokje voor gestoken. Was dat níét gebeurd, dan hadden Museum Veere en Provincie Zeeland ongetwijfeld het landelijk nieuws gehaald. Waarom dat niet gebeurde moest nog even uitgelegd worden aan Robbert, die met spanning vanuit zijn woonplaats in Frankrijk het hele gebeuren meeleeft. Oké het is een vergeelde calc-tekening van het Koninklijke zeiljacht De Groene Draeck. En misschien ook niet het mooiste werk van Robbert Das. Maar het is wel zijn enige perspectieftekening met een rode sticker in de tentoonstelling. Het werk hangt er namelijk gereserveerd voor niemand minder dan de Koning. De dag na het bezoek van het Koninklijk echtpaar werd de Stichting, die het werk van Robbert Das in beheer heeft, benaderd door het Hoofd Collectie en Presentatie van de Koninklijke Verzamelingen. Meteen werden datum en tijdstip geregeld voor de officiële overdracht van de Groene Draeck. Wie het werk nog in ogenschouw wil nemen kan tot 3 november 2024 dagelijks van 11.00 – 17.00 uur in het Museum Veere terecht. Daarna wordt het onderdeel van de Koninklijke Collectie en is het alleen nog te zien op de website van de Koninklijke Verzamelingen.

Dimp Nelemans  
Voorzitter Stichting Maritime Art & Design  
[www.maritime-art-design.nl](http://www.maritime-art-design.nl) en [www.robbertdas.nl](http://www.robbertdas.nl)  
06 22591452

Luitenant-Admiraal

Willem Joseph Baron van Ghent

Bron: Marineblad jaargang 49, 1934 [volgno 2], J.C.M. Warnsinck

De Nederlandse Mariniers tot den Vrede van Nijmegen (1678), C.J.O. Dorren, Generaal-Majoor tit. der Mariniers b.d.

*Hr. Ms. van Ghent (voormalig de Ruyter) was een Nederlandse torpedobotjager uit de eerste groep van de Admiralenklasse (1928 – 1942).*

*Het is het tweede schip dat is vernoemd naar de zeventiende-eeuwse Admiraal Willem Joseph van Ghent.*



*Het eerste schip was een kanonneerschoener uit 1803.*



Kanonneerschoener



**W.J. VAN GHENT (1626 – 1672)**

Van oorsprong was van Ghent twintig jaar officier bij het Staatsche leger en als zodanig slechts één maal in aanraking gekomen met de zeemacht, namelijk gedurende de onderneming van de Ruyter tegen het eiland Funen in 1659.

Hieruit bleek dat zijn daden als bevelhebber van de smaldelen, eskaders en vloten een zekere vermaardheid in de geschiedenis van de zeemacht hebben verworven en hij als vlootvoogd met ere genoemd wordt.

Na de dramatische zeeslag bij Lowestofft, op 13 juni 1665, was duidelijk gebleken hoe weinig men vertrouwen kon op de aan boord van onze schepen geplaatste zeesoldaten.

En de luitenant-admiraal Johan Evertsen zelfs rapporteerde aan "Haar Hoog Mogenden niet te connen onthouden dat de soldaten de Marine soo gansch slecht bevonden wierden dat het niet om zeggen is, ende dat in al haer doen, kruijpende bij vijf en twintiche en meer weg wanneer wij voor den vijand quamen". Besloten de Staten van Holland, na advies te hebben ingewonnen bij den luitenant-admiraal de Ruyter, een afzonderlijk "regiment de Marine" op te richten. En wel: negentien compagnieën, bestaende uit "bequaame zeeluiden die alreede eenige tochten ter zee hadden gedaan" zouden worden aangewezen voor den dienst ter zee.

En als eerste "kornel" kozen de Staten van Holland den luitenant-kolonel van het regiment Walen, tevens gouverneur van Hellevoetsluis, W.J. Baron van Ghent.

*De keuze van van Ghent was mede gebaseerd op de onderhandelingen, van 29 augustus 1665, met de gouverneur te Bergen (Noorwegen), Generaal Ahlefeldt, inzake de terugkeer van de rijke retourvloot van Pieter de Bitter naar Nederland, onder begeleiding van de vloot onder bevel van de Ruyter.*

*Van Ghent was hiervoor aangewezen door de Gedeputeerden Johan de Witt, Huygens en Boreel, en de Ruyter en zijn raad van vlagofficieren.*

Op 21 december 1665 krijgt van Ghent het bevel over het eerste korps Mariniers (Regiment der Marine), in de rang van Kolonel.

Op dezelfde dag werden François Palm en graaf Johan Belgicus van Hoorn tot luitenant-kolonel en sergeant-majoor<sup>1</sup> bij het regiment benoemd.



**VIERDAAGSE ZEESLAG DOOR PIETER CORNELIZ VAN SOEST (1666)**

De Staten-Generaal wensten wel dat de hoogste bevelvoerders en hun manschappen aan boord zouden gaan van de schepen om vertrouwd te worden met de eigenaardige omstandigheden waaronder zeesoldaten aan boord zouden moeten leven en vechten.

Hiertoe werden de drie Hollandse Admiraliteiten, die van de Maas, van Amsterdam en van het Noorderkwartier, verzocht om aan de drie hoofdofficieren een "bequaam schip van oorloge, om daarmede haer eygen eer ende reputatie, soo wel als den dienst vant Landt te connen waernemen ende betrachten" ter beschikking te stellen.

Op de vloot die op 1 juni 1666 onder bevel van de Ruyter naar zee vertrok bevonden zich dan ook de kolonel der Mariniers van Ghent als commandant van de "Gelderland" van de Admiraliteit van de Maas (66 stukken), de luitenant-kolonel der mariniers François Palm als commandant van de "Kruiningen" van de Admiraliteit van Amsterdam (60 stukken) en de sergeant-majoor Johan Belgicus van Hoorn als commandant over een tweede schip "Gelderland" van het Noorderkwartier (64 stukken).

<sup>1</sup> Destijds een majoorsrang, dus geen sergeantsrang

Het scheepscommando van Van Ghent heeft slechts kort geduurd; vroeg in de ochtend van 11 juni 1666, de eerste dag van de Vierdaagse Zeeslag (Tweede Engelse – Nederlandse Oorlog, 11 t/m 14 juni 1666), liep de wind naar het zuidwesten, een stijve koelte begon te waaien, en om tien uur, nog vóór een schot was gelost, verloor de "Gelderland" door het stampen van het schip haar fokkemast en haar boegspriet, en brak, haar grote ra acht of tien voet van den nok in stukken.

De Ruyter beval van Ghent naar de eerstvolgende Nederlandse haven te laten slepen, maar stond toe dat van Ghent overstapte op het "Wapen van Utrecht" van kapitein Hendrik Gotskens, die als een der "secondes of bijstanders" van de "Zeven Provinciën" direct voor of achter het vlaggenschip van de Ruyter de strijd zou meemaken.

*Aan het einde van deze Slag waren de Engelsen in volle aftocht.*

Begin juli 1666 is de schade aan het schip de "Gelderland" hersteld en kan onder commando van Van Ghent weer worden toegevoegd aan de vloot van de Ruyter.

Op 3 juli 1666 is er aan boord van de "Zeven Provinciën" een bespreking met de Gedeputeerden van de Staten-Generaal en de Gecommitteerden van de Admiraliteiten.

En het toen opgestelde instructie voor de opperbevelhebber hield in:

"Dat men geerne zoude zien dat 's vijands vloote op 't onvoorzienst, en noch in 't ongereede weezende, zelfs ter plaatze daar dezelve was leggende, wierde overvallen; en dat, met alle promptitude en doentlijke snelheid".

Drie dagen later werd dit plan in de krijgsraad gebracht, doch al spoedig bleek dat de beschikbare loodsen ernstige bezwaren maakten tegen het opvaren van de Rivier van Londen;

En "werd men haast gewaar dat dit stuk zoo licht niet was, als men zich in den Haage inbeeldde".

Toch zeilde man naar de mond van de Theems;

hier vernemende dat op de reede van Duins geen schepen lagen, en dat de hooger op de rivier liggende scheepsmacht zeker tijdig gewaarschuwd zou worden van de nadering der onzen, veranderde men van plan en bereidde een landing van een 7500 man voor, onder leiding van Van Ghent, op de kust van Noord-Voorland.

Toen evenwel bleek dat de vijand zijn maatregelen had genomen tegen een dergelijken aanval. De loodsen niet op de hoogte waren van de vaarwaters, en een Engelsch eskader bij Harwich gereedlag om in te grijpen.

"Was de Ruyter te wijs om zulk een ongezien en onmoogelijke aanslag zoo los bij der hand te neemen".

Onze vloot zeilde weder naar buiten om daar, op de Vlakke Zee, beoosten den Theemsmond de vijand af te wachten.

Op 1 augustus 1666 zag men de Engelse vloot met de eb de rivier afdrijven;

Drie dagen later nam de voor ons zoo noodlottige Tweedaagse Zeeslag, die eindigde met de beroemde aftocht van de Ruyter, een aanvang.

In deze strijd heeft Van Ghent de grote eer genoten aangewezen te zijn als een der secondes van het vlaggenschip van de Ruyter.

Uiteraard zochten onze admiraals hiervoor die kapiteins uit, in wie zijn in alle omstandigheden meenden te kunnen rekenen; en dat Van Ghent hiervoor werd uitverkoren bewijst welk een goede reputatie hij reeds had weten te verwerven.

Bij deze keuze van de Ruyter kan provincialisme of bevoorrechting<sup>2</sup> wegens hoge geboorte niet hebben gegolden, en moeten alleen Van Ghents deugden als krijgsman de doorslag hebben gegeven.

*Totdat zijn schip reddeloos geschoten was heeft hij zijn opperbevelhebber onder de meest hachelijke omstandigheden getrouw bijgestaan; En toen de "Royal Charles", met de vlaggen van Monck en Prins Rupert van top, tezamen met de grootste schepen van de vijand en enkele branders een laatste poging deden de "Zeven Provinciën" te veroveren, "kreeg de Royal Charles so veel dat hij wel in 't Gasthuys mogt gaen; want zijn tuychje was hij van boven soo schoon quijt, als een afgemaeyde Acker; de Ruyter draeyden uit, door hulp van zijne loffelijcke seconden, daer van Ghent geen kleyne eer behaalde".*

De Ruyter verweet de fatale afloop van deze slag aan de aanvoerder van de achterhoede, de luitenant-admiraal Cornelis Tromp.

Tromp was met zijn eskader, al vechtende, van de hoofdmacht verwijderd, en was daardoor, volgens de opperbevelhebber, de oorzaak geweest van de nederlaag.

<sup>2</sup> Dorren heeft het hier over "provincialistische en aristocratische geest", verwijzend naar Jhr. Mr. J.C. De Jonge in zijn standaardwerk "De geschiedenis van het Nederlandse Zeewezen", deel II, blz. 178

“Met harde ende oock eenige seer onbetaemelijcke woorden” had de Ruyter Tromp bejegend, en bovendien diens vice-admiraal Sweers en de Schout-bij-Nacht van der Zaen “oock met gelycke bevichheydt ende impetuositteyt, boven op ‘t halff verdeckt, ende sulx in presentie van ‘t scheepsvolck” de les gelezen.



#### TWEEDAAGSE ZEESLAG 4 AUGUSTUS 1666

Tromp was er echter van overtuigd dat hij had gedaan wat zijn eer en plichten hem voorschreven en had de Staten-Generaal schriftelijk meegedeeld dat het hem “onlydelijck was van de Ruyter voor oorsaecke van de nederlage, ende voor een schelm gecriteerd te worden”.

Na dit “krackeel” tussen de twee hoogste bevelvoerders van onze navale macht waren de Staten van Holland van mening dat men onder de gegeven omstandigheden onmogelijk beide vlootvoogden kon handhaven.

Op 20 augustus besloten zij, “oock in aghtinge genomen verscheyden voorgaende onordentelijckheden ende inobedientien” door Tromp gepleegd, deze zijn aanstelling tot luitenant-generaal te ontnemen.

En op voorstel van de Amsterdamsche Admiraliteit, van Ghent tot zijn opvolger te benoemen.

Hoewel Tromp zich in die dagen “seer submis ende humbel” toonde, verklaarde bereid te zijn aan de Ruyter alle satisfactie te geven, en zelfs verzocht, indien het bevel over zijn eskader aan een ander mocht worden overgedragen, als kapitein van een der secondes van de Ruyter in de gelegenheid te worden gesteld te bewijzen, “den selven nooit te willen verlaten, maer syn leven gaerne voor hem te willen opofferen”

Hiervoor zijn de Staten van Holland niet gezwicht. Ook de pogingen door de Witt in het werk gesteld om Tromp voor de vloot te behouden, hebben niet mogen baten; op 24 augustus hebben de Staten, “in consideratie van ‘t veranderlyck ende brouillant humeur” van hun luitenant-admiraal, en verder omdat hij, “in syn passien vervallende, sigh selfs niet capabel is te bedwingen”, hem zijn ontslag medegedeeld, en hem verboden voorloopig den Haag te verlaten of eenige correspondentie met het vlootpersoneel te onderhouden.

Op zijn beurt heeft Van Ghent ernstig bezwaar gemaakt tegen zijn benoeming tot luitenant-admiraal.

Wel zei hij Hun Hoog Mogenden dankbaar te zijn voor de hem betoonde “gunst en genade”, doch hij verklaarde van harte te wenschen niet tot zulk een verantwoordelijk ambt te worden benoemd.

Hij had daarvoor nog te kort de zee bevaren; nimmer was zijn bedoeling geweest bij de zeemacht te blijven dienen;

Het ontbrak hem aan de noodige zeemanschap, en hij “bevond zich niet alleen ten hoogste bekommert, maar ook onbequaem” om een eskader te commandeeren.

De Edel Groot Mogende Heeren gingen hierop echter niet in:

En zij besloten dat van Ghent zou worden “verzocht, aangemaand en desnoods precies gelast” zonder uitstel het hoge ambt op zich te nemen; en eerst toen heeft van Ghent, daartoe aangespoord door Tromp, de eed als luitenant-admiraal bij de Admiraliteit van Amsterdam afgelegd.

Wordt vervolgt

<sup>1</sup> Dorren heeft het hier over “provincialistische en aristocratische geest”, verwijzend naar Jhr. Mr. J.C. De Jonge in zijn standaardwerk “De geschiedenis van het Nederlandse Zeewezen”, deel II, blz. 178

*Bezoek minister van defensie aan  
Zr. Ms. Dolfijn*



26 augustus ontving de bemanning van Zr. Ms. Dolfijn de minister van Defensie voor een varende kennismaking met de Onderzeedienst. Vanuit de thuishaven in Den Helder werd er een duik gemaakt in het "Kuiltje" Red. "Het enige stukje voor de kust ter hoogte van ongeveer de Lange Jaap, waar het diep genoeg is voor een onderzeeboot om onderwater te gaan".

De minister: "ik vond het indrukwekkend om met eigen ogen te zien hoe de bemanning werkt en leeft onder water.

Zij voeren operaties uit, vaak in het diepste geheim. Een unieke capaciteit binnen het NAVO-bondgenootschap.

Door toenemende dreigingen, spionage en mogelijke sabotage onder water is dit werk alsmar belangrijker voor onze veiligheid.

Ondanks de beperkte ruimte weet de bemanning alles uit elke vierkante centimeter te halen.

Ik heb diep respect voor deze mannen en vrouwen, die hier tot maanden achtereen in deze kleine ruimte hun taken optimaal uitvoeren"

©Onderzeedienst





Periscoop op!  
deel 5

De laatste maanden in Indië

De Japanse afweer tegen de Geallieerde onderzeeboten werd met de dag sterker. De vijandelijke konvooi namen geen enkel risico meer en toen de Japanners eenmaal vaste voet in het noorden van onze Archipel hadden, werd hun luchtbescherming voortdurend opgevoerd. Daar kwam nog iets anders bij. De Geallieerden waren in de lucht numeriek verre in de minderheid. Hun luchtstrijdkrachten slonken bovendien met de dag. Onze oorlogsschepen hebben het steeds moeten stellen zonder de bescherming van de luchtjagers. Onder zulke omstandigheden konden ook de onderzeeboten ter nauwer nood meer rekenen op luchtverkenning. Hun aanvalskansen werden hierdoor ten eerste verminderd. Niettemin zetten zij de strijd op verbeterde wijze voort. Nog tot in januari 1942 opereerden zij in de *Golf van Siam* en op 10 januari wist de **O19** (LTZ1 J.W. Bach Kolling) in dit zee gebied een prachtig succes te boeken. Bij zware zee en slecht zicht nam de O19 twee kleine koopvaardijsschepen waar, die vermoedelijk deel uitmaakten van een konvooi. Door een dicht regengordijn, dat zo nu en dan door de wind werd verscheurd, waren de schepen nauwelijks zichtbaar. De aanvalspersicoop was defect en dus moest de commandant de dikkere navigatie-periscoop gebruiken, hetgeen de kans op ontdekking vermeerderde. Onder deze omstandigheden was de zware zee welkom, doch anderzijds maakte zij het moeilijk de boot op de juiste diepte te houden. Op ongeveer 300 meter afstand werd een salvo van drie torpedo's afgevuurd. De opvarenden van de onderzeeboot hoorden de explosies, doch wegens het slechte zicht was het moeilijk de resultaten waar te nemen. Een ogenblik daarna klaarde het zicht wacht wat op en toen zag men hoe een Japans vrachtschip, onder de brug getroffen, in tweeën brak en zonk. Toen LTZ1 Bach Kolling in Singapore rapporteerde dat hij één schip van ongeveer 2.000 ton tot zinken had gebracht, hoorde hij tot zijn verrassing, dat hij de beide schepen *Akitu Maru* (3.800 ton) en de *Taryu Maru* (5.400 ton) uit een vijandelijk konvooi van vijf schepen had weggeschoten.

Wat in deze bewogen maanden van het personeel van de NL onderzeedienst werd geleverd, is ontzaglijk. Er was geen sprake van rust, hoe wel verdiend deze ook mocht zijn. Zodra een boot binnenkwam werd ogenblikkelijk met man en macht gewerkt om het zo snel mogelijk weer vaarklaar te maken. Men moest risico's nemen en als het maar even kon bleven reparaties achterwege.

Elke boot en iedere man was hard en hard nodig! De Japanse opmars moest, koste wat het koste, worden

gestuit. Uit het noorden naderden dreigend de vijandelijke troepentransporten. Zij werden zwaar beschermd maar desniettemin moesten zij worden aangevallen. Hier was werk voor de onderzeedienst, uiterst gevaarlijk werk, dat gedaan moest worden. En het werd gedaan, met grote toewijding en koelbloedigheid.

De dreiging uit het noorden nam begin januari 1942 zeer gevaarlijke afmetingen aan. Benoorden Straat Makassar werden voortdurend scheepsbewegingen gerapporteerd. Het voorlopige doel van de vijand was duidelijk: de olie van Tarakan en Balikpapan. Het geallieerde opperbevel trof tegenmaatregelen, waarbij natuurlijk ook de NL onderzeeboten hun rol moesten vervullen.

De **K10** (LTZ1 P.G. de Back) arriveerde op 10 januari met ernstige machineschade te Tarakan. In de haven ging men snel aan het repareren, teneinde zo spoedig mogelijk weer op patrouille te kunnen. De volgende ochtend lag de Japanse invasievloot echter reeds voor het eiland en zodoende waren de uitgangen geblokkeerd. De commandant van de K10 besloot echter een uitbreekpoging te wagen. Op één dieselmotor varende verliet de K10 de haven.

Buitengaats werd de boot door een Japans vliegtuig opgemerkt en aangevallen. Door behendig manoeuvreren werden twee bommen ontweken, doch de Japanner bleef hierna de boot, die in het ondiepe water niet kon onderduiken, met mitrailleurvuur bestoken. LTZ1 de Back stuurde al het dek-personeel, ook de roerganger, van de brug af en beval hen achter de toren dekking te zoeken. Alleen bleef hij roer en telegraaf bedienen. Zo wist hij te ontwijken over de drempel en door de mijnenvelden, doch het mag een wonder heten dat hij er bij deze gelegenheid het leven van afbracht. Juist toen de K10 buiten het mijnenveld was gekomen, werden negen Japanse bommenwerpers waargenomen. Doch deze waren te laat want de K10 was toen in diep water en kon veilig onderduiken.

In de nacht kwam de boot met uitgeputte batterijen aan de oppervlakte, doch zij moest meteen weer duiken, want het wemelde in Straat Makassar letterlijk van vijandelijke torpedootjagers. Dankzij grote bekwaamheid van de commandant bereikte de K10 Soerabaja, waar de boot in reparatie ging.

Daar de **K18**, de oorspronkelijke boot van LTZ1 van Well Groeneveld, inmiddels weer vaarklaar was gemaakt, ging het bevel over de **K14** tijdelijk over op haar eerste officier, (LTZ Th. Brunsting).

Men kon thans een vijandelijke aanval verwachten op de oliehaven Balikpapan. Op 6 januari zette de K14 koers daarheen. Terwijl de boot nabij de oliehaven op patrouille was, zag men de aanval van de Amerikaanse torpedootjagers en later die van Geallieerde vliegtuigen op de Japanse invasievloot. De K14 kon echter niet aan bod komen. Zij ontkwam ternauwernood aan vernietiging, toen een Japanse bommenwerper uit

de zon aanviel en zijn bommen op slechts enkele meters afstand van de boot wierp.

Een fraai succes viel de **K18** (LTZ1 van Well Groeneveld) ten deel, tijdens een patrouille in Straat Makassar. Daar bracht zijn boot in de nacht van 23 op 24 januari een Japanse destroyer tot zinken. Bovendien werd nog een treffer geplaatst op een kruiser van de *Kuma* klasse. De resultaten van deze aanval konden echter niet worden waargenomen, doordat de K18 in moeilijkheden kwam te verkeren. Ten gevolge van een ongelukkigen samenloop van omstandigheden kreeg men circa 40 tot water in de hekbuiskamer. Er ontstonden kortsluitingen en andere averijen. Varen was uitgesloten en tot de volgende nacht bleef de K18 op de zeebodem liggen. Toen had men de zaken onder controle en op de dieselmotoren werd koers gezet naar Soerabaja. De volgende ochtend viel een bommenwerper de boot aan en weer moest de gehavende K18 haar heil op de zeebodem zoeken. Een verzoek om vliegtuig bescherming werd uitgezonden en onder protectie van een PBY-vliegboot bereikte de K18 tenslotte Soerabaja.

LTZ1 van Well Groenevelts bijna spreekwoordelijk geworden geluk verliet hem beging maart 1942, tijdens de vernietiging van ons Marine Etablissement te Soerabaja. Deze bekwame zeeofficier had zich daarbij vrijwillig aangeboden om een niet-ontplofte lading in één der torpedowerkplaatsen te onderzoeken. Kort daarna was er een hevige ontploffing en men moet aannemen dat hij hierbij werd gedood.

Als tegenmaatregel tegen de Japanse aanval uit het westen waren, behalve de **K18**, ook de **K11**, de **K12**, de **K14** en de **O19** naar Straat Karimata en de Anambas eilanden gezonden.

Met het oog op de te verwachten aanval op de olievelden van Palembang patrouilleerden de K11 en de K12 benoorden het eiland Banka. Beide boten moesten echter wegens machine schade naar Soerabaja terugkeren. Ook de O19 moest om deze reden het Marine Etablissement opzoeken.

Tijdens de Slag in de Java Zee waren vijf onderzeeboten buitengaats. Wat verder van het flottielje was overgebleven lag in reparatie. De oude K8 -in januari weer dienst gesteld-, de K10, de K14 en de K15 patrouilleerden benoorden van West Java, de O19 ten noorden van het Westervaarwater naar Soerabaja.

Op 27 februari bevond de **O19** (LTZ1 Bach Kolling) zich midden in de slag in de Java Zee. "Om twee uur in de middag merkten we pas wat er gaande was." Vertelde een van de officieren. "Gedurende zeven uur lang werden we door dieptebommen onder water gedrukt. Wij waagden het niet om voor elf uur in de avond aan de oppervlakte te komen. Toen zagen we, 10 mijl van ons verwijderd, een aantal schepen in linie. Eerst dachten we dat het onze eigen schepen waren, maar 25 minuten later zagen we aan de andere zijde wéér een aantal schepen. Dat waren de onzen. Zij verdwenen vechtende in de verte en wij moesten de laatsten zijn geweest, die hen hebben gezien.

Wegens de hoge vaart, die de vijandelijke schepen liepen, konden wij niet tot de aanval komen."

De **K10** (LTZ1 de Back) viel de escorte-schepen aan van het invasiekonvooi in de Java Zee aan, doch werd ontijdig opgemerkt. Uren lang werd ook deze boot met dieptebommen aangevallen, doch de commandant wist niettemin zijn zwaar gehavende boot in Soerabaja terug te brengen.

De K14, thans weer onder bevel van haar oorspronkelijke commandant (LTZ1 Mulock van der Vlies Bik), viel op 1 maart in de Java Zee een kruiser van de *Kuma* klasse aan. Na uren lang manoeuvreren, omdat de kruiser een zigzagkoers stoomde, werden de torpedo's gelanceerd. Het zeeoppervlak was zo vlak als een spiegel en de vijand die de bellenbaan opmerkte, ontweek de torpedo's om direct daarna de K14 met dieptebommen aan te vallen. Doch de boot doorstond gelukkig deze vuurproef.

Dezelfde dag kreeg de **K15** (LTZ1 C.W.Th. baron van Boetzelaer) ten noorden van de Bantam Baai de Japanse tanker *Erimo* (14.000) in zicht. Het schip werd beschermd door twee kruisers van de *Natori*-klasse, drie destroyers en twee onderzeebootjagers. Terwijl de kruisers van koers veranderden om de baai binnen te stomen, kwamen de tanker de overige escortschepen binnen torpedobereik. De K15 lanceerde twee hekbuisen en dook naar grote diepte. Vele explosies volgden, zowel van de torpedo's, die hun doel troffen als van de vijandelijke dieptebommen en vliegtuigbommen. De tegenaanval van de vijand was ontzaglijk. Gedurende drie uren werden dieptebommen en vliegtuigbommen geworpen. Een uur later rees de K15 tot op zestig voet diepte, doch weer werden vliegtuigbommen uitgeworpen. De commandant begreep hieruit dat een tank van zijn boot lek was en olie verloor, zodat de vliegtuigen het oliespoor konden volgen. Weer ging de K15 naar grote diepte, doch meteen kwamen de dieptebommen, ditmaal een twintigtal, die de boot angstwekkend door mekaar rammelden. De jacht duurde van 12.30 tot 14.30 en daarna van 16.30 tot na het invallen van de duisternis. Om 22.30 hoorde men hoe in de verte de escortschepen nog steeds hun dieptebommen uitwierpen. Het gevaar was thans echter geweken en na deze beproeving kwam de boot aan de oppervlakte, waarna de lekkende olietank werd leeg geblazen.

Begin maart 1942 kwam het bevel tot evacuëering van de marinebasis Soerabaja. De boten, welke buitengaats waren, kregen opdracht te trachten de Indische Oceaan te bereiken. Van de op het Marine Etablissement in reparatie zijnde onderzeeboten bleken er slechts enkele vaarklaar te zijn.

De oeroude **K7** was op 10 februari tijdens een vijandelijke luchtaanval door bommen getroffen en verloten gegaan.

De **K8** (LTZ1 M.A.J. Derksema) kon Soerabaja nog bereiken om olie te laden en ging daarna door naar Australië.

De **K9** (LTZ1 Brunsting) was einde februari met



reservepersoneel van de onderzeedienst bemand en naar Australië uitgeweken.

De **K10**, die ernstig was beschadigd gedurende de slag in de Java Zee, lag nog in reparatie. Zij had nog slechts enkele dagen nodig om vaarklaar te zijn, doch er was geen tijd meer te verliezen en de bemanning zag zich genoodzaakt de boot te vernietigen. De commandant, LTZ1 de Back en een deel van de bemanning trokken met een auto dwars door Java en bereikten na een avontuurlijke tocht de evacuatie-haven Tjilatjap, waar zij juist op tijd aankwamen om met het laatste schip, dat deze haven verliet, tenslotte Australië te bereiken. De **K11**, (LTZ1 Deketh) was voorlopig hersteld en verliet op 4 maart 1942 Soerabaja met de commandant van de onderzeedienst en diens staf en bovendien een twaalftal officieren en manschappen als passagiers. Ofschoon de boot afgeladen was, aarzelde de commandant geen ogenblik om in de Indische Oceaan nog 28 schipbreukelingen, die daar op vloten rondredren, aan boord te nemen. De K11 wist tenslotte behouden Colombo te bereiken.

De **K12**, (LTZ1 Coumou) bracht de marine commandant van Soerabaja, SBN P. Koenraad, en zijn staf naar Australië.

Hij ontkwam daarbij op gelukkige wijze aan een aanval met dieptebommen van Japanse destroyers.

De **K13**, had ten gevolge van een batterij-explosie zoveel schade opgelopen, dat zij op het Marine Etablissement vernietigd moest worden.

De **K18**, deelde dit triest lot, omdat de in Straat Makassar opgelopen schade te omvangrijk bleek om tijdig hersteld te kunnen worden.

De boten, welke buitengaats waren en opdracht kregen om te evacueren, stonden voor een moeilijke taak. De Japanse marine blokkeerde de uitgangen van de Java Zee naar de Indische Oceaan. En overal patrouilleerden vijandelijke vliegtuigen. Doch ondanks deze moeilijkheden slaagden de **K14**, **K15**, en de **O10** er in door de Japanse blokkade heen te breken.

Begunstigd door het tij, slipte de **K14** door Straat Soenda en bereikte Colombo. De olie voorraad was daarvoor juist toereikend, maar de voorraad drinkwater was uitgeput toen de boot in Ceylon arriveerde.

De **K15** ontsnapte eveneens door Straat Soenda, doch beschikte over te weinig olie voor de tocht naar Colombo. Op een geheime ankerplaats op één der eilanden op de westkust van Sumatra had de Koninklijke Marine echter een tanker gestationeerd. Dit schip had de vijandelijke bewaking van Straat Soenda kunnen verschalken en had veilig de Indische Oceaan bereikt. De tankboot was zóó gecamoufleerd, dat het wel een drijvend eiland leek.

**Red.net** als de Abraham Crijnsen

De K15 vulde de olievoorraad aan en bereikte veilig Colombo.

Hier ontving de commandant LTZ1 van Boetzelaer de bevestiging dat hij inderdaad *Erimo* tot zinken had gebracht.

De moeilijkheden, welke aan een dergelijke uitbreekpoging verbonden waren, worden wel het duidelijkst geïllustreerd door het volgende relaas van

één der officieren van de **O19**.

*"Door gebrek aan luchtverkenning wisten we niets van de posities van de Japanse schepen af, doch we ontdekten spoedig dat alle toegangswegen tot de Indische Oceaan zorgvuldig door de vijand werden bewaakt. Toen we een keer op periscoopdiepte kwamen, zagen we een Japanse destroyer op honderd meter afstand achter ons. We waren zóó dichtbij, dat we de matrozen naar hun dieptebommen zagen rennen. Er werden twee series uitgeworpen."*

Tenslotte werd de doortocht door Straat Sape gewaagd. Bij dag en boven water is het bevaren van deze straat reeds gevaarlijk door de vele klippen en de sterke stroom. De O19 moest echter onder water en bij nacht deze route nemen. LTZ1 Bach Kolling wist echter zijn boot veilig langs de gevaren heen te brengen en na 23 dagen werd Colombo bereikt.

De onderzeedienst leverde dus wel zijn aandeel in de zware offers, welke de Koninklijke Marine in de strijd om het behoud van Indië heeft gebracht.

Acht boten waren verloren gegaan, doch het grootste verlies bestond uit het aanzienlijke gedeelte van het geschoolde personeel dat daarbij om het leven was gekomen. Van de boten, welke ontsnapten, waren de K8, de K9 en de K11 niet meer bruikbaar voor operationeel Slechts de K12, de K14, de K15 en de O19 waren in staat de strijd actief voort te zetten, zij het ook na uitgebreide reparaties.

Doch, wat de marineleiding boven alles zorg baarde was het feit, dat hoewel wij mogelijk wel nieuw materieel zouden krijgen, de opleiding van nieuw personeel vrijwel onmogelijk was aangezien nagenoeg alle personeelsbronnen thans in vijandelijke handen waren. En toch moest getracht worden de Onderzeedienst, die zich in de strijd zo'n geducht Nederlands wapen had getoond, uit te breiden.

Nederlandse Onderzeebootsuccessen in de strijd om Nederlands Indië						
Datum	Boot	commandant	Plaats	Doel	Resultaat	Tonnage
11-dec-41	O16	Bussemaker	Soengei Patani	4 transport	gezonken	40.000
12-dec-41	K12	Coumou	Kota Baroe	1 transport	gezonken	8.000
13-dec-41	K12	Coumou	Kota Baroe	1 tanker	gezonken	4.000
23-dec-41	K14	van Well Groeneveld	Kuching	3 transport 1 tanker	gezonken gezonken	40.000 14.000
24-dec-41	K16	Jarman	Kuching	torpedoboot	gezonken	1.400
10-jan-41	O19	Bach Kolling	Golf van Siam	2 koopvaarders	gezonken	9.200
14-jan-42	K18	van Well Groeneveld	Straat Makassar	torpedoboot kruiser	gezonken getroffen	1.400
1-mrt-42	K15	Baron van Boetzelaer	Batam Baai	tanker	gezonken	14.000

Het bestuur van de Stichting Vrienden van het Marine Museum organiseert 120 jaar na dato een lezing in het kader van 120 jaar Verbindingsdienst bij de Koninklijke Marine



**Datum: Woensdag 16 oktober 2024**

Lezing in de vorm van een 2-luik

1<sup>e</sup> deel: 14:00 – 15:00

KTZ KMR b.d. J. Buzepol,  
Oud Chef Marine Verbindings-dienst

Korte pauze

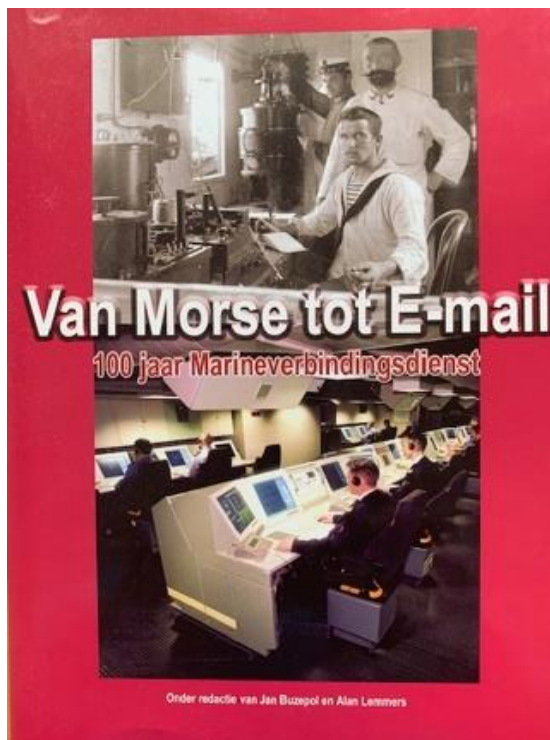
2<sup>e</sup> deel: 15:15 – 16:15

KLTZ E. Bos  
Hoofd-IV N6 Directie Operaties CZSK

**De lezing vindt plaats op het tussendek van het museumschip Schorpioen**, gelegen aan de Piet Hein-kade op Willemsoord. Bij zeer grote belangstelling zal worden uitgeweken naar een andere locatie, of zal er een maximum worden bepaald.

Bezoekadres: Hoofdgracht 3, 1781 AA Den Helder (Willemsoord)

**Aanvang lezing: 14.00 uur.** Vanaf 13.30 uur bent u van harte welkom.

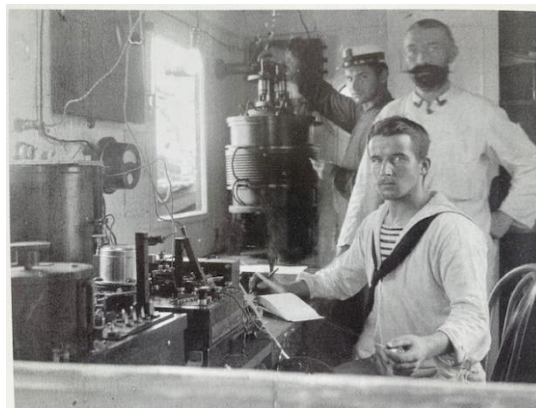


**Graag aanmelden vóór 11 oktober 2024.**

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 2024-2".



Inschrijving o.v.v. van uw **donateurnummer** of gast/introducé/geïnteresseerde, via

E-mail: [vrienden@marinemuseum.nl](mailto:vrienden@marinemuseum.nl) of per post aan: Vrienden v/h Marinemuseum, p/a Marinemuseum – Postbus 10000, 1780 CA Den Helder

---

# Drie musea geopend tijdens Helderse Museumnacht

Jan Ambriola

---

**Den Helder ■ Op 1 november openen Fort Kijkduin, het Reddingmuseum en het Marinemuseum gezamenlijk hun deuren voor een unieke avond vol activiteiten en verrassingen.**

Het is voor het eerst dat de drie musea de handen ineenslaan. Voorheen heeft Fort Kijkduin tussen 2015 en 2019 de museumnacht georganiseerd, en met succes, maar door corona was dit initiatief een beetje vastgelopen. Met een gevarieerd programma voor jong en oud wordt het nieuw leven ingeblazen.

In Fort Kijkduin zijn de lichten

## Er is in het Reddingmuseum een silent disco

uit en mogen de bezoekers met een lantaarntje op verkenning gaan. Er worden rondleidingen verzorgd door gidsen en Figurantengroep Ouderwetz zal acte de présence geven. Fort Kijkduin is geopend van 18.00 tot 21.30 uur. Reserveren: [info@fortkijkduin.nl](mailto:info@fortkijkduin.nl) of 0223-612366.

In het Reddingmuseum wordt een silent disco georganiseerd en is er een optreden van een mystery gu-

est. Er wordt een mix van cultuur en entertainment aangeboden en de avond belooft veel verrassingen en plezier. Het museum is geopend van 19.00 tot 23.00 uur. Bij het Marinemuseum is onderzeeboot Tonijn deze avond omgetoverd tot een escaperoom. Ook kunnen bezoekers een chique marine-uniform uitkiezen en een foto maken bij een photo-booth.

Ramschip Schorpioen biedt de mogelijkheid om een hapje en een drankje te halen en daar zal een koor optreden. Het Marinemuseum is van 19.00 tot 23.00 uur geopend. Bij elke locatie bedraagt de entree vijf euro per persoon en tickets zijn aan de balie verkrijgbaar.

# WORD VRIEND VAN HET MARINEMUSEUM

## Het Museum

De koninklijke Marine heeft 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

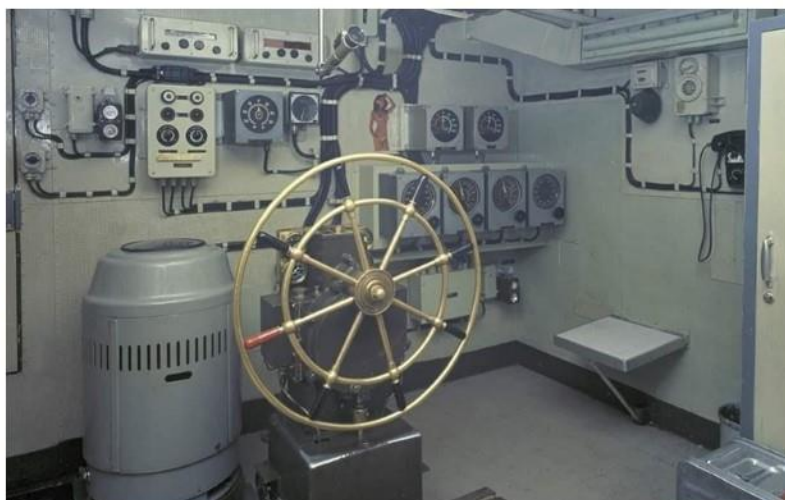
Het Marinemuseum biedt op interactieve wijze een inkijk in onze maritieme geschiedenis. Leuk voor jong en oud! Of het nu gaat om museumschepen, waaronder de onderzeeboot Tonijn, het brughuis van het fregat ex Hr.Ms. De Ruyter, of de prachtige tentoonstellingen. Het zijn allemaal op zichzelf staande onderdelen, 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](mailto: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](mailto:vrienden@marinemuseum.nl)

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