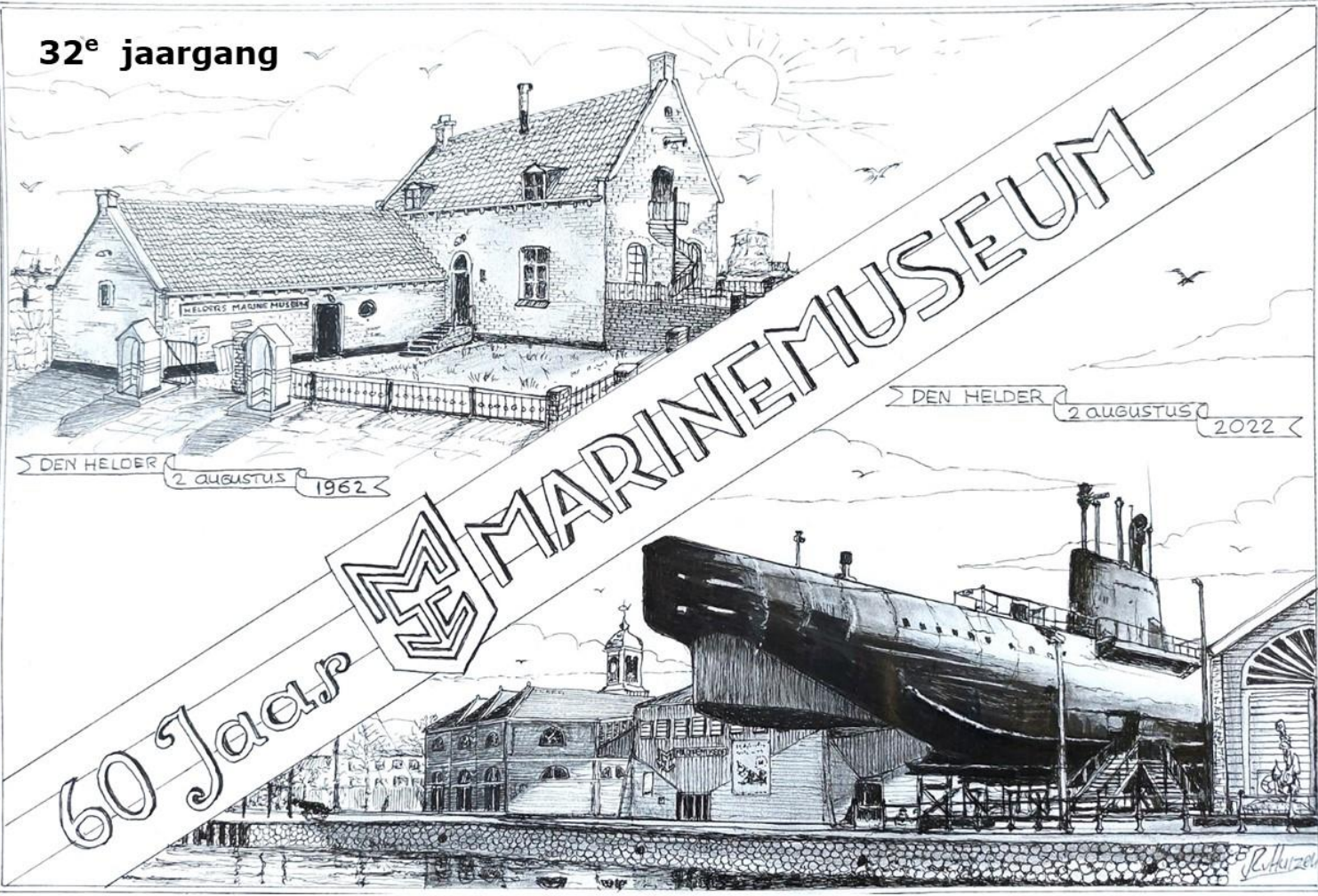


32^e jaargang



POSTBOEI

September 2022

nr. 2022/3



Algemene informatie

Deze Postboei is een uitgave van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum. De Stichting is opgericht op 5 april 1991, is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel Noordwest-Holland te Alkmaar onder nummer 41240675 en heeft ten doel het bevorderen van de bloei van het Marinemuseum door het wekken en stimuleren van belangstelling voor hetgeen het museum te bieden heeft, alsmede door andere vormen van steunverlening in de ruimste zin van het woord.

De donatie voor een individueel lidmaatschap van de Stichting bedraagt € 15,00 per jaar, die voor een partnerlidmaatschap € 25,00 per jaar. Belangstellenden kunnen zich aanmelden bij het secretariaat.

Hert adres van het secretariaat is:
Marinemuseum, Postbus 10000, 1780 CA Den Helder of via e-mail:
vrienden@marinemuseum.nl

De Stichting biedt haar donateurs de volgende faciliteiten:

- Op vertoon van de lidmaatschapskaart gratis toegang tot het Marinemuseum.
- Op vertoon van de lidmaatschapskaart 20% korting op aankopen in de Museumwinkel van boven de € 5,-
- Voorbezichtiging van nieuwe exposities in het Marinemuseum.
- Gratis toegang tot de door de Stichting georganiseerde lezingen op maritiem historisch gebied.
- Deelname aan de jaarlijkse vriendendag.
- De mogelijkheid tot deelname aan excursies bij of vaartochten met de Koninklijke Marine (afhankelijk van aanbod en beschikbare plaatsen).
- De ontvangst van de Postboei.

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

Het bestuur

Donateurs met Ere-status

Mevr. W. van Son † **2001-2021**

Dhr. H. de Bles **2017**

Voorzitter

Fijko van der Laan

Email: ftsvanderlaan@hetnet.nl

Penningmeester

Hennie van Wilgenburg

hennievandwilgenburg@icloud.com

Secretaris

Adriaan Leeuw

vrienden@marinemuseum.nl

Redactie

Tom Geiger

tgeiger@quicknet.nl

Evenementen & Lezingen

Frits Rohling

Frits.rohling@gmail.com

Website

Marinemuseum.nl/nl/word-vriend

Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur

Cees Boelema-Robertus,

Vestigingsdirecteur Marinemuseum

INHOUD POSTBOEI

	Blz.
Algemene informatie	1
Samenstelling Bestuur	1
Voorwoord van de voorzitter	2
Voorwoord van de directeur	2
Agenda	2
Bezoek Marianne Wichers aan het museum T.G.	4
Give Credit Where Credit is Due: T.G.	4
60 jaar Marine museum F.R.	9
Hoe kwam de onderzeeboot Tonijn naar het museum H.C.	11
Verhalen uit Australië door Ina Huig I.H.	19
Foto impressie expositie Verborgenen Schatten	20
Waarnemingen van Joan Ferdin Ellerbeek F.R.	23
Vacature Penningmeester	24
Bloemlegging bij het schilderij van de Soemba	25
Initiatiefnemer en oprichter Marinemuseum	26

Agenda 2022

Bosscherlezing

9 nov "100 jaar DGV KM"
De aanvang is om 14:00 uur.
Meer nieuws hierover volgt.

Marinemuseum

Opening expositie "Verborgenen schatten" heeft op 7 juli plaatsgevonden in de nieuwe tentoonstellingszaal de "Admiraalszaal" in de Geschutmakerij.

Deze tentoonstelling trekt momenteel veel bezoekers.

2 aug 2022 Het Marine museum bestond op 2 augustus alweer 60-jaar.

Activiteiten

10 sep Vriendendag naar het Maritiem Museum te Rotterdam
Er zijn nog een aantal plaatsen beschikbaar.

Laatste Nieuws

20 sep Opening "200 jaar Marinewerf" in de Geschutmakerij

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

www.marinemuseum.nl/nl/stories

Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

De zomer zit er bijna op en de vakanties lopen ten einde. Dat mag zo zijn maar is niet te merken aan de inhoud van deze Postboei.

De redactie lijkt wel helemaal niet met vakantie te zijn geweest (maar uw voorzitter weet wel beter...) maar toch.

Deze maand augustus 2022 bestaat het Marinemuseum alweer zestig jaar. Bij het vijftigjarig bestaan werd ik nog vereerd met de erepenning van de gemeente Den Helder als blijk van waardering voor het werk van de Stichting Vrienden. Deze keer geen feestelijkheden maar wel in deze Postboei het een en ander over ontstaan van het museum. Ook het toevoegen van de belangrijkste publiekstrekker, de onderzeeboot Tonijn, aan het museum kan niet ontbreken. Een boeiend verslag met vele foto's hoe dit 'landmark' uiteindelijk op zijn plek kwam. Daarnaast een verslagje van het bezoek van de dochter van de uitvinder van de snorkel, mevr. Marianne Wichers, aan het museum en natuurlijk meer over die uitvinding. Kortom veel onderzeeboten in dit nummer.

Op 7 juli mocht ik de opening van de nieuwe tentoonstelling Verborgenen schatten bijwonen. Voor wie deze expositie nog niet heeft bewonderd, gewoon doen! Zeer de moeite waard, zie de foto impressie in dit nummer. Zoals ik in het vorige nummer kon aankondigen hebben we ook dit jaar weer een Vriendendag georganiseerd. Deze keer in Rotterdam met een aantrekkelijk programma. Ik zie ernaar uit om degenen die deelnemen daar te ontmoeten, mits COVID geen roet in het eten gooit. Voor het najaar hebben we tevens een Bosscherlezing in de pijplijn waarover zoals gebruikelijk weer apart zal worden geïnformeerd.

In de zeilvaart sprak men de fameuze woorden: 'dubbel genaaid houdt beter', en dan ging dat natuurlijk over voor- en achterlijken en zo. In dit geval toch maar een tweede oproep. We zijn op zoek naar een nieuwe penningmeester (zie elders in dit nummer) en eventuele gegadigden hoeven niet over het water te kunnen lopen zoals de huidige te vervangen functionaris.

Tot slot, geniet nog van het mooie nazomerweer en wellicht tot ziens in ons Marinemuseum!

Fijko van der Laan,

Voorzitter

Van de directeur

Waarde vrienden,

Ik hoop dat u allen een goede zomer heeft gehad en de hitte goed bent doorgekomen.

Er gebeurt van alles om ons heen, oorlog in Europa, crises in ons eigen land, we kunnen, en moeten wellicht ook, er veel over zeggen, maar niet in deze tekst voor de Postboei. Ik laat het bij de constatering dat het wat vreemd is te constateren dat op we op deze postzegel op Willemsoord ondanks de rare wereld om ons heen een topzomer aan het draaien zijn.

Bevrijd van de beperkingen van de coronamaatregelen van de vorige zomers draaien we als vanouds. Inmiddels hebben we dit jaar al meer dan **63000** bezoekers mogen ontvangen; op sommige dagen zelfs meer dan **1400**. Dat zijn mooie aantallen, en het is goed om te zien dat onze bemanning ook dit soort aantallen bezoekers vriendelijk en professioneel kennis laat maken met onze Marine. Trots is het woord wat hier zeker op zijn plaats is. De vorige keer heb ik u redelijk uitgebreid bijgepraat over de ontwikkelingen in het Museum. Ik zal het nu kort houden.

De **Admiraalszaal** is op 7 juli geopend door Admiraal Tas, in aanwezigheid van onze Burgemeester en andere genodigden. Het was een mooie happening en echt lekker dat we de vernieuwing van het Museum zo concreet kunnen vormgeven. Het is echt een prachtige zaal geworden, een bezoek aan het Museum meer dan waard.

Dit najaar hopen wij **Navy Games** te openen, daarmee is de hele benedenverdieping van de Geschutmakerij weer museaal ingericht.

Daarnaast zal op 20 september de Directeur DMI een minitentoonstelling openen in de entree van de Geschutmakerij. Deze presentatie zal aandacht besteden aan **200 jaar Marinewerf in Den Helder**. Deze presentatie is een initiatief van de DMI en is tot stand gekomen met medewerking van onze vrienden van het Historisch Documentatie Centrum van het Marinebedrijf. Met deze presentatie wordt eens te meer duidelijk dat de geschiedenis van de Marine al heel lang nauw is verweven met die van de stad Den Helder. Het is mooi en zeer toepasselijk dat wij in ons museum ook dat verhaal vertellen.

Ook zullen wij begin volgend jaar een ruimte op de **Schorpioen** geschikt maken voor het inrichten van tijdelijke tentoonstellingen. Wij worden regelmatig benaderd door derden die zoeken naar een goede locatie om een kleinere presentatie te tonen. Dat zijn bijvoorbeeld collega Musea of particulieren die aandacht willen genereren voor Maritiem-historische verhalen over bijvoorbeeld de vele oorlogswrakken in de Noordzee of de inzet van de Koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog. Wij hopen met het inrichten van die ruimte aan een markt vraag te voldoen.

Wij hebben met koffie en gebak stil gestaan bij het feit dat het Museum dit jaar de **60-jarige leeftijd** mocht aantikken. Wij staan op de schouders van hen die dit Museum echt groots hebben gemaakt en die kans hebben gezien om in de periode dat alles wat met Defensie te maken aan het krimpen was, het Museum juist te laten groeien. Respect is op zijn plaats, wij pogen om in hun geest dit Museum toekomst vast en altijd relevant te houden. So far, so good.

Voor nu kan ik afsluiten met de constatering dat het goed gaat met het Museum, en wil ik u als Vrienden danken voor uw steun. We kunnen niet zonder.

Ik wens u veel leesplezier, en ik zeg dank aan de redactie van de Postboei die weer een prachtig blad hebben geproduceerd. Well done! Ik wens u het allerbeste, ik hoop met u op betere tijden, en wellicht tot ziens hier in ons Marinemuseum.

In de race voor de Clubkas 2022

Het bestuur van de Vrienden van het Marinemuseum doet dit jaar wederom mee aan de Club Support Campagne van de Rabobank in Kop van Noord-Holland.

Uw stem zorgt ervoor dat het ontvangen bedrag bestemd wordt voor het aankopen van maritieme kunstvoorwerpen door het Marinemuseum in Den Helder.

Als Rabo rekeninghouder kunt u vanaf 5 september tot 22 september 2022 uw stem uitbrengen met de Rabo-App of via Rabo online.

En belangrijk voor de stichting is dat u uw familieleden, kennissen en vrienden in uw omgeving kunt attenderen om ook hun stem uit te brengen op de stichting Vrienden van het Marinemuseum.

Immers zij die het Marinemuseum een warm hart toedragen, zullen hier zeker gehoor aan geven.

En goed is om te weten dat ook alle vrijwilligers die bij het Marinemuseum werken zich met hart en ziel inzetten om het museum een unieke plaats in de samenleving te geven die velen zal aanspreken en waar ook alle inwoners van Den Helder en in de Kop van Noord-Holland trots op zijn.

Het bestuur hoopt dus ook op uw stem te rekenen.



Door Tom Geiger

Vrijdag 3 juni 2022 werd het museum vereerd met een bezoek van de dochter van LTZ1 b.d. Jan Jacob Wichers; Marianne A.C. Batault- Wichers. Mevr. Wichers, is woonachtig in Parijs en donateur van de 'Vrienden van het Marinemuseum'.

Als redacteur mocht ik twee foto's van haar nemen, waarvan een in gezelschap met Cees Boelema Robertus, directeur Marmus en mijzelf.

Haar bezoek gaf mij aanleiding voor het plaatsen van onderstaand artikel.

Bron: 'Traditiekamer Onderzeedienst'.

*"Give Credit Where Credit is due:
LTZ 1 b.d. Jan Jacob Wichers*

Noot redactie:

Het artikel is ingekort en vertaald door dr. Dirk Starink. Bronvermeldingen zijn afkomstig uit het oorspronkelijke artikel en niet aangevuld.

Ere wie ere toekomt!

Door: C. Jones

Mark C. Jones schreef een uitvoerig artikel: 'Give Credit Where Credit is due: The Dutch role in de Development of the Submarine Schnorkel, Bron: **'The Journal of Military History 69 (Oktober 2005) 987-1012**

Het optreden van Duitse onderzeeboten (U-Boote) in de 2^e wereldoorlog heeft de pennen van veel maritieme historici in beweging gebracht met een indrukwekkende hoeveelheid literatuur als gevolg. Daaruit komt naar voren hoe de *Kriegsmarine* in 1943 met technologische innovaties trachtte de overlevingskansen van haar onderzeeërs te verbeteren, overigens niet altijd met succes.

Een van die innovaties betrof een uitschuifbare ventilatiemast om onder water toch de dieselmotoren te gebruiken voor de hoofdvaart en tegelijk de batterijen van de elektromotoren op te laden.

In de eerste jaren van de oorlog moesten de U-Boote aan de oppervlakte komen om hun batterijen te laden en om zich snel naar hun operatiegebieden te verplaatsen. Naarmate de geallieerde konvoeien beter werden geëscorteerd en er meer langeafstand patrouillevliegtuigen met radar verschenen, nam het aantal verliezen snel toe en werd het aan de

oppervlakte varen steeds gevaarlijker.

Met een ventilatiemast die slechts een stukje boven water kwam, konden de U-Boote vrijwel onzichtbaar voor het ook en – zoals de Duitsers hoopten – ook voor radar blijven. In 1943 beproefde de Duitse marine de Schnorkel op de U-58 en bracht deze uitvinding vanaf het voorjaar van 1944 ook op andere boten aan. Echter, minder bekend is dat deze uitvinding van Nederlandse oorsprong is en bekend stond als snorkel of snuiver. In dit artikel zal de ontwikkeling en toepassing ervan bij de KM in het bijzonder worden belicht, want de meeste literatuur over het Duitse onderzeebootwapen zwijgt daarover of vermeldt summier dat deze Nederlandse uitvinding in met 1940 (na de aanval op Rotterdam) in Duitse handen terecht kwam.

De Britse officiële geschiedschrijving vermeldt nog een ander aspect:

"The Schnorkel equipment had been invented by a Dutch Naval officer as long ago as 1927 and four new submarines which escaped to England in a complete state in 1940 had it installed."

In Nederland zelf kreeg het onderwerp wel aandacht in het *Marineblad*.

Bron: **(Eduard van de Pol. "De geboorte en de vroege ontwikkeling van de hedendaagse Snuiver" *Marineblad 105 (1995) (4) 110-123***

De ontwikkeling van de snorkel is terug te voeren op de uitrusting van de marine in de jaren tussen de beide wereldoorlogen. Door financiële krapte gedwongen moest de maritieme verdediging van Nederlands-Indië, waar driekwart van de marine toen een taak had, zich vooral baseren op vliegtuigen en onderzeeboten. De vliegtuigen konden een groot gebied bestrijken en de onderzeeboten relatief ongezien hard toeslaan. Bovendien was deze combinatie goedkoper en waren de onderzeeboten beter inzetbaar in ondiep water dan grote kapitalen schepen.

Bron: **(Tom Womack, *The Dutch Naval Air Force against Japan: The Defense of the Netherland East Indies, 1941-1942 (Jefferson 2005)***

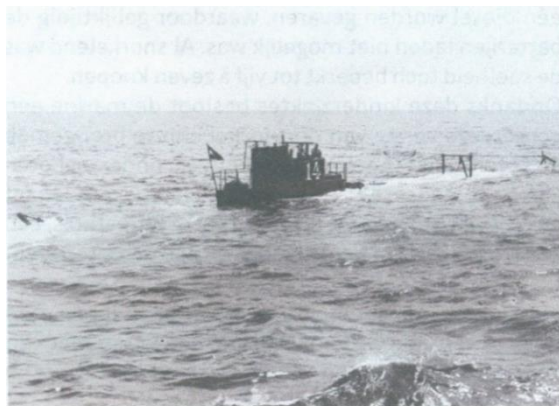
In de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw bouwde de KM een forse onderzeebootvloot. Zowel in de ondiepe wateren van de archipel als in de Noordzee bestond het gevaar van ontdekking door schepen en vliegtuigen, dus moesten de boten veelvuldig ook bij slechtweer onder water kunnen duiken.

Bron: **(J.F. van Dulm: *Veertig Jaren Onderzeedienst 1906-1946 (Amsterdam 1947)***

C. van Waning en J. Leeflang: *De Nederlandse Onderzeedienst van 1906-1966 (Amsterdam 1997)*

Nederlandse en Italiaanse experimenten met onderzeebootventilatie

Al



Hr.Ms. onderzeeboot K XIV tijdens 'getrimd dieselen' waarbij alleen de brug boven water is.

Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

tijdens de Eerste Wereldoorlog experimenteerde de KM

vanaf 1916 met intrekbare ventilatiebuizen naar de batterijruimtes van de eerste Nederlandse onderzeeboten O 2 t/m O 7, K II en K V t/m K VII voor de afvoer van giftige dampen en de aanvoer van frisse lucht in de boot. Hiermee konden de onderzeeboten op hun dieselmotoren zo diep mogelijk aan de oppervlakte varen, hetgeen "getrimd dieselen" werd genoemd. Doordat de afsluitkleppen op de ventilatiebuizen niet goed werkten kwam er nogal eens water in de batterijruimtes.

De hierna gebouwde boten kregen dan ook geen ventilatiebuizen, in plaats daarvan vond getrimd dieselen plaats met een geopend luik op de brug. Deze eerst ventilatiebuizen kunnen daarom nog geen snorkel genoemd worden.

Het idee van een echte snorkel ontstond in 1923 in Italië, waar marine-ingenieur *Pericle Ferretti* bij wijze van proef de Italiaanse onderzeeboot H-3 in 1925 uitrustte met een intrekbare ventilatiebuis tussen beide periscopen. Het systeem werkte goed maar de Italiaanse marine was bezorgd over de zichtbaarheid van een snorkelende boot. Het duurde echter tot 1933/34 voor de snorkel werd aangebracht op de nieuwe boot *Jalea* en twee boten van de *Sirena*-klasse. Op deze laatstgenoemde boten bestond de snorkel uit twee masten: een intrekbare inlaat- en een vaste uitlaatmast. Voordat deze boten in de vaart kwamen, was de snorkel er evenwel uit verwijderd vanwege de angst van ontdekking van het door de mast veroorzaakte kielzog. Verdere Italiaanse experimenten werden van hogerhand stopgezet, zodat de Italiaanse marine ondanks het goed werkende principe de Tweede Wereldoorlog inging zonder de snorkel.

Terwijl beide marines dus experimenteerden met ventilatiebuizen, is het niet waarschijnlijk dat ze van elkaars vinding op de hoogte waren, te meer daar het meer dan 10 jaar duurde eer de echte Nederlandse snorkel zijn intrede deed. Maar omdat de KM deze vinding daadwerkelijk toepaste en de Duitsers deze pas in 1943 overnamen, is het correct de uitvinding van de onderzeebootsnorkel aan de Nederlandse marine toe te dichten.

Van 'getrimd dieselen' naar de snorkel

Luitenant ter zee 1^e klasse **J.J. Wichers** diende tussen 1925 en 1928 als commandant van vier verschillende K-boten bij de marine in Nederlands-Indië en was dus bekend met de ventilatie via uitschuifbare buizen. Zijn idee om deze tot een echte snorkel voor onderwatervaart om te bouwen, bracht hem en twee technische collega-officieren ertoe een plan in te dienen bij de Commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië om zo'n installatie bij wijze van proef in te bouwen in de oude K III. Hoewel dit in 1933 ingediende plan technisch haalbaar werd geacht, ontbraken de financiële middelen en belandde dit plan in een bureaulade.

Enige jaren later rapporteerde de Kapitein van een schip van de Gouvernementsmarine dat hij een mysterieus object had waargenomen dat een kielzog achterliet en rook uitstootte. Dit werd door de inlichtingendienst geïnterpreteerd als een mogelijke Japanse onderzeeboot, met iets dat leek op een snorkel, die in de Indische wateren aan het spioneren was.

Het plan-Wichers werd van stal gehaald en in 1936 alsnog in het ontwerp van de nieuwe boten O 19 en O 20 ingepast.

Van het ontwerpteam maakte onder andere Kapitein-Luitenant ter zee **J.C. van Pappelendam**, die in 1933 in Indië Wichers idee technisch had vervolmaakt, deel uit.

Voorstanders van de snorkel voerden drie argumenten aan. Als **eerste** kon de onderzeeboot ondergedoken blijven met geringe kans te worden gedetecteerd. In de marine strategie in Indië vervulden onderzeeboten de rol van

aanvalswapen.

Oppervlakteschepen moesten na een contact met de vijandelijke vloot deze met een terugtrekkende beweging naar een patrouillelijn van ondergedoken onderzeeboten lokken.

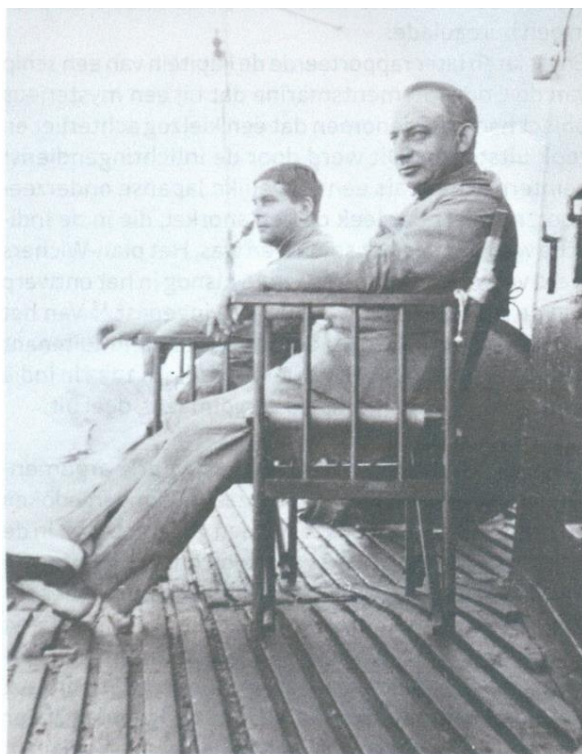
Bron: **K.W.L. Bezemer, *Verdreven doch niet verslagen: verdere verrichtingen der Koninklijke Marine in de tweede wereldoorlog (Hilversum 1967)***519

Dit vereiste van de onderzeeboten dat zij langdurig onder water konden blijven en toch hun batterijen konden opladen.

Het **tweede** argument was dat op de dieselmotoren een hogere hoofdvaart onder water mogelijk was dan toentertijd op de elektromotoren het geval was.

Het **derde** voordeel van de snorkel was dat daarmee de boot tijdens bovenwatervaart beter en zonder het hoofdluik te openen kon worden geventileerd; zeker bij ruige zee scheelde binnenslaan van water.

Tegenstanders van de snorkel wezen echter op de gevaren van de extra openingen in de huid van de boot voor de integriteit van de romp bij inslag van een dieptebom tijdens



Aan boord van Hr.Ms. onderzeeboot K IV rusten officier van de marinestoomvaartdienst 2e klasse Van Pappelendam en de commandant, LTZ1 W.K. Maurits (voorgond), even uit. NIMH, Den Haag.

het duiken. Het varen met de snorkel vereiste een nauwkeurig vasthouden van de vaardiepte. De geringe lengte van de snorkelbuis liet slechts een geringe afwijking toe. Bij te hoog varen bestond het risico dat de boot zichtbaar werd en wanneer te diep werd gedoken sloot de klep op de buis waardoor de dieselmotor de zuurstof uit de boot zoog en de luchtdruk binnen verstoorde. Ook achtten tegenstanders het niet onmogelijk dat een ondergedoken boot via de snorkelbuizen toch kon worden gedetecteerd. Tenslotte betekende de inbouw van de snorkel een aanslag op gewicht en ruimte van de boot en -in die jaren niet onbelangrijk- toegenomen bouwkosten.

De Nederlandse snorkel operationeel.

Kennelijk wogen de voordelen van de snorkel voor de marineleiding zwaarder dan de nadelen, want de nieuwe

mijnlegger-onderzeeboten O 19 en O 20, die in juli resp. september 1939, in dienst werden gesteld, kregen deze uitrusting.

Bron: **Ph.M. Bosscher, 'De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog, deel 1 (Franeker 1984)151**

Kinderziektes deden zich natuurlijk voor, zoals vibratie van de dieselmotor en verspreiding van uitlaatgassen in de boot tijdens onderwatervaren. Verder gaf een grotere diameter van de uitlaatbuis een behoorlijk kielzog, hetgeen vooral in de tropische nacht goed zichtbaar was. Vanwege de diameter van de uitlaatbuis kon onder water slechts op een diesel worden gevaren, waardoor gelijktijdig de batterijen laden niet mogelijk was. Al snorkelend was de snelheid toch beperkt tot vijf tot zeven knopen.

Ondanks deze kinderziektes besloot de marine een



Hr. Ms. onderzeeboot O 21 tijdens beproeving van de snorkel voor de Nederlandse kust. Duidelijk zichtbaar zijn de in- en uitlaatbuizen.

NIMH, Den Haag.

verbeterde versie van de snorkel aan te brengen op de zeven vanaf 1940 nieuw te bouwen onderzeeboten van de O 21 klasse.

De verbeteringen bestonden uit een intrekbare in plaats van een vaste uitlaatbuis, een andere locatie van beide buizen en een verbeterd ventilatiesysteem in de boot. Daarmee konden boten van deze klasse een snelheid van 8,5 knopen lopen.



Beproeving van de snorkel (rechts van beide periscopen) van Hr. Ms. onderzeeboot O 19 op volle zee. Duidelijk zichtbaar is het kielzog dat de snorkel achterlaat op volle snelheid.

NIMH, Den Haag.

Een verdere verbetering voor toekomstige boten met een gecombineerde in- en uitlaatmast met motorische bediening lag in 1940 op de tekentafels.

Ten tijde van de Duitse inval in mei 1940 waren de O 19 en O 20 in Nederlands-Indië en lagen de boten van de O 21-klasse in verschillende bouwstadia op de Nederlandse werven. De O 21 en O 22 waren afgebouwd maar nog niet gereed met de beproevingen, de O 23 en O 24 waren vrijwel afgebouwd maar nog niet volledig beproefd, de O 25 was al te water gelaten maar kon niet worden geëvacueerd, de O 26 en O 27 waren tenslotte nog niet te water gelaten. De

eerste vier boten wisten tijdig naar Engeland te ontsnappen, maar de laatste drie vielen incompleet of met schade in Duitse handen.

Ofschoon de onderzeeboten van de O 19- en O 21-klasse dus met snorkels waren uitgerust, waren de hierboven genoemde nadelen en kinderziektes er oorzaak van dat commandanten ze nauwelijks gebruikten of lieten verwijderen.

De vier naar Engeland uitgeweken boten werden in opdracht van de *Royal Navy* van hun snorkels ontdaan. Over de vraag waarom meldt H.V. Quispel dat; *"the way in which Allied submarines operated during the war did not present much opportunity for the use of this effective system of air supply; it was accordingly dismantled on the Netherlands boats to save weight.*

Bron: **'Hubert V. Quispel, The job and the Tools (Rotterdam 1960)**

De Britten zagen kennelijk geen tactisch voordeel in de snorkel, daar de Duitsers nog geen radar tegen onderzeeboten hadden. Zonder tactisch voordeel leverden de extra openingen in de romp, ook volgens de commandant van de Nederlandse onderzeedienst in Engeland, KLTZ C. Hellingman, extra gevaar op.

Bezemer, *Verdreven*, 521

De klep op de inlaatmast werd al in juni 1940 verwijderd, maar de mast bleef en werd nog gebruikt om de boten bij ruige zee aan de oppervlakte varend te ventileren. In januari 1942 moesten de snorkels helemaal worden verwijderd. Al die jaren opereerden de drie boten met veel succes, met als hoogtepunt de actie van de O 21 die op 29 november 1941 op weg naar zijn basis Gibraltar de Duitse onderzeeboot U-95 tot zinken bracht.

Bron: **Rössler, The U-boat, 198**

Het lijkt er dus op dat de O 19 de enige boot is geweest die de snorkel echt operationeel heeft gebruikt en na 1943 waren alle snorkels verwijderd. Daarom zou de *Kriegsmarine* als eerste de snorkel regelmatig gaan gebruiken nadat de Type VIIC onderzeeboot U-264 in februari 1944 als eerste hiermee werd uitgerust.

De Duitse toepassing van de Nederlandse technologie.

De als oorlogsbuit in Duitse handen gevallen onderzeeboten O 25 t/m O 27 werden op hun Nederlandse werf voor de *Kriegsmarine* afgebouwd en als UD-3 t/m UD-5 in dienst gesteld. Na de nodige beproeving van de snorkel gelastte de Duitse marineleiding de verwijdering ervan uit ex-Nederlandse boten. Net als de KM achtte men de snorkel ongeschikt voor onderwatervaart in de onstuimige Europese wateren. Omdat de Duitse U-Boote al over een ventilatiesysteem voor gebruik aan de oppervlakte beschikten zag men de noodzaak voor de ontwikkeling van een snorkel niet.

Dat veranderde toen vanaf begin 1943 de U-Boote verliezen sterk stegen en de *Kriegsmarine* de toepassing van de snorkel ging heroverwegen.

De voortstuwingsdeskundige H. Walter die in oktober 1933 al had gewezen op het nu van ventilatiebuizen voor het onder water varen op de hoofdmotoren, maakte hij Admiraal Karl Dönitz in maart 1943 opmerkzaam op de mogelijke ontwikkeling van de snorkel op basis van het Nederlandse ontwerp. Na Dönitz goedkeuring ging Walters staf aan de slag om de Nederlandse vinding geschikt te maken voor de ruige omstandigheden op de Atlantische Oceaan. De Nederlandse toepassing van een drijvende bal die de klep van de inlaatbuis automatisch even sloot bij een overslaande golf betekende dat de atmosfeer in de gehele boot als buffer diende tijdens zo'n sluiting.

Bron: **Rössler, The U-Boat, 198**

De nieuwe Duitse snorkel werd in augustus 1943 beproefd op de U 58.

Het achteraf aanbrengen van een snorkel in bestaande U-Boote van de types VII en IX, geschiedde in de vorm van het neerklappen van de buis in plaatst van een vaste of een intrekbare mast.

Ook ondervonden de Duitsers dezelfde nadelen van de snorkel die zich eerder ook in Nederland hadden voorgedaan. Terwijl de snorkel soms een U-boot in staat stelde aan vernietiging te ontsnappen was de installatie bepaald niet populair onder de bemanningen.

Bron: **Herbert A. Werner, Iron Coffins: A Personal Account of the German U-Boat Battles of World War II (New York 1969) 260-262, 265, 289.**

Toch maakte de uitrusting van U-Boote met een snorkel een nieuwe tactiek mogelijk in de Slag om de Atlantische Oceaan, zeker nadat de Duitsers in oktober 1944 radarabsorberend materiaal op de snorkel aanbrachten.

Bron: **Axel Nieslé, German Technical and Electronic Development in Howarth and Law, The Battle of the Atlantic, 430-451**

Over de intrede van de snorkel aan Duitse zijde oordeelt de Britse officiële geschiedschrijver:

As long as the U-Boats were on the surface Coastal Command aircraft were able to strike against them with deadly effect; but once the 'Schnorkel' had arrived, and the U-Boats were able to remain submerged for much longer period, the air patrols lost a good deal of their effectiveness; for the 'Schnorkel' funnel was far more difficult to pick up by eye or by radar than the hull of a surfaced U-Boat. The dangerous significance of this development, which threatened to restore to surrender in the early spring of 1943, was not lost on the British authorities. '

Op zich betekende de komst van de Duitse snorkel geen keerpunt in de oorlog op zee, maar het zette de Royal Navy wel aan tot tactische veranderingen en tot het besluit ook zelf een snorkelsysteem te ontwikkelen.

Britse experimenten met de snorkel

Ondanks dat de Britten de snorkels van de naar Engeland uitgeweken Nederlandse onderzeeboten lieten verwijderen, herinnerde men zich deze innovatie wel. In juni 1942 kregen de Nederlandse marineautoriteiten het verzoek tekeningen en foto's ervan ter beschikking van de *Royal Navy* te stellen. Men ging er kennelijk van uit dat de Duitsers net als de geallieerden beschikten over radar om een onderzeeboot aan de oppervlakte te kunnen detecteren. Bovendien maakten Duitse kustradars het de geallieerden onmogelijk in de kustwateren te opereren. Daarom hadden de Britse onderzeeboten behoefte aan een systeem om onder water de batterijen op te laden. Op grond van experimenten met een boot van de U-klasse concludeerde de *Royal Navy* dat het succes van de snorkel ervan afhing van hoe rustig de zee was. Zelfs bij kalme zee onderkende men het soort problemen die ook de KM had ondervonden.

Admiral (Submarines) G.E. Creasy peilde in 1944 de meningen bij verschillende Britse marine-instanties over, van, voor- en nadelen van de snorkel, die rond deze tijd op Duitse U-Boote verschenen. Het varen op de (diesel)hoofdmotor verminderde de effectiviteit van de eigen sonar. Om het gevaar van een plotselinge ontdekking van een op periscoopdiepte snorkelende boot te verminderen moest een radar op de boot worden geïnstalleerd die net als de snorkel net boven water uitstak. Tenslotte was Creasy bang dat de snorkel bootcommandanten ertoe zou verleiden onnodig lang onder water te blijven en zo het offensief vermogen van het onderzeebootwapen tekort zouden doen.

In november 1944 stelde hij de admiraliteit niettemin voor de snorkel te beproeven op één boot van elk der moderne

S-T-, U- en binnenkort af te leveren A-klasse onderzeeboten. Ook stelde hij voor de gangbare aanduiding van 'submerged dieseling' die in navolging van het Nederlandse 'getrimd dieselen' werd gebezigd, te wijzigen in 'snorting

Als eerste werd de T-klasse onderzeeboot HMS *Truant* tussen 2 maart en 5 mei 1945 bij wijze van proef voorzien van een 'snort'

Deze week in zoverre af van het Nederlandse ontwerp dat in- en uitlaat in een enkele mast waren gecombineerd, met de uitlaatopening lager dan die van de inlaat. De snorkelmast werd hydraulisch neergeklapt en in een positie ter linkerzijde van het dek vastgezet wanneer hij niet gebruikt werd.

Bron: **Paul J. Kemp, The T-class Submarine: The Classic British Design (Annapolis 1990) 121.**

Na de beproefing monteerde men deze snorkel op de andere boten van de T-klasse en ook op die van de A-klasse.

Conclusie

De krappe budgetten in de jaren dertig van de vorige eeuw plaatsten de KM voor een forse uitdaging bij haar taak het moederland en de koloniën te verdedigen. De onderzeeboot vormde daar een relatief goedkoop middel om een vijandelijke vloot toch forse schade toe te brengen. De tactische omstandigheden in Nederlands-Indië maakten het wenselijk dat de boten langdurig onder water konden opereren.

In eerste instantie kon met een simpele ventilatiebuis onder aanduiding 'getrimd dieselen' zo diep mogelijk op de hoofdmotor worden gevaren dat alleen de brug zichtbaar was. Dankzij de ideeën van **LTZ1 Wichers** en de technische expertise in de marine werd een werkende snorkel ontwikkeld en ingebouwd in zes boten. Deze ontwikkeling stopte toen in mei 1940 vier boten van de nieuwste klasse naar Engeland ontsnapten maar in opdracht van de *Royal Navy* werden ontdaan van hun snorkel, evenals de drie noten van die klasse die in aanbouw waren en in Duitse handen geraakten.

Toch diende deze Nederlandse uitvinding als basis voor de verdere ontwikkeling van de snorkel, zowel in de *Kriegsmarine* als in de *Royal Navy*.

In Duitsland waren het vooral de opgelopen verliezen van U-Boote als gevolg van het geallieerde succes met radardetectie die aanzetten tot de verdere ontwikkeling van een snorkel met een automatisch afsluitbare klep waarbij de atmosfeer in de gehele boot tijdens de afsluiting als buffer diende.

De vraag of de Duitsers ook zonder het Nederlandse voorbeeld een snorkel hadden kunnen ontwikkelen moet waarschijnlijk met 'ja' worden beantwoord. Immers had Helmuth Walter in 1933 al zoiets voorgesteld en ook Duitsland bondgenoot Italië had een werkend systeem beproefd. Met dank aan het Nederlandse ontwikkelwerk kon de snorkel nog voor het einde van de oorlog operationeel worden op de nieuwste U-Boote.

Ook de *Royal Navy* werd door het Nederlandse voorbeeld flink op weg geholpen bij de ontwikkeling van de snorkel. De relatief kleine KM had vlak voor de Tweede Wereldoorlog enkele moderne en capabele schepen in dienst genomen. Niet alleen met de snorkel, maar bij voorbeeld ook met de superieure drie-assig gestabiliseerde 40mm mitrailleurs van de firma *Hazemeyer*, was de KM technologisch ver vooruit. Nederland had in 1940 ook een prototype van een vuurleidingsradar en rustte haar onderzeeboten eerder met airconditioning uit dan de *US Navy*. Ook had de KM al sinds de jaren twintig ervaring opgedaan met boordvliegtuigen ter

ondersteuning van kruisers en jagers.

Bronnen:

Voor het vuurleidingssysteem
Bezemer, Verdreven, 514-519;

Voor airconditioning: Pieter L. van Ewijk, 'History of the Dutch Submarine Force' Submarine review (juli 1992) 78-85;

Voor boordvliegtuigen: R.D. Layman, 'Sparrows among the Hawks: Shipboard Aviation of the Smaller Navies, 1919-1939,' Warships International (1984) 138-157.

De ontwikkeling van de snorkel was een onderdeel van de technologisch voortrekkersrol van de Nederlandse marine en industrie. De veelal aan Duitsland toegedichte uitvinding van de snorkel gaat voorbij aan de Nederlandse rol bij de ontwikkeling van deze ontwikkeling die tegenwoordig algemeen toepassing vin



Hr.Ms. onderzeeboot O 21 loopt in november 1941 te Gibraltar binnen nadat deze de U-95 tot zinken had gebracht. Midden op de foto met baard de commandant LTZ1 J.F. van Dulm.

NIMH, Den Haag.

Ere wie Ere toekomt!!

Zestig jaar Marinemuseum op het terrein van de voormalige Rijkswerf op Willemsoord te Den Helder

In 1961 gaf de toenmalige Commandant der Zeemacht in Nederland, vice-admiraal Albrecht Nicolaas baron de Vos van Steenwijk, het startschot voor de oprichting van de Stichting Helden Marine Museum.

De Vos van Steenwijk, die in 1933 zelf de mouterij op Hr.Ms. pantserschip De Zeven Provinciën had meegemaakt, was zeer geïnteresseerd in de Nederlandse marine geschiedenis. Voor hem bood de stichting de mogelijkheid om zijn omvangrijke privéverzameling voor het nageslacht te behouden.

De stichting kende een kort bestaan.

Op 2 augustus 1962 werd het museum onderdeel van de Koninklijke Marine en de collectie eigendom van de staat. Een belangrijke gebeurtenis voor de maritieme historie van Den Helder was op datzelfde moment de opening van het Helden Marinemuseum.

Hieraan ging een jarenlange voorbereiding vooraf en waren de marineautoriteiten uiteindelijk zo welwillend om een deel van het "Peperhuisje" aan de Buitenhaven nr.2 ten behoeve van het museum beschikbaar te stellen. Van de vijfhonderd objecten die

De Vos van Steenwijk overdroeg, werd het overgrote deel tentoongesteld op de zolder van het marine voorlichtingsgebouw.



De voorzitter, Schout-bij-Nacht b.d. De Vos van Steenwijk, memoreerde in zijn openingstoespraak dat het museum een tweeledige taak heeft: "Het tonen van de geschiedenis van 's Lands Zeemacht en haar basis te Den Helder (Nieuwediep) en de bezoekers van de marinestad een beeld geven van de marine van heden".

De burgemeester van Den Helder Mr. G.D. Rehorst onthulde vervolgens de opgestelde onderzeebootperiscoop om de officiële opening te verrichten. Na de omgeving tot op de totale 360 graden met de periscoop te hebben geïnspecteerd, kon hij melden dat de kust vrij was van kapers en konden de aanwezigen met een gerust hart een heildronk op het museum uitbrengen.

De collectie bestond toen al uit 16 modellen van oorlogsschepen, 5 modellen van koopvaardijsschepen en 20 modellen van marinevliegtuigen. In de vitrines waren 12 verschillende uniformen geteeld en kon men schilderijen, aquarellen en vele navigatie-instrumenten bekijken.



Ook het driemastvoorschip "Dromedaris" was vanuit het KIM naar het museum verhuisd.

Er was ook een gedeelte ingericht voor de artillerie met een collectie vuurwapens en projectielen.

In de afdeling documentatie zal in de toekomst een volledige collectie van prenten en foto's worden aangelegd om de marine geschiedenis van de laatste halve eeuw vast te leggen.

Op 3 oktober in het jaar van de opening kon men al de 5000^{ste} bezoeker verwelkomen.



De conservator van het museum is op dat moment Luitenant ter Zee der eerste klasse J.W. Lugard. Hij richtte in 1964 de tentoonstelling in over 150 jaar Koninklijke Marine. In 1965 werd Luitenant ter Zee der eerste klasse C.J. Kneppelhout aangesteld als conservator.

In 1966 verhuist het museum naar het zojuist gerenoveerde Torengedouw, Het Torentje, aan de noordzijde van het Rijkswerf terrein en worden de bezittingen door de Stichting Helden Marinemuseum overgedragen aan de Staat der Nederlanden.

Philip Bosscher is de eerste marineofficier die bij de Stichting Helden Marine Museum het conservator schap als hoofdfunctie uitoefent van 1967-1972.

Vanaf 1972 is de Luitenant ter Zee der tweede klasse oudste categorie J.H.M. (Jan) Verkuil in dienst bij het museum en

wordt in 1978 de eerste directeur.
Hij overlijdt echter onverwacht op 6 februari 1979.

Op 14 juni 1979 wordt zijn opvolger Kapitein- Luitenant ter Zee W.G.M.H. (Willem) Canisius aangesteld.
In maart 1990 wordt hij opgevolgd door Kapitein-Luitenant ter Zee SD Harry de Bles die tot februari 2017 als directeur de expansie van het Marinemuseum te Den Helder voor zijn rekening neemt.

Op 5 april 1991 wordt de Stichting 'Kring van Vrienden van het Marinemuseum' opgericht. Met als doel: "Het bevorderen van de bloei van het Marine Museum te Den Helder, door het wekken en stimuleren van belangstelling voor hetgeen het museum te bieden heeft, alsmede door steunverlening in de ruimste zin van het woord"



Op 12 januari 1993 wordt door de firma Van Seumeren met een wielsysteem de onderzeeboot Tonijn vanaf een drijvend ponton de wal opgereden om naast de nieuwbouw en uitbreiding van het Torentje geplaatst te worden.

Op 6 juli 1994 kon de oud-onderzeeboot commandant en oud-premier P.J.S. de Jong deze museum- onderzeeboot officieel openen.

In het najaar van 1996 kan uiteindelijk een aanvang worden genomen met de restauratie van het Torentje, die in 1997 wordt afgerond met de opening van de tentoonstelling over de Russische Marine van Tsaar Peter de Grote.
In datzelfde jaar wordt de tweede museumboot, de vooroorlogse mijnenveger Abraham Crijnssen toegevoegd aan de drijvende collectie.

In 1998 wordt de vloot uitgebreid met het ramschip Schorpioen dat vanuit Vlissingen naar het natte dok op de voormalige Rijkswerf is gesleept en na conservatie in 2001 door BDZ vice-admiraal van Duyvendijk als publiekstrekker wordt opengesteld.



In 1999 ontvangt het museum het record- aantal van 97.500 bezoekers en vallen de vrijwilligers niet meer onder de stichting maar onder het museum.

In 2005 wordt het marinemuseum uitgebreid met de ingebruikname van de Geschutmakerij met een tijdelijke expositie over onderzeeboten en wordt later gebruikt om de

geschiedenis van de Rijkswerf tentoon te stellen met op 22 december 2006 de opening van de expositie *Schip en Werf* door CZSK vice-admiraal J.W. Kelder en de gedeputeerde voor cultuur van de provincie Noord-Holland mevrouw R. Kruisinga.

In 2011 komt een droom van directie en conservatoren van het marinemuseum uit met een uitbreiding van de collectie van het marinemuseum. De plaatsing van het Brughuis met radarbol van het voormalige geleidewapenfregat Hr. Ms. De Ruyter, met daarvoor geplaatst het kanon dat ook op de voormalige torpedobootjager Hr. Ms. Gelderland heeft gestaan, is een feit.

In de bol huist een radar die met twintig omwentelingen per minuut de omgeving drie dimensionaal afzoekt en in de vorige eeuw een voorloper was van de digitale toekomst.



Op 12 juli 2012 wordt uitgebreid aandacht besteed aan het vijftig jarig bestaan van het Marinemuseum, waarbij onder andere de Marinierskapel acte de présence geeft.

Tot op dat moment valt het marinemuseum onder de voorlichtingsdienst van de Koninklijke Marine.

Dat zal in 2014 veranderen wanneer de diverse defensiemusea, te weten: Marinemuseum, Mariniersmuseum, Marechasseemuseum en het Nationaal Militairmuseum worden samengebracht onder de Stichting Koninklijke Defensiemusea.

Ook het marinemuseum wordt geacht vanaf nu op commerciële basis te functioneren en kan zich als min of meer zelfstandige organisatie blijven ontwikkelen. Een en ander blijkt ook uit de bezoekersaantallen en recensies door de jaren heen.
Helaas zorgt de renovatie van de Piet Heinkade voor het jarenlang uit de collectie nemen van de museumschepen Abraham Crijnssen en Schorpioen.

Vervolgens wordt het museum in de jaren 2020 en 2021 getroffen door een sluiting vanwege de uitbraak van de COVID-19 pandemie die duurt tot maart 2022.
Sinds 2018 is in het museum weer een vestigingsdirecteur met een maritieme achtergrond aangesteld. Commandeur b.d. Kees Boelema-Robertus is actief bezig om het marinemuseum, in samenspraak met de conservatoren en collectiebeheerders, voor de komende decennia gereed te maken om een venster op verleden, heden en toekomstige ontwikkelingen van de Koninklijke Marine op een niet-vrijblijvende manier bij het publiek aanschouwelijk te maken.

Op **dinsdag 2 augustus 2022** zal voor het Marinemuseum een stukje verleden de gids zijn voor de opmaat van de geschiedenis van de Koninklijke Marine in het heden.

Blijft de vraag: "Hoe zal de collectie in het marinemuseum er over 40 jaar uitzien en hoe zal het publiek daarop reageren".

En komt het museum dan nog steeds in aanmerking voor het predicaat:

"Koninklijk Marine Museum"?

Frits Rohling

Informatie onder andere uit: 'In het verleden ligt het heden', Annette de Wit, Tijdschrift voor Zeegeschiedenis

Hoe de onderzeeboot Tonijn naar het museum kwam

Het blijft een indrukwekkend gezicht, de onderzeeboot hoog en droog naast het Marinemuseum en menig bezoeker zal zich afvragen hoe het vaartuig daar gekomen is. Als Vriend van het museum moet u die vraag eigenlijk wel kunnen beantwoorden en om te voorkomen dat u desgevraagd met uw mond vol tanden staat, wordt voor u hierbij de gang van zaken uit de doeken gedaan.

De voorbereidingen

Het verhaal begint in 1991 als de directeur van het Marinemuseum (DMarMus) met een brief gedateerd 22 juli aan de directeur Materieel KM (DMKM) aandacht vraagt voor de mogelijkheid om Hr.Ms. *Potvis* te behouden als museumschip. Vanwege het unieke karakter van het ontwerp bestaat al langer de wens om een drie-cilinderonderzeeboot als museumschip in te richten en nu de Rijkswerf bezig is te verhuizen naar de Nieuwe Haven, komt er ruimte vrij die daarvoor gebruikt zou kunnen worden. Eerder heeft men in Den Helder bijzondere schepen, zoals de *Buffel*, de *Schorpioen* en de *Koningsloep*, noodgedwongen naar musea in andere plaatsen zien verdwijnen en de *Potvis* "biedt een reële mogelijkheid de gemiste kansen goed te maken en de marinebasis Den Helder te verrijken met een Marinemuseum van niveau, met een eigen grote trekpleister, vergelijkbaar met de collectie vliegtuigen van het Militair Luchtvaartmuseum en de collectie militaire voertuigen van het Koninklijk Leger- en Wapenmuseum". DMarMus stelt voor om een werkgroep in te stellen, bestaande uit vertegenwoordigers van DMKM, Rijkswerf en MarMus om de (on-)mogelijkheden aangaande kosten, locatie en toegankelijkheid te inventariseren en daarna advies uit te brengen.

Op 17 september bericht de souschef Materieelvererving namens DMKM dat het behoud van een drie-cilinderboot van grote waarde is en dat het Marinemuseum mogelijk zo'n boot als museumschip kan exploiteren. Om de uitvoerbaarheid daarvan te onderzoeken stelt hij een werkgroep in bestaande uit de reeds door DMarMus voorgestelde vertegenwoordigers, plus die van de Onderzeedienst (OZD) en DMKM/Instandhouding (INST), onder voorzitterschap van het hoofd DMKM/Bevoorrading (VORAD).

De werkgroep laat er geen gras over groeien: reeds op 19 september komt zij voor de eerste keer bij DMKM bijeen. Aanwezig zijn RW/J. Brouwer, MarMus/LTZSD2OC H. de Bles, INST/KLTZE T.F. Smit en VORAD/KTZA A.F. Meinesz. Notulist is LTZA2OC M.F.C.M. Spierings van VORAD/Bureau Afstoting. De OZD heeft (blijkbaar) nog geen vertegenwoordiger voorhanden.

De werkgroep buigt zich eerst over de beschikbaarheid van de schepen. De *Tonijn* is op 10 januari 1991 uit dienst gesteld en is tot 1 oktober 1991 in bruikleen gegeven aan de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM). De *Zeehond* is

op 11 januari 1990 uit dienst gesteld en hetzelfde jaar aan de RDM verkocht. Hr.Ms. *Potvis* zal op 18 juni 1992 uit dienst gesteld worden (*Opmerking 1*). De voorkeur van de werkgroep gaat uit naar de *Zeehond* omdat "die boot in de meest originele staat verkeert" (*Opmerking 2*). Onzeker is echter of, en voor welke prijs, de RDM de boot wil terug verkopen aan de KM.

Ten tweede wordt om te komen tot kostenramingen, los van welke boot het eventueel zal gaan worden, op een rijtje gezet welke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd: de boot toegankelijk maken voor publiek en conserveren, en bouwkundige voorzieningen treffen voor plaatsing. De transportkosten moeten per boot bekeken worden. Men hoopt dat de boot door de KM aan MarMus geschonken zal worden en men verwacht dat het museum de exploitatie van de boot uit eigen inkomsten kan dekken.

Naar de plaats waar de boot moet komen, kijkt men vooralsnog slechts kort. Rondom het museum komt ruimte vrij omdat diverse gebouwen op de nominatie staan gesloopt te worden, zoals zwembad, sportschool en brandweergarage. Daarnaast is de Rijkswerf bezig met een nieuwe vestiging op de Nieuwe Haven en komen er droogdokken vrij die mogelijk gebruikt kunnen worden.

Op 28 oktober komt de werkgroep voor de tweede keer bij DMKM bijeen. Voor de OZD is thans KLTZT N.J. Versteeg aanwezig en is de werkgroep uitgebreid met J. Zijp, hoofd van de afdeling Infra van Marinestaf en W.H.J. Kuipers, medewerker van het Bureau Onderzeeboten van DMKM/Scheepsbouw.

Als eerste komt weer de beschikbaarheid van de boten ter sprake. De directie van de RDM buigt zich op dat moment over het voorstel van de KM om de *Zeehond* te ruilen voor de *Potvis* en zal uiterlijk 1 januari 1992 uitsluitsel geven. Mocht men het voorstel afwijzen, dan gaat de werkgroep voor de *Tonijn*. Weliswaar is de bruikleen van die boot aan de RDM met drie maanden verlengd en wordt dat misschien nog een keer gedaan, maar voor de planning is dat geen bezwaar.

Ten tweede wordt nu uitgebreider gekeken naar de plaats waar de boot moet komen. Het zwembad, de sportschool en de brandweergarage zullen in de eerste helft van 1992 gesloopt worden, waarna op de plaats van de garage een nieuw machinelaboratorium voor het KIM gebouwd zal worden. Tussendoor, ergens in juni-juli, moet dan de boot geplaatst worden. Door deze planning valt de *Potvis* als museumschip af. Voor de plaatsing zijn nog wel twee mogelijkheden: diagonaal (ongeveer noord-oost-zuidwest) deels over de plaats van zwembad/sportschool met het voorschip richting museum of parallel aan het museum (noord-zuid), ook deels over de plaats van zwembad/sportschool met het voorschip boven de gracht. Over het eventuele gebruik van de droogdokken van de Rijkswerf wordt niet meer gesproken.

Vervolgens wordt gekeken naar het gewicht van de boot en hoe de boot getransporteerd en geplaatst zou kunnen worden. Besloten wordt dat de Rijkswerf dit nader zal bestuderen. De werf heeft inmiddels al wel een oriënterend contact gehad met de firma Van Seumeren, gespecialiseerd in zwaar transport.

Tenslotte komen de eerste kostenramingen op tafel. Van schenking van de boot door de KM aan het museum zal geen sprake zijn, maar dat zal niet leiden tot kosten; de boot blijft eigendom van de KM.

De opdracht aan de Rijkswerf om te bestuderen hoe de boot getransporteerd en geplaatst kan worden, leidt tot een advies van de afdeling Staf Scheepsbouw, gedateerd 29 november van de hand van M.P. Bakker. Wat betreft het plaatsen van de boot stelt hij voor om zes stalen portalen te gebruiken op betonnen fundaties. Ten aanzien van het transport geeft hij aan dat de veiligste en goedkoopste optie het gebruik van Dok VI is. Op de dokvloer kan een ponton mét de portalen geplaatst worden, waarna de onderzeeboot in het volgelopen dok boven het ponton wordt gepositioneerd en op de portalen wordt geplaatst door het dok leeg te pompen. Door vervolgens het ponton leeg te pompen en het dok vol, krijgt men het geheel drijvende en kan transport naar het Natte Dok van de (Oude) Rijkswerf plaatsvinden.

Tijdens de derde bijeenkomst van de werkgroep bij DMKM op 2 december wordt besloten het advies van Staf Scheepsbouw te volgen. Aangekomen in het Natte Dok kan de boot mét portalen dan van het ponton naar de opstelplaats gereden worden, aldus medewerkers van Van Seumeren, die de situatie ter plekke inmiddels enkele keren in ogenschouw hebben genomen.

Het vervolg van de bijeenkomst wordt gewijd aan de kosten van transport, inrichting en exploitatie van de boot. Een aantal leden van de werkgroep zullen met name de toegankelijkheid voor het publiek nog apart onder de loep nemen.

Ter afsluiting van haar werkzaamheden presenteert de werkgroep op 16 december 1991 een Plan van Aanpak, waarin de bevindingen van de werkgroep tijdens de drie bijeenkomsten worden samengevat. Dit plan wordt op 16 januari 1992 aangeboden aan de Admiraliteitsraad (AR) met het voorstel "om akkoord te gaan met het aanwijzen van ex-Hr.Ms. *Zeehond* voor museale bestemming". De kosten van de plaatsing en de voorbereidingen worden op fl. 865.000,- geraamd. De aanbieding gaat vergezeld van de notitie dat de directie van de RDM "akkoord is met de wisseling *Zeehond - Tonijn*" (*Opmerking 3*). De AR gaat met het voorstel akkoord tijdens haar vergadering op 28 januari 1992.

Begin maart laat de directie van de RDM de KM weten dat zij afziet van de mogelijkheid om de *Zeehond* te ruilen voor de *Tonijn*. Daarmee wordt de *Tonijn* definitief het museumschip (*Opmerking 4*). De boot wordt op 21 en 22 april van de RDM naar Den Helder gesleept en aansluitend droog gezet in Dok I van de Rijkswerf alwaar men de boot gereed gaat maken voor het museum. Zo gaan de batterijen van boord en de nodige onderdelen van de Pielstick-motoren die als reserve gebruikt zullen worden voor de motoren aan boord van Hr.Ms. *Potvis* en de onderzeeboten van de Walrus-klasse.

De werkzaamheden op de wal worden nu ook opgestart. In samenwerking met de Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen (DGW&T) van Defensie wordt gekeken naar wat er allemaal gebeuren moet om het terrein geschikt te maken voor plaatsing en wat de plaats moet worden. Vooral nog wordt er vanuit gegaan dat de boot diagonaal zal komen te liggen, maar de definitieve ligging zal afhangen van de plaats die het nieuwe gebouw van MarMus zal krijgen dat onder andere de verbinding moet gaan vormen tussen het *Torentje* en de *Tonijn*. In juli komen de voorlopige plannen van de nieuwbouw van MarMus gereed, in combinatie met de nieuwbouw voor het KIM en uit die plannen volgt dat voor de diagonale opstelling van de onderzeeboot onvoldoende plaats is. Het wordt de noord-zuidopstelling met het voorschip uitstekend boven de gracht.

Eind juli gaat ook de offerteaanvraag voor het transport van de *Tonijn* van Dok VI naar het museum de deur uit, naar drie bedrijven, te weten Mammoet Stoof, Lastra en Van Seumeren. Bij die aanvraag gaat wel de waarschuwing mee dat de kade in de noordwesthoek van het Natte Dok slecht is; er mag beslist niet gestempeld worden door kranen. De aanvraag omvat ook de aanmaak van de portalen waar de boot op moet komen te rusten en het aanbrengen van de benodigde aanpassingen op de buitenkant van de romp bij de voorste en achterste twee portalen. De offertes moeten 18 september binnen zijn.

In september begint het sloopwerk: het zwembad en de sportschool, gevolgd door de Rijkswerf-gebouwen 19 (de brandweergarage), 21 (de 'witte keet') en 22 (laatstelijk in gebruik als houtloods). Eind oktober is dan het terrein vrij (*Opmerking 5*) en worden in november de palen geheid en het beton gestort voor de portaalfundaties.

Omstreeks half november buigt men zich op de Rijkswerf ook over de planning van de plaatsingswerkzaamheden en voorlopig is dat puzzelen. Dok VI zit helemaal vol en vooral nog lijkt het erop dat het transport van de *Tonijn* alleen in het weekeinde van 9 en 10 januari 1993 plaats kan vinden, tussen een dokbeurt van Hr.Ms. *Jacob van Heemskerck* en Hr.Ms. *Bloys van Treslong* in. Op 10 november vindt een eerste bespreking plaats met Van Seumeren, die de opdracht heeft gekregen. Afsproken wordt onder meer dat de Rijkswerf de *Tonijn* in Dok VI op het ponton zal plaatsen, daarna neemt Van Seumeren de zaak

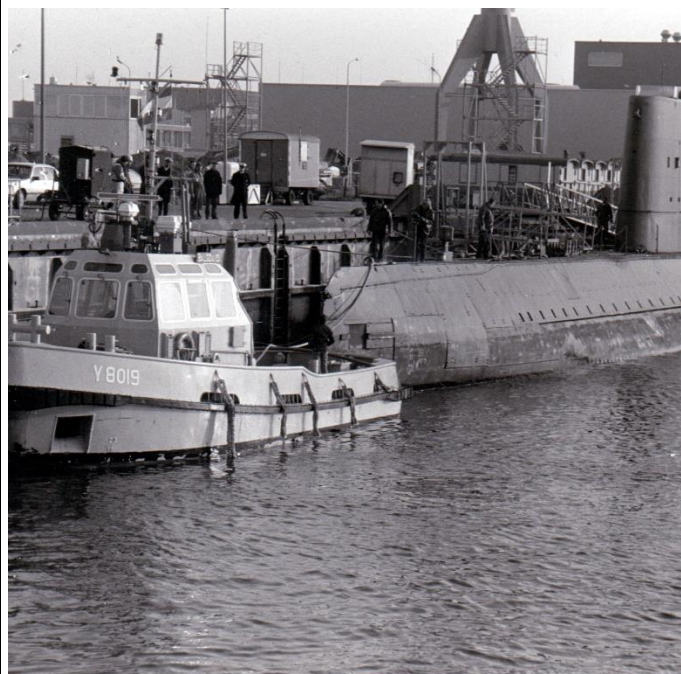
over tot en met de plaatsing bij het museum. De *Tonijn* zal mét water in de brandstoftanks op het ponton geplaatst worden, waarmee het gewicht van de boot ongeveer 1300 ton zal bedragen (*Opmerking 6*). De transporteur ziet hier geen bezwaar in. Wel merkt hij op dat het terrein bij het museum te zacht is voor het transport en dat daar speciale voorzieningen nodig zijn. En dat wordt meerwerk (*Opmerking 7*). Op 19 november worden in een tweede gesprek met Van Seumeren de puntjes op de i gezet.

Begin december gaat de *Tonijn* Dok II in. In de week van 7 tot en met 11 december brengt Scheepswerf Visser in opdracht van Van Seumeren de aanpassingen op de huid aan. Op 18 december verhuist de boot naar de Van Speijkkade. Inmiddels heeft de Rijkswerf nog eens naar de planning van Dok VI gekeken en acht men het mogelijk om de *Jacob van Heemskerck* al op dinsdag 5 januari te ontdokken, waardoor de transportwerkzaamheden niet meer in het weekeinde plaats hoeven te vinden.

De *Tonijn* wordt op maandag 4 januari 1993 van de Van Speijkkade op de Oude Rijkswerf naar kade 61 op de Nieuwe Rijkswerf gesleept alwaar de boot in de gewenste ligging getrimd wordt (*Opmerking 8*) en op 6 januari wordt het ponton met de portalen op de vloer van Dok VI gezet en onder water gezet; de plaatsing kan beginnen.

De plaatsing

De foto's komen uit de collectie van het Historisch Documentatiecentrum Marinebedrijf.



Donderdag 7 januari. Hr.Ms. *Balgzand* maakt vast aan de *Tonijn* om de boot van kade 61 Dok VI in te slepen.



De sleep nadert de ingang van Dok VI. Links op de achtergrond aan kade 63 ligt Hr.Ms. *Jacob van Heemskerck* die op 5 januari ruimte gemaakt heeft in Dok VI voor de *Tonijn*.



Het plaatsen van de *Tonijn* op de portalen is centimeterwerk. Men laat het water in het dok zakken tot de boot vlak boven de portalen drijft, waarna duikers naar beneden gaan om te verifiëren of de boot goed ligt om definitief te plaatsen. Dat blijkt keer op keer niet het geval en talloze malen moet er weer water in het dok en moet de positie van de boot gecorrigeerd worden. Uiteindelijk duurt het ongeveer twaalf uur voordat de positie helemaal goed is en is het diep in de nacht als de boot eindelijk op de portalen rust.



De *Tonijn* wordt ruwweg boven het ponton gepositioneerd. Hr.Ms. *Balgzand* moet nog tussen onderzeeboot en dokwand door het dok uit.

Met behulp van spankabels naar de beide dokwanden wordt de *Tonijn* op de juiste plaats boven de portalen op het afgezonden ponton gepositioneerd. Op de achtergrond wordt de dokdeur gesloten. Links in de hoek ligt de door Van Seumeren ingehuurd sleepboot *Eerland 28* die in het dok blijft en mee zal helpen het opgedreven ponton met onderzeeboot uit het dok te manoeuvreren (*Opmerking 9*).

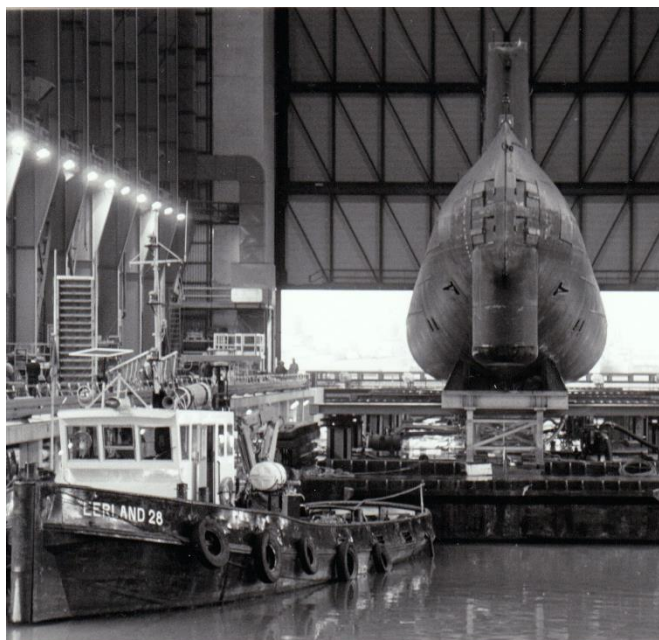


Op Geïnteresseerde toeschouwers: Op de voorgrond Rijkwerf-dokmeester Gerard Smit onder wiens verantwoordelijkheid het positioneren van de onderzeeboot en het opdrijven van het ponton plaatsvindt. Daarachter in burger Harry de Bles, de inmiddels tot LTZSD1 bevorderde museumdirecteur op wiens gezicht vooralsnog enige twijfel te bespeuren is of het allemaal wel goed komt en op de achtergrond de bij het Marinemuseum geplaatste dienstplichtig aspirant-reserveofficier Leon Homburg.

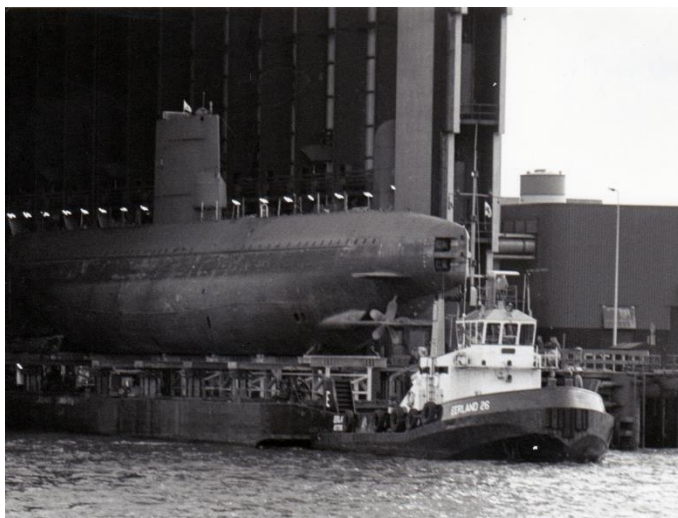
De *Tonijn* droog op de portalen. Het ponton bevindt zich nog net onder water; op de voorgrond links en rechts steken bolders van het ponton wél boven water. Op de voorgrond loopt ook een draad dwars over het dok met een merktouw in het midden. Aan de voorzijde hangt ook zo'n touw om te helpen de onderzeeboot in het midden van het dok te positioneren. Rechts op de achtergrond de *Eerland 28*. Bij ieder portaal is bij het plaatsen van het ponton een aan beide zijden uitstekende draagbalk aangebracht die gebruikt zal worden bij het transport op de wal.



Vrijdag 8 januari. Het ponton met *Tonijn* in opgedreven toestand.



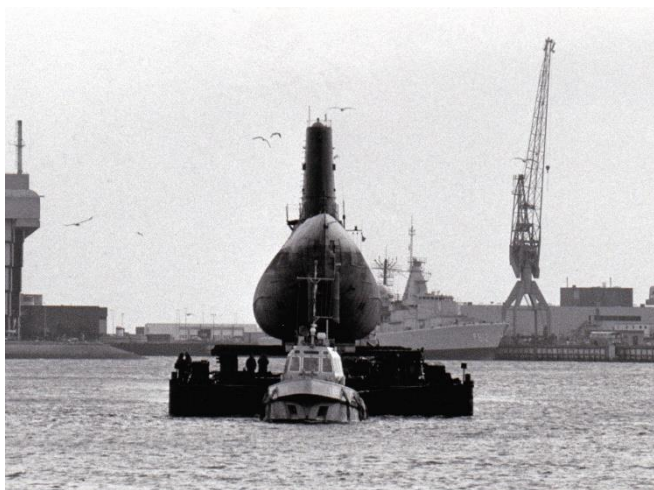
De hefdeur van Dok VI gaat omhoog. De *Eerland 28* heeft vastgemaakt aan het ponton.



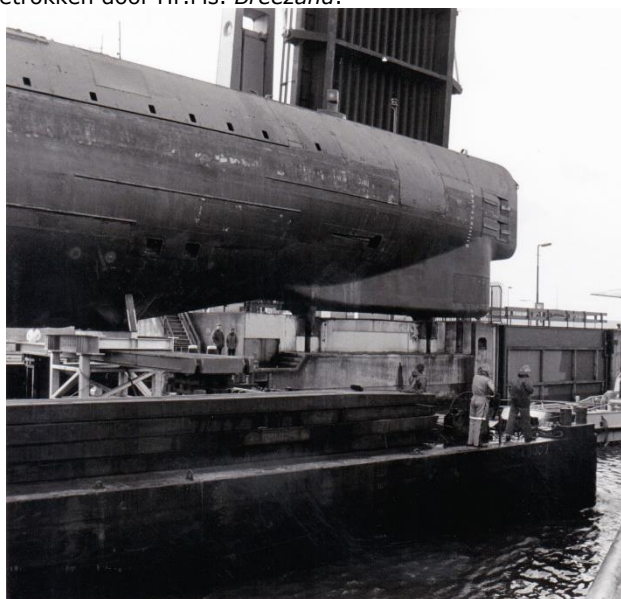
Het ponton wordt door de eveneens door Van Seumeren ingehuurde *Eerland 26* het dok uitgetrokken.



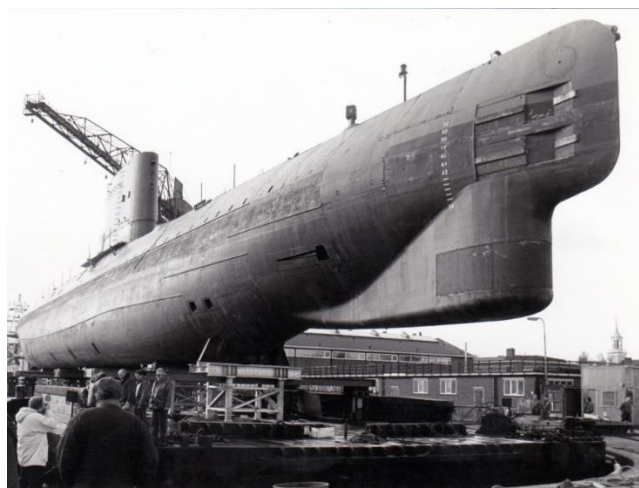
De sleep begeeft zich naar de zwaaihoek van de haven. Links de achtersteven van Hr.Ms. *Jacob van Heemskerck* aan kade 63.



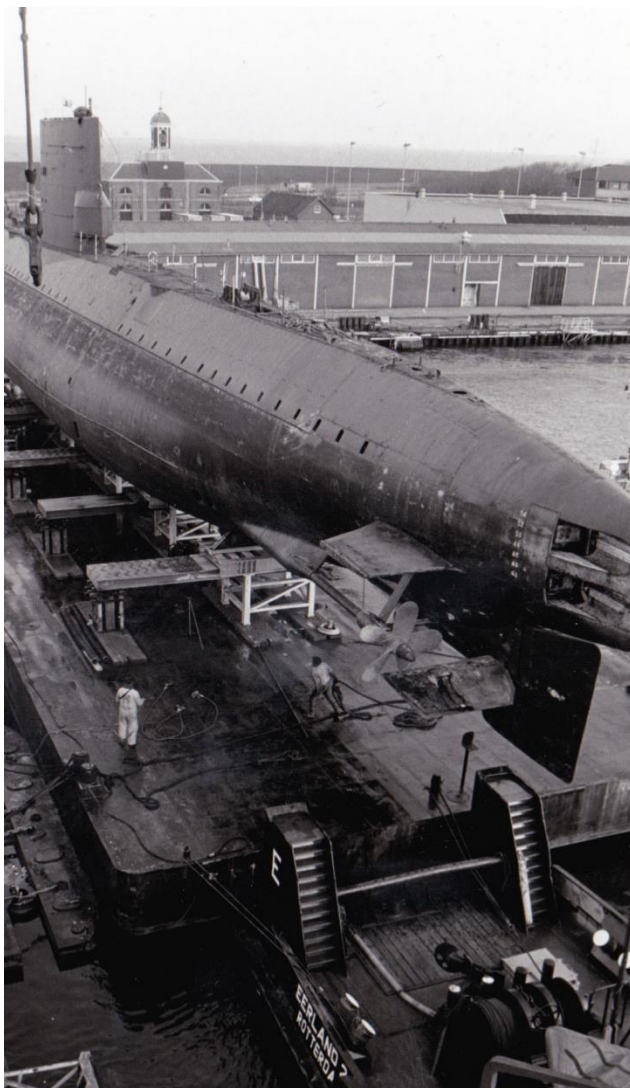
De sleep onderweg naar de Buitenhaven. In de zwaikom is de sleep gedraaid en zijn de door Van Seumeren ingehuurde sleepboten vervangen door marine-sleepboten; het transport vindt nog steeds plaats onder verantwoordelijkheid van Van Seumeren, maar uit publiciteitsoverwegingen vaart de KM bij deze oversteek graag voorop. Het ponton wordt getrokken door Hr.Ms. *Breezand*.



De sleep vaart de Zeedoksluis in naar het Natte Dok.



Het ponton wordt afgemeerd in de noordwesthoek van het Natte Dok.



Overzicht van het bij de Monteurskade afgemeerde ponton. Op de voorgrond de achtersteven (met verticale duwstijlen) van de *Eerland 26*.

De werkzaamheden worden op maandag 11 januari hervat. Het ponton wordt wat verder van de Monteurskade gelegd en er wordt een oprit vanaf de wal gemaakt zodat de kaderand niet belast wordt. Vervolgens worden er vier transportwagens onder de uitstekende dwarsbalken gereden, twee lange wagens aan weerszijden onder de achterste vier portalen en twee kortere wagens onder de twee voorste portalen. Iedere wagen heeft zijn eigen dieselmotor voor de hydrauliek van de hefcilinders en het aandrijven en besturen van de wielen.



De oprit naar het ponton. Ter weerszijden van het voorste portaal zijn de voor-kanten van de voorste twee wagens zichtbaar, met motor en bedieningspaneel.

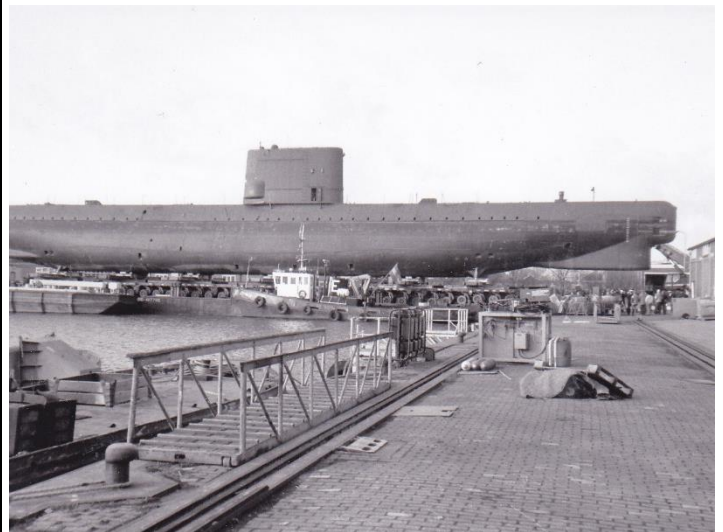


Zicht op het aandrijfgedeelte van de voorste twee transportwagens tijdens het aan-brengen onder de dwarsbalken door de portalen.

Terwijl het personeel van Van Seumeren de voorbereidingen treft om de volgende dag de onderzeeboot de wal op de rijden, vindt er op het Marinemuseum 's middags een ontvangst plaats van vele genodigden uit de wereld van de marine, Nederlandse scheepsbouw, gemeente Den Helder en provincie Noord-Holland. De directeur van het Marinemuseum presenteert de plannen van/met het museum, de commandant van de Onderzeedienst houdt een verhaal geënt op het nieuwe museumschip en er wordt een nieuwe expositie geopend (*Opmerking 10*). Uiteraard kan

men de *Tonijn* op het ponton bewonderen en ter afsluiting de ontwikkelingen becommentariëren bij een borrel.

Dinsdag 12 januari. Overzicht van het ponton bij het begin van het transport naar de wal. De onderzeeboot is door de hefcilinders in de transportwagens opgetild en de dwarsbalken zijn los van hun zijsteunen. De boot is inmiddels een stukje naar voren gereden.



Gezicht vanaf de Van Speijkkade bij het begin van het transport naar de wal.

Links ligt vuilwaterponton Y 8351 tegen het ponton afgemeerd, wellicht om zo nodig nog vervuild water uit de onderzeeboot over te nemen (*Opmerking 11*).



De versteviging van het terrein waar de onderzeeboot naar toe moet. De balken in langsrichting worden weggenomen als de transportwagens op hun plaats zijn aangekomen; onder de balken bevinden zich een paar betonfundaties voor de portalen. De langsbalken zijn tijdelijk nodig omdat de wagens zich ook een stuk zijdelings (in westelijke richting) moeten verplaatsen en over een paar betonfundaties rijden.



Het plaatsingsterrein van de andere kant gezien. Op de voorgrond is een van de betonfundaties voor de portalen zichtbaar. De onderzeeboot is onderweg en te zien is dat de transportwagens nog een stuk in westelijke richting gestuurd moeten worden.



Overzicht vanuit de kraan op de Monteurskade. Het transport bevindt zich inmiddels geheel op de wal en buigt af in westelijke richting. Daarbij blijft de achtersteven maar net vrij van de Van Speijkloods op de Van Speijkkade.



Het transport nadert de opstellingsplaats. De wielen van de voorste wagens staan gedraaid om de boot weer terug in de goede lengterichting te krijgen.



Detail van het voorste portaal en transportwagen. Ieder wiel is voorzien van een eigen hefcilinder en is bestuurbaar.



Een paar dagen later. Alle transportbenodigdheden en toeschouwers zijn verdwenen en alleen de boot is achtergebleven, in afwachting van verdere ontwikkelingen.

Naschrift

De verdere ontwikkelingen worden reeds op 5 januari 1993 in gang gezet door DMarMus met een brief aan de souschef Materieelverwerving, waarin hij pleit voor de instelling van een vervolg-werkgroep, in principe bestaande uit vertegenwoordigers van de KM-afdelingen die ook bij de voorbereidingen van de plaatsing betrokken zijn geweest en belast wordt met het gereed maken van de *Tonijn* voor haar museale bestemming.

Deze werkgroep komt wat minder voortvarend van de grond als de eerste; in april gaat een gelijklopende brief naar DMKM.

Ondertussen heeft de Tonijn zijn eerste bezoekers gehad: onverlaten maken gebruik van een op 11 februari geplaatste werksteiger door dezelfde nacht nog de boot binnen te dringen en aan boord een poging tot brandstichting doen. De poging mislukt, maar er is uiteraard wel schade.

Dit voorval is mede aanleiding voor DMarMus om, vooruitlopend op de instelling van de vervolg-werkgroep, de betrokken partijen bijeen te roepen om alvast een Plan van Aanpak op te stellen en misschien alvast wat werkzaamheden te (laten) verrichten.

Inmiddels is wel duidelijk dat de KM geen geld (meer) heeft om de realisatie van de museale bestemming van de *Tonijn* te bekostigen en meldt de niet-officiële werkgroep in mei aan DMKM dat men op zoek gaat naar sponsors buiten de KM. In augustus wordt de vervolg-werkgroep dan nog wel officieel middels een instellingsbeschikking van DMKM, maar daarmee zijn er nog steeds geen centen.

De oplossing wordt tenslotte gevonden in de oprichting van een Stichting Instandhouding Submarines en Targets (INTS) die in augustus 1994 van de Staat der Nederlanden de *Tonijn* in bruikleen krijgt en de boot vervolgens aan MarMus verhuurt. De Stichting zal middels door haar verworven fondsen voor de instandhouding van de boot zorgen en het museum voor het tentoonstellen.

Deze aanpak resulteert in een museumschip dat op 6 juli 1994 wordt geopend door voormalig onderzeebootcommandant en oud-premier KTZ b.d. P.J.S. de Jong en sindsdien de toeristische trekpleister is die DMarMus in 1991 voorzag (*Opmerking 12*).

Opmerkingen

1. De *Dolfijn* is op 22 juli 1985 voor de sloop verkocht.
2. Bedoeld wordt ongetwijfeld dat de *Zeehond*, samen met de *Dolfijn*, de eerste versie drie-cilinderboten is. De *Potvis* en *Tonijn* worden bijna acht jaar later op stapel gezet en verschillen in een aantal opzichten zodanig van hun voorgangers, onder andere wat betreft machinekamers en hulpapparatuur, dat van een tweede versie (of scheepsklasse) gesproken wordt. (*Potvis* en *Tonijn* zijn ook nog ruim een meter korter door een andere achterstevenconstructie.)
3. Dit dus in afwijking van het werkgroep overleg van 28 oktober, waarin nog sprake is van een wisseling *Zeehond* - *Potvis*.
4. Deze gang van zaken maakt het nog wel noodzakelijk dat de AR nu akkoord gaat met het aanwijzen van ex-Hr.Ms. *Tonijn* als museumschip in plaats van ex-Hr.Ms. *Zeehond*. Het voorstel daartoe wordt de AR op 22 april aangeboden en geaccordeerd op de AR-vergadering van 28 april. De kosten samenhangend met de aanwijzing blijven fl. 895.000,-.
5. De sloop van het zwembad stagneert even op de bouw van vervangende voorzieningen in het zwembad *De Schots van Den Helder* voor de 'helicopterdrill'.
6. Het water in de brandstoftanks is nodig om de boot drijvend in het water rechtop te houden nu de batterijen verwijderd zijn.
7. Aanvankelijk is het idee dat de boot ook met water in de brandstoftanks verreden en op zijn fundaties geplaatst zal worden, maar uiteindelijk wordt besloten het water bij het opdrijven in het dok uit de boot te laten lopen. Voor het verstevigen van het terrein maakt dat niet uit. Dat moet hoe dan ook gebeuren.
8. De dokvloer loopt richting dokdeur iets af waardoor het ponton in lengterichting niet horizontaal zal staan. De onderzeeboot krijgt een trim van dertig centimeter achterover.
9. De *Eerland 28* wordt in 1958 gebouwd voor de firma Van der Tak en komt in dienst onder de naam ... *Tonijn*.
10. Het betreft een fototentoonstelling over Amerikaanse maritieme musea, aangesloten bij de Council of American Maritime Museums. De tentoonstelling beleeft zijn première tijdens Sail Brest 1992 en het gelijktijdig te Douarnenez (een havenstad iets onder Brest) plaatsvindende International Congress of Maritime Museums. DMarMus is op dit congres aanwezig en op diens verzoek krijgt MarMus de expositie in bruikleen, alvorens die teruggaat naar de Verenigde Staten.
11. Dat betreft dus niet het water dat in de brandstoftanks zat; dat is al van boord en het is bovendien water dat schoon is.
12. Het verwerven van fondsen door de Stichting INST beperkt zich uiteindelijk tot het afsluiten van een lening die afgelost wordt door de huur die MarMus aan de Stichting betaalt. En die huur wordt weer betaald uit de bezoekersinkomsten. Op deze wijze worden later ook de museumschepen *Schorpioen* en *Abraham Crijnssen* naar MarMus

Redactie:

Ina Huig is met haar man Cees in 1972 gemigreerd naar Australië.

Cees werd in 1998 donateur van de Stichting Vrienden Marmus.

Er is de afgelopen jaren heel wat van ons rond gegaan in de Social media. Cees was secretaris van de AVOM Australië. Daarvoor zijn we hebben veel rondgereisd in Australië maar ook in New Zeeland. Ik hielp hem door het computerwerk te doen, en maakte ons 2-maandelijkse magazine. Ik had verschillende functies bij de Nederlandse verenigingen, waarbij hij mij hielp. Samen hebben we 20 jaar, Cees 15 jaar, de Nederlandse radio van de etnische radiozender in zuid/oost Queensland gedaan, waarbij ik de laatste 7 jaar de voorzitster was, en Cees mij ook daarbij achter de schermen hielp, daarvoor was ik de penningmeester.

Cees was een goede organisator en heeft ervoor gezorgd dat de 4 mei herdenking, die al jaren niet meer gehouden was, weer in ere te herstellen. Eind jaren 90, heeft hij 27 februari, slag in de Javazee en 15 augustus, Capitulatie van Japan georganiseerd. Hij heeft toen met een schenking van het rijk een prachtige bronzen plaat voor 27 feb. laten maken, met in gedachten de plaat die in de Erebegraafplaats in Surabaya hangt. Later kreeg hij een schenking van "het Gebaar" en is er een bronzen plaat voor 15 augustus gemaakt. Wij zijn ook 2 keer naar Surabaya geweest om met een groepje van de V.O.N. de Javazee op te gaan voor een ceremonie en bloemenkransen in het water te laten.

Toen Cees overleed had de Nederlandse Consul in Queensland, gezegd dat uit naam van Cees hij nu deze ceremonies gaat doen. En dat doet hij ook, ondanks dat hij geen Consul meer is omdat hij met pensioen moest.

Als ik "**Cees, Ina and Erwin Huig, Dutch migrants to Australia**" in Google of YouTube zet, is er van ons voor het emigratie archief een filmpje gemaakt. Helaas was Cees zijn geheugen al goed achteruitgegaan. Maar de film was goed ge-edit.

Wij waren nog geen lid van het Marine museum toen we in 1972 emigreerde. Maar we waren in, ik dacht 1998, met onze dochter en haar gezin in Den Helder, en zijn toen wel in het museum geweest. Ik weet niet of hij toen lid is geworden.

Cees was ook lid van de Stichting Mahu. Een oud-collega die met Cees in Korea was, Leen Puister, was daar een vrijwilliger.

Toen we in 1988 in Nederland waren, hoorde mijn moeder op de tv dat de VOKS nog opvarende van de Evertsen zocht. Cees had toen contact opgenomen met ze, en konden wij nog een reünie meemaken. In 1995 hebben we nog een re-visit kunnen doen, wij zijn toen vanuit Australië naar Pusan gegaan en ons aangesloten bij de Nederlandse groep. Nog leuke vriendschap van overgehouden. Helaas die zijn nu ook overleden.

Waarom wij naar Australië emigreerde was voor de zon!!! Cees was in Indonesië opgegroeid had nogal wat uitzendingen gehad en de laatste in 1961 ben ik met de 2 oudste kinderen daar ook heen gegaan. Dat beviel zo goed dat ik niet naar Nederland terug wilde, maar Cees werd op het matje geroepen, want de gezinnen moesten terug. Zijn commandant kon zich niet voorstellen, dat zijn vrouw niet wilde. "wat! je heb een vrouw die niet wil!!!" (ha ha.) Ben met de laatste groep vrouwen en kinderen terug gegaan. De mannen kwamen een paar maanden later thuis.

Hoewel Cees gek op de marine en het varen was, ging hij zijn gezin missen en verliet hij na 18 jaar de marine. We kochten een snackbar in Roosendaal, want de familie vond ons idee om naar Australië te gaan niets. Maar ik kon

absoluut niet wennen in Brabant en wilde weg. Toen hebben we de emigratie toch maar aangevraagd. Nooit een dag spijt gehad. Over de jaren veel logees uit Nederland gehad, mijn moeder vond het hier heerlijk en kwam om het jaar. Cees zijn moeder is hier 1 keer geweest.

O 16 - door Ina Huig

Cees en ik zijn 2 keer naar Surabaya geweest, speciaal om met een groepje geïnteresseerde die daar wonen mee te varen om een laatste eer te bewijzen aan de opvarende die het leven verloren tijdens de slag in de Javazee in 1942. De organisatoren hadden al eerder een herdenking gehouden op die plaats.

Ik moet zeggen dat de laatste keer het weer op zee zo sterk was dat wij moeite hadden ons staande te houden. Het was indrukwekkend om daar op die plaats aanwezig te zijn. Ik was blij dat we nog een keer gedaan waren want daarna mocht Cees niet meer reizen.

Maar ik ga vertellen over wat er voorafging, van die slag.

Dat begon in 1941 toen de K 17, K 12 en de O 16 en de 42 bemanningsleden een nieuwe thuishaven kreeg: Singapore vielen onder Brits commando.

Op zaterdag 6 december 1941 vertrok Hr.Ms. O 16 voor de eerste patrouille en koerste naar het noorden richting wat tegenwoordig de Golf van Thailand heet (toen de Golf van Siam). Al snel spotte de O 16 onder leiding van commandant LTZ1 **A.J. Bussemaker** twee Japanse torpedobootjagers, maar het was nog geen oorlog dus de torpedo's bleven netjes in de buizen.

Een dag later was alles anders. Op zondagochtend 7 december viel Japan de Amerikaanse basis Pearl Harbour aan, waarna de Verenigde Staten, maar ook Nederland de oorlog verklaarden aan Japan. De O 16 ontving het bericht op 8 december en daardoor veranderde de patrouilles in die van oorlogspatrouilles.

In de nacht van 10 op 11 december kreeg commandant Bussemaker weer een Japans schip in het vizier en vuurde ditmaal wel. Door een tropische regenbui was het voor de O 16 echter niet duidelijk of de drie torpedo's doel hadden getroffen.

Op 12 december volgde De O 16 een koopvaardijchip richting Pattani, een stad in het zuiden van Thailand, in de baai waar het nietsvermoedende koopvaardijchip naast drie andere grote Japanse schepen voor anker ging.

De O 16 lanceerde vijf torpedo's die allemaal doel troffen.

Het verhaal van de O16 is bekend omdat kwartiermeester **Cor de Wolf** als enige overlevende een belangrijke bron was.

Drie schepen raakten zwaar beschadigd, zij zonken niet volledig omdat de baai te ondiep was.

Stilletjes ontsnapte de O 16 uit de baai en bleef in ondiep water, buiten bereik van de Japanse torpedobootjagers. De actie was geslaagd maar de O 16 had nu nog één torpedo aan boord en zette weer koers naar thuishaven Singapore. Overdag voer de boot onder water en 's nachts boven water, omdat onderzeeboten destijds aan de oppervlakte een hogere vaart konden lopen.

Ook in de nacht van 14 op 15 december voer de boot boven water met de eerste officier LTZ2 **Jeekel**, korporaal machinist **Bos**, matroos 1e klasse **Van Tol**, matroos 2e klasse **Kruidenhof** en korporaal **de Wolf** op de brug aanwezig. Zij vormden wat men tegenwoordig het brugteam

zou noemen: wacht officier, roerganger en uitkijken.

Commandant LTZ1 Bussemaker was kort daarvoor ook op de brug gearriveerd, omdat er al sinds half twaalf zoeklichten werden waargenomen aan de horizon.

Na verloop van tijd verlegde de O 16 koers richting één van de zoeklichten boven de eilanden die om de 20 minuten zichtbaar was.

Inmiddels bevond de O 16 zich ten noordoosten van het eiland Tioman.

Singapore was niet ver meer verwijderd en de O 16 zou zich daar gaan voorbereiden op een nieuwe patrouille. Maar de boot zou de thuishaven nooit bereiken. Rond half 3 in de nacht sloeg het noodlot toe, de O 16 liep op een mijn. Dankzij het rapport dat Cor de Wolf later schreef, zijn de gebeurtenissen van de dagen daarna bewaard gebleven: hij zag vanuit zee de onderzeeboot in tweeën breken.

Een deel van de 36 bemanningsleden in de boot moesten direct bij de enorme ontploffing zijn omgekomen, maar de rest vocht voor zijn leven terwijl de boot naar 52 meter diepte zonk. Er was geen hulp en het lukte niemand om uit de onderzeeboot te ontsnappen. Alleen de zes mannen die op de brug stonden, kwamen boven water.

Eindelijk, na ongeveer 35 uur gezwommen te hebben, bereikte de Wolf een eiland. Later werd berekend dat als De Wolf goed had ingeschat dat hij rond het middaguur aangespoeld was, hij had inderdaad zo'n 34 uur gezwommen en maar liefst 80 km had afgelegd. Hij was namelijk op het onbewoonde eilandje Dayang beland.

Na lang klimmen en klauteren bereikte hij eindelijk de zijkant van het eiland. Hier ontwaarde hij tot zijn grote blijdschap een prauwtje en schreeuwde zo hard hij kon, de inlander hoorde het en kwam met zijn prauwtje op hem af".

De Wolf maakte de man met handgebaren duidelijk dat hij wilde eten en drinken. De Maleisiër gaf hem daarop een klappernoot en zei dat hij mee moest in zijn prauw. Een uur later arriveerde De Wolf op één van de andere eilanden. Hier kreeg hij een broek en werd voor het dorps hoofd geleid. Het dorps hoofd sprak Maleis en De Wolf ook, net als veel marinemannen in die tijd. Drie dagen verbleef De Wolf in het dorp en op zaterdag 20 december kon De Wolf mee op een zeilprauw naar het vasteland. Daarna volgde een zware tocht op stukgelopen voeten door een moeras en de rimboe. Met kapmessen baande de groep zich een weg door de jungle tot zij op een bivak van Australische eenheden belandde. De ontberingen waren voorbij.

De kwartiermeester werd onderzocht in de ziekenboeg en bleek niets te mankeren. De volgende dag kon De Wolf eindelijk verslag uitbrengen over wat de O 16 was overkomen. Hij deed dat aan Nederlandse marineofficieren, maar ook aan vice admiral **Lawton** Commander-in-Chief, Eastern Fleet.

Daarna vertrok De Wolf richting Nederlands-Indië en bracht vice-admiraal **Helfrich**, bevelhebber van de Koninklijke Marine in de Oost, persoonlijk op de hoogte.

Ondanks alle verschrikkingen bleef De Wolf de Koninklijke Marine trouw en bleef de hele oorlog bij de Onderzeedienst werkzaam.

De kwartiermeester werd onderscheiden met de Britse Distinguished Service Medal voor voorbeeldige moed en vindingrijkheid in oorlogstijd, de Nederlandse Bronzen Leeuw voor uitzonderlijke dapperheid en het Oorlogsherinneringskruis. Cees heeft nog met de Wolf gevaren, die na alles wat hij had meegemaakt toch nog lang over zijn promoties heeft gedaan. In die tijden, ook die van Cees en mij, was er geen thuisfront of psycholoog voor diebriefing, "niet zeuren maar doorgaan"!

De Wolf ging in 1962 met pensioen in de rang van opperschipper.

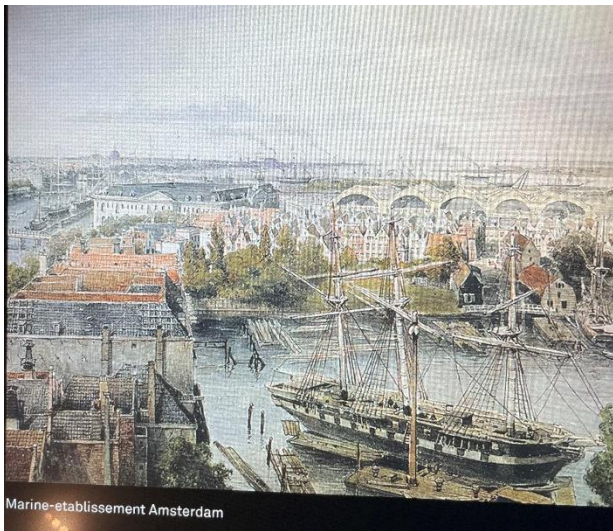
De K XVII had opdracht gekregen om naar Malakka te varen. OVER DE ONDERGANG VAN DE K XVII, OP 14 DECEMBER 1941, DIE EVENEENS 41 LEVENS EISTE, BESTAAN MEERDERE LEZINGEN. DE OFFICIËLE VERSIE IS DAT DE ONDERZEEBOOT OP DE TERUGWEG NAAR SINGAPORE OP EEN JAPANESE MIJN IS GELOPEN,

Hierna moest de grote slag van 27 februari 1942 nog komen. Na dit grote verlies kon op 6 maart 1942 de K 12, één van de laatste schepen, vanuit Soerabaja naar Fremantle vluchtten, waar het op 20 maart veilig aankwam.

Vanuit Australië voerde de K 12 voornamelijk operaties uit die bestonden uit het afzetten en oppikken van de geheime dienst, zij voerde operaties uit in het bezette Nederlands-Indië.

Impressie van de expositie "Verborgen schatten"

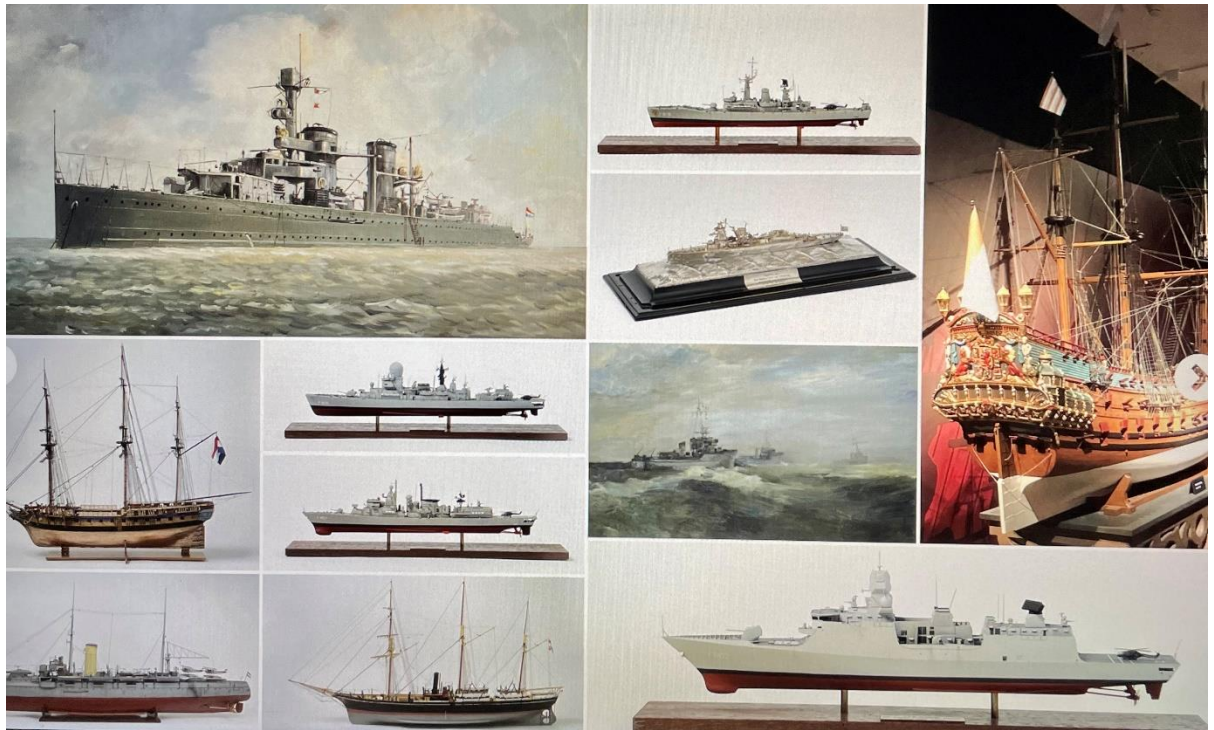




Marine-etablissement Amsterdam



Zeeslag op de Doggersbank



Op 17 mei 1776 vertrekt het compagnieschip Mars met aan boord de opperchirurgijn Joan Ferdin(and) Ellerbeek vanuit de Nederlanden om via de zuid op 16 september 1776 aan te komen op Kaap de Goede Hoop.

Vanaf de eerste dag van vertrek houdt Ellerbeek een geneeskundig journaal bij waarin hij de diverse ziektes die bij de bemanning worden aangetroffen bijhoudt. Bij vertrek, met een voorspoedige wind in de zeilen, noteert hij tot aan de negende graad noorderbreedte de ziektes Corysae (verkoudheid), Tusses (droge hoest), Febres intermittentes (koorts met wisselend verloop) en biliosae (galslijm), waardoor 70 schepelingen zijn aangetast maar waarvan er slechts één overlijdt; dus wordt dit door hem gezien als een niet kwaadaardige aandoening.

Na negentien dagen 'gesukkeld' te hebben in weer en wind en het schip de lengte van 352 graden, 18 minuten en 1 graad passeert ziet Ellerbeek dat de voornoemde ziektes onder de schepelingen veranderen en overgaan in Scorbut (scheurbuik) die ten opzichte van de symptomen bij de onderscheidene lyders zich op verschillende wijzen openbaart.

Niet alleen zij, maar ook de nog gezonde schepelingen worden door 'dit kwaad aller hevigst aangetast'. Vanaf Kaap Augustyn tot aan Cabo de Goede Hoop grijpt de scheurbuik in alle hevigheid om zich heen ondanks de geneesmiddelen die ter genezing van deze ziekte en 'bewaring van de gezonden' worden verstrekt.

De zieken worden van de gezonden gescheiden en wordt er extra aandacht besteed aan het zuiver en schoonhouden van de verblijven door overal azijn te sproeien en te laten uitdampen om de lucht te zuiveren. Ontsteekt men buskruit, verbrandt men jeneverbessen en wordt het beddengoed gelucht en gereinigd. De schepelingen worden opgedragen om zoveel mogelijk een behoorlijke levenswijze in acht te nemen.

Op een eerdere reis naar Indië in 1773 en 1774 heeft Ellerbeek ook te maken gehad met deze ziekte en is toen ook 'byzonder opletten geweest en bestendig heeft geleeraard dat alle alcalina mineralia, flia media en acida mineralia' de scheurbuik verergeren.

De acida vegetabilia en de planteae vegetabiles hebben daarentegen een heilzame werking op de genezing en voorkomen verderf van het bloed en meent Ellerbeek zijn toevlucht te moeten nemen tot deze vegetabilia.

Onder de geneesmiddelen die Ellerbeek heeft aangewend heeft hij geen beter en met gewenste vruchtgebruik weten te maken met mosterzsaad fijngemalen met het acetum squilliticum, ter voorkoming van verstoppingen en andere onheilen die met scheurbuik gepaard gaan onder het volgende decoctum.

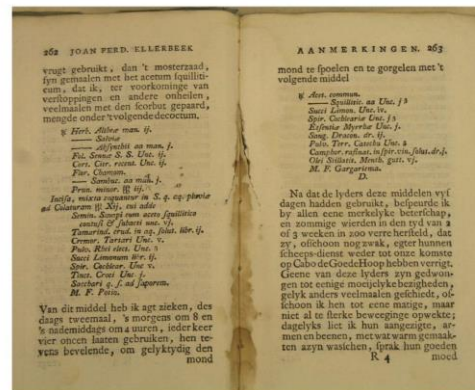
Herb. Altheae man. ij.
 ----- *Salviae*
 ----- *Absynthij aa man. j.*
Fol. Sennae S. S. Unt. ij.
Cort. Citr. Recent. Unc. ij.
Flor. Chamom
 ----- *Sambuc. Aa. Man. ijij.*
Prun. Minor. ββ ijij.
Incisa, mixta coquantur in S.q. a.q. plintae ad Colaturam ¶ Xij. Cui, adde
Semin. Sinapi cum aceto squillitico contusi & subacti unc. vj.
Tamarind crud. in aq. solute. Libr. ij.
Cremor. Tartari. Unc. v.
Pulv. Rhei elect. Unc. β
Succi Limonum Ubr. ij.
Spir. Cochlear. Unc. v.

Tict. Croci Unc. j.
Sacchari q. s. ad saporem
M. F. Potio

Dit middel heeft hij aan acht zieken voorgeschreven om tweemaal daags, 's morgens om 8 uur en 's nademiddags om 4 uur 'vier oncen' in te nemen, om gelijktijdig de mond te spoelen en te gorgelen met het volgende middel.

Acet. Commun.
 ----- *Squillitic. Aa Unc. j. β*
Succi Limon. Unc. iv.
Spir. Cochleariae Unc. j. β
Essentiae Myrrhae Unc. j.
Sang. Dracon. Dr. ij.
Pulv. Terr. Catechu Unc. β
Camphor. Rafinat. in spir. Vin. Solute. dr. j.
Olei Stillatit. Menth. Gut. vj.
M. F. Gargarisma.
 D.

Na vijf dagen bespeurt Ellerbeek een 'merkelyke beterschap' en sommigen herstellen in een tijd van 2 of 3 weken zodat zij, hoewel nog zwak, de scheepdienst kunnen hervatten. Geen van hen wordt gedwongen om tot aan Cabo de Goede Hoop zware werkzaamheden te verrichten maar wel aangemoedigd om in beweging te blijven en dagelijks hun gezicht, armen en benen met warm gemaakte azijn te wassen.



Uit het journaal van Joan Ferdin Ellerbeek

Ook aan hun mentale toestand wordt gedacht door de zieken geen verdriet aan te doen, waardoor ze van zelve gewillig zijn, en veel in de open lucht wandelen. Zij moeten zich onthouden van zware spijzen zoals gezouten vlees en spek, 'dat dodelijk is' en bij gebrek aan groenten is rijst en gort met corenthen (krenten) en rozijnen de beste spijs, of wat soep met schaapsvlees (waarvan het vet al is afgenomen), om te nuttigen.

De beste drank is water, dat door gloeiend ijzer is gezuiverd, met azijn of lemoensap en suiker gemengd, of een drank uit water, Tamarinde, wijn en suiker bereid.

De 'scorbutiken' moeten wel hun kleding drooghouden en hun ligplaatsen moeten luchtig zijn, matig warm en hun hangmat en dekzeil gedurig gelucht worden. Het verblijf dient door kruidbollen, met azijn gemaakt, gerookt te worden. De zieken mogen pas in het verblijf terugkeren zodra de rook is verdwenen.

Bij het naderen van de Zuidpool neemt het aantal scheurbuik gevallen toe en naar mate het kouder en vochtiger wordt ook de 'symptomata'. Ellerbeek schrijft de 'lyders' een behoorlijk dieet voor en dient hen 2 à 3 maal per dag het boven vermelde decoctum antiscorbuticum en bezorgde catapasmata emollientia op de tumores inflammatorii, behalve op de 'knyen' omdat daar de

verstervingen vermeerderd worden en caries in de beenders veroorzaken. Hij gebruikt hiervoor het volgende middel om te bestrijken of met warme compressen te bedekken:

Aceti Squillit Unc. v.
Camphor. Rafinat.
Cum Sp. Cochlear. Sohn. Dr. β
M.

Bij gebrek aan acetum squilliticum gebruikt Ellerbeek het acetum acerrimum commune.

Hiervan kregen sommige 'scorbutiken' een vurige uitslag over het hele lichaam, vooral in de schaamleden en achterste delen van de dijen gepaard gaande met veel jeuk en onnatuurlijke opzwellingen, gevolgd door zware pijnen. Ook hier wist Ellebeek een antistof te produceren bestaande uit:

Sapon. Niger. Libr. Semir.
Succi. Limon. Unc. iij.
Sal Ammon. Dr. iij.
Terr. Catech. Dr. vj.
Aceti Squillit. Unc. β
---- de Lytharg. Unc. j.
Sp. Cochlear. Unc. iij.
--- Terebinth. dr. ij.
M. F. Unguentum moile D. ad Ollam.

Met dit unguentum moesten de 'lyders' tweemaal daags de opgezette delen besmeren, dat wel ondraaglijke smarten veroorzaakte, maar met ene genezing na 7 à 8 dagen beloofd werd.

Ellerbeek heeft ondervonden dat het gebruik van het unguentum Aegyptiacum tot een minimum beperkt moet worden en het beste middel blijkt te zijn de wonden zo veel mogelijk te zuiveren, pluksels in essentia Myrrhae of in aceto squillitico nat gemaakt (erin te leggen) en door middel van smalle strookjes van een 'hechtplaaster' in te houden en daar op een compres in warme aceto Camphorato of squill. nat gemaakt en met windsels behoorlijk verzorgd: 'dit zuivert de wonden en bewaart voor verder invreetend verderf'.

"Op den 18 Augustus 1776, door Gods goedertierene leiding, op de hoogte van Cabo de Goede Hoop, op de lengte van 2 graaden en 48 minuten, en breedte van 34 graaden en 38 minuten gekomen zynde, wanneer wij onzen cours oostelyk aanleiden, om Cabo aan te zeilen, wierden weder en wind zeer ongestadig, dan droog, dan nat, dan warm,, dan koud, waardoor veroorzaakt wierdt, dat, voor ons arrivement op de Reede van Cabo, den 16 September, veele der schepelingen niet alleen door de roode loop wierden aangetast, maar dat het getal der 'scorbutiken' dagelyks zeer toenam: veele wierden, op de wijze bevorens beschreven, weder geneezen; terwyl ik alle middelen in 't werk stelde, om andere, was 't mogelyk, in 't leven te bewaaren, ter tyd wy 't land bereikten: opdat ze dan door 't gebruik van groentes weder tot eene volkome gezondheid mogten hersteld worden: want, ofschoon wy alle spaarzaamheid omtrent 't mostaardzaad, 't voornaamste ingredient van 't opgegeven decoctum, gebruikten, zoo wierd ik genoodzaakt, door deszelfs vermindering, het alleen die geene te geven, by welke 't grootste gevaar was, om 't dierbaar leven te verliezen".

Frits Rohling

Informatie uit 'Verhandelingen uitgegeven door het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen, volume 7'

VACATURE

Penningmeester Vrienden van het Marinemuseum

Een mooie uitdagende bestuursfunctie ambiëren? De penningmeester van de stichting Vrienden van het Marinemuseum heeft te kennen gegeven na 15 jaar deze functie met veel plezier te hebben bekleed, maar ook met in achtneming van zijn leeftijd deze functie te beëindigen. Het gaat om een enthousiaste persoon die mede interesse heeft in de geschiedenis van het Marinemuseum met al haar mooie maritieme aspecten.

Het bestuur is dus op zoek naar de persoon en dat mag uiteraard een man of vrouw zijn die met elan zo'n functie ambieert. De bestede tijd aan de administratie komt ongeveer overeen met een à twee uur per week. Het is echter ook een vrijwilligersfunctie. De leden van het bestuur genieten geen beloning voor hun werkzaamheden. Zij hebben wel recht op vergoeding van de door hen in de uitoefening van hun functie gemaakte kosten.

Hij/zij is onder andere de contactpersoon tussen de conservatoren van het Marinemuseum om mede met een financiële bijdrage van de stichting nieuwe maritieme aankopen te realiseren.

Het is ook de persoon die nauw contact heeft met de secretaris die het bestand aan donateurs bijhoudt en door een maandelijkse uitwisseling van het bankoverzicht controleert of alle donateurs hebben betaald. Maar ook bij andere activiteiten die het stichtingsbestuur voor haar donateurs organiseert wordt financieel bijgedragen, waarvoor in bestuursvergaderingen besluiten worden genomen.

Wat de functie hoofdzakelijk inhoudt is dat de jaarlijkse inkomsten en uitgaven in een eenvoudige jaarrekening worden opgenomen. Een eenvoudig boekhoudprogramma met enige kennis van boekhouden is wel aan te bevelen.

Hebt u interesse in deze bestuursfunctie dan kunt u dit in eerste instantie kenbaar maken bij de voorzitter ftsvanderlaan@hetnet.nl of secretaris vrienden@marinemuseum.nl van de stichting. En om uw enig inzicht te geven in de jaarrekeningen van de stichting, die kunt u vinden op de website www.marinemuseum.nl bij het onderdeel "Word Vriend" waar verder aanvullende informatie wordt weergegeven.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog opereerden de Flores en de Soemba als de "Terrible Twins" met hun geringe diepgang en flinke geschut vlak onder de kust van Sicilië. Tijdens zo'n operatie waren de schepen kwetsbaar. De Soemba incasseerde een vijandelijk salvo op de brug, waarbij de commandant, **Joop Sterkenburg** omkwam.

De familie Sterkenburg arriveren eind jaren dertig in Soerabaya.

Overste Sterkenburg wordt vlak voor de bezetting van Java, ingezet bij een operatie nabij Ceylon.

Ondertussen wordt zijn familie door de Japanners opgepakt en in het concentratiekamp Tjideng opgesloten.

Na 15 augustus 1945 komen Florrie en haar moeder vrij uit het kamp.

Nu, jaarlijks worden er op initiatief **mevr. Florrie Baaij-Sterkenburg** op zijn sterfdag (5 augustus 1943) bloemen geplaatst bij het model en schilderij van de Soemba. Volgend jaar is het dan 80 jaar geleden



Bovenstaand olieverf op doek, geschilderd door Viktor Trip (1963) is geschonken door Florrie Baaij-Sterkenburg aan het Marine Museum.



Terrible Twins

Gouache door C.W. van der Ven

De aanduiding *terrible twins* is volgens de overlevering een door de Britse bondgenoten toegekende 'eretitel' voor de gezamenlijke bijdrage van de zusterschepen op het zeestrijdtonel. Tijdens de verovering van Sicilië in juli en augustus 1943 waren zij ingedeeld voor dezelfde sector op de oostkust van Sicilië en dwongen tijdens de met moed en beleid uitgevoerde acties groot respect bij de Britse bondgenoten af. Ook bij de landing bij Anzio waren zij ingedeeld bij dezelfde (Britse) sector. Op 6 juni 1944 waren de *Soemba* en *Flores* bij verschillende sectoren ingedeeld. De *Soemba* trof het slecht onder Amerikaans bevel, dat nauwelijks gebruik maakte van de artilleriesteun die zij te bieden had. De *Flores*, ingedeeld bij het Britse deel van het invasiegebied verschoot voor het middaguur de helft van haar bombardementsmunitie. Beide schepen waren nog enkele weken actief voor de Normandische kust. Vanaf begin augustus 1944 werden zij in dienst opgelegd, wat zoveel wilde zeggen dat zij zodanig gereed werden gehouden dat zij binnen één week na ontvangen opdracht daartoe zouden kunnen uitvaren.

Terrible Twins

Olieverf op doek door Viktor Juliën Trip (1913-1975), 1963



Ter nagedachtenis aan
overste
J.J.M. Sterkenburg

Commandant van
Hr.Ms. Soemba

† 5 augustus 1943

Initiatiefnemer en oprichter van de Stichting Helden Marine Museum

Wanneer vice-admiraal mr. Albrecht Nicolaas baron de Vos van Steenwijk in 1961 het initiatief neemt tot de oprichting van de Stichting Helden Marinemuseum was hij naast zijn hobby als familiehistoricus ook geïnteresseerd in de geschiedenis van de Koninklijke Marine.



Als zoon van de president van het gerechtshof te Arnhem, geboren op 4 februari 1912, nam hij al op 15-jarige leeftijd dienst bij de Koninklijke Marine. Vier jaar later is hij luitenant ter zee der 3^{de} klasse en maakt in 1933 in de Indische wateren de muiterij op Hr. Ms. De Zeven Provinciën mee.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog neemt hij deel aan de oorlogsactiviteiten in Nederlands-Indië, de Indische Oceaan en de Stille Oceaan, en wordt daarvoor als luitenant ter zee der 1^e klasse onderscheiden met het Bronzen Kruis.

In 1952 rond hij zijn studie rechten af en wordt in 1960 benoemd tot CZMNED (Commandant Zeemacht in Nederland) de huidige CZSK (Commandant Zeestrijd-krachten).

In 1964 wordt hij opgevolgd door vice-admiraal L.E.H. Reeser.

De Vos van Steenwijk heeft ervoor gekozen om zijn privéverzameling over de geschiedenis van de Koninklijke Marine onder te brengen in de door hem opgerichte Stichting Helden Marine Museum



Als familiehistoricus publiceert hij in 1976 een omvangrijk werk over het geslacht De Vos van Steenwijk: *"Het geslacht de Vos van Steenwijk in het licht van de geschiedenis van de Drentse Adel"*. Al in de 14^e eeuw bezit het geslacht de Vos van Steenwijk goederen en zijn de eigenaren van de havezaten Batinge, Ansen en Havixhorst. Zij maakten deel uit van de Drentse Ridderschap. In 1580 tekent Hendrik de Vos van Steenwijk namens Drenthe de Unie van Utrecht. Wanneer in 1814 *Godert Willem* en 1816 *Carel de Vos van Steenwijk* worden benoemd in het hernieuwde Drentse Ridderschap voeren zij de titel baron. Albrecht Nicolaas is een achterkleinzoon van Carel de Vos baron van Steenwijk.

In juni 1986 wordt zijn beschrijving van 'het marine beleid in de Tweede Wereldoorlog', dat hij in opdracht van de Staatssecretaris van Defensie (Marine) bij beschikking van 20 juli 1971 heeft geschreven, gepubliceerd met op pagina 9 een woord van appreciatie door dr. Ph. M. Bosscher, KLTZ SD

Albrecht Nicolaas de Vos van Steenwijk overlijdt op 4 augustus 1996 te Ede.

WORD VRIEND VAN HET MARINEMUSEUM

Het Museum

De koninklijke Marine heeft een prachtig museum, dat 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

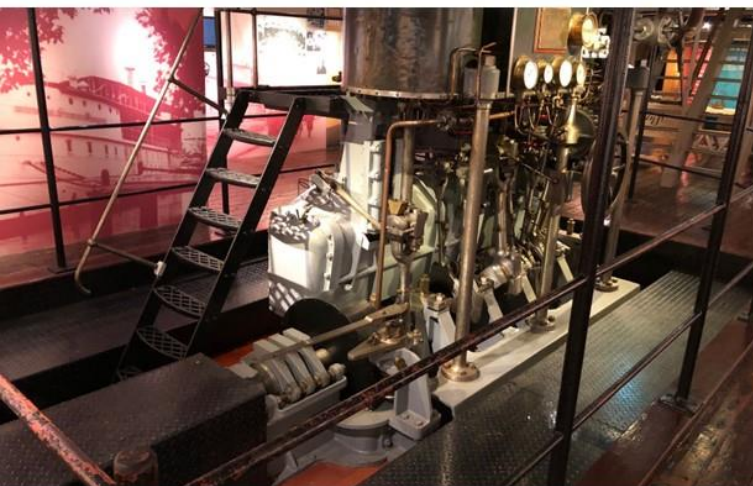
Het Marinemuseum biedt op interactieve wijze een inkijk in onze maritieme geschiedenis. Leuk voor jong en oud! Of het nu gaat om museumschepen, waaronder de onderzeeboot Tonijn, het brughuis van het fregat ex Hr.Ms. De Ruyter, of de prachtige tentoonstellingen. Het zijn allemaal op zichzelf staande onderdelen,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

De Nieuwsbrief had haar eerste editie in 2004 als mededingsblad naar vrienden en donateurs (sinds 2001 als infoblad naar vrijwilligers). 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