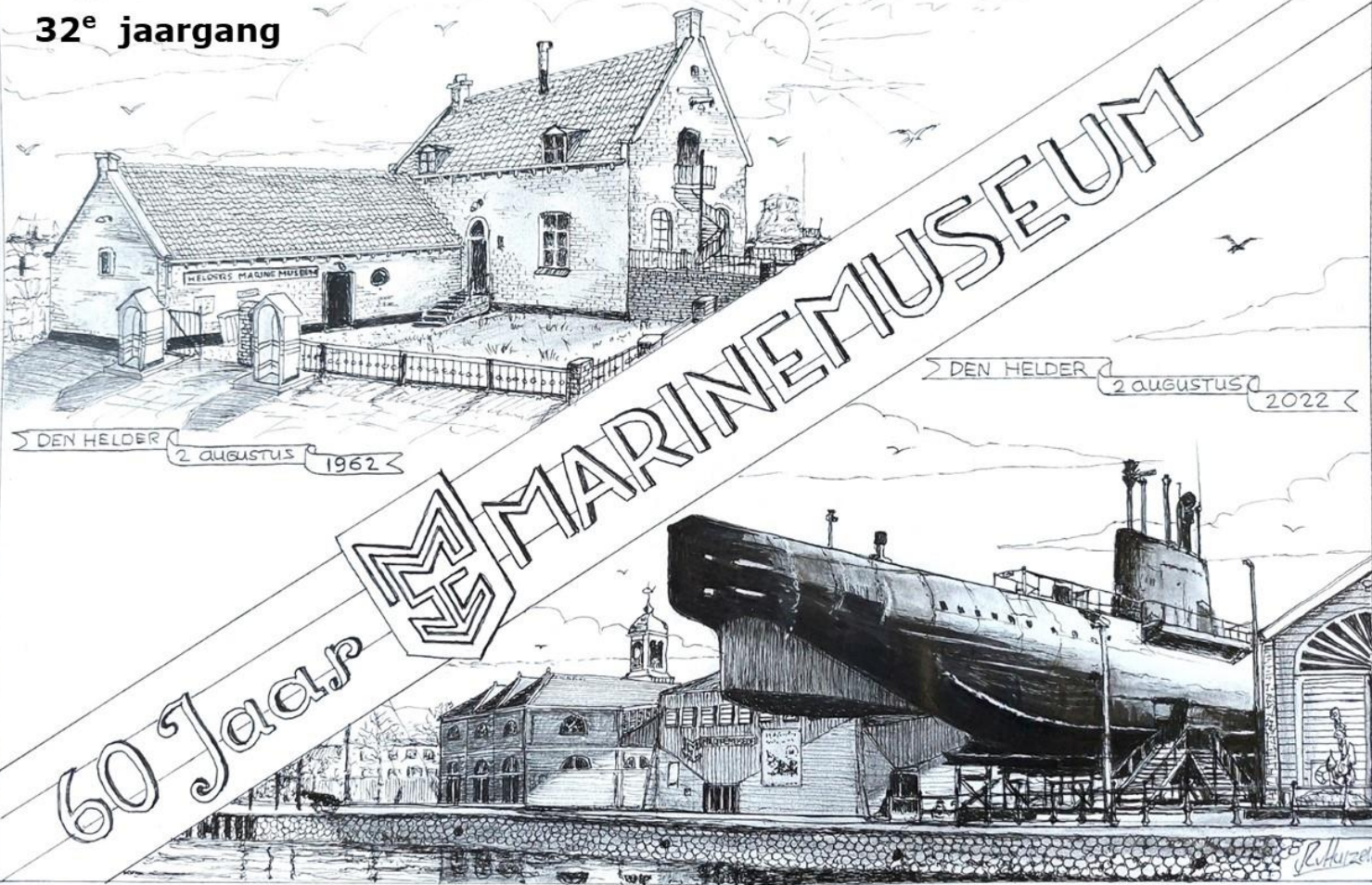


32^e jaargang



POSTBOEI

December 2022

nr. 2022/4



Algemene informatie

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

De donatie voor een individueel lidmaatschap van de Stichting bedraagt € 17,00 per jaar, die voor een partnerlidmaatschap € 30,00 per jaar. Belangstellenden kunnen zich aanmelden bij het secretariaat.

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

De Stichting biedt haar donateurs de volgende faciliteiten:

- Op vertoon van de lidmaatschapskaart gratis toegang tot het Marinemuseum.
- Op vertoon van de lidmaatschapskaart 20% korting op aankopen in de Museumwinkel van boven de € 5,-
- 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

	Blz.
Algemene informatie	1
Samenstelling Bestuur	1
Voorwoord van de voorzitter	2
Voorwoord van de directeur	2
Agenda	2
Vrienden dag in het Maritiem Museum Rotterdam	4
Oud militair vlieger vertelt	6
Het mysterie van de O 13	8
De oprichting van het Korps Mariniers	11
Ode aan eerste marine duiker	13
Zr. Ms. Medusa in de wateren van Japan	15
Verslag Ph.M. Bosscher lezing van 9 november.	20
Informatie over de komende lezing over de MIVD door Prof. Dr. Bob de Graaff op 15 april 2023	30
Navy Games – Meer dan een spel	31
Foto impressies nieuwe exposities	32

Agenda 2022

Bosscherlezing

15-4-2023 **Lezing over de MIVD**
Deze lezing wordt gegeven door Prof.dr. Bob de Graaff. Hoogleraar Intelligence en Security Studies
Informatie pagina 30.

17 dec **Marinemuseum**
Open voor bezoek "Navy Games"
Informatie op pagina 31.

2023 **Activiteiten**
Vriendendag
Nog geen informatie

Laatste Nieuws

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

www.marinemuseum.nl/nl/stories

Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

Het begin van dit jaar 2022 zag er nog wat somber uit met de corona maatregelen en beperkingen. Het werd zelfs beroerder door de Russische invasie in Oekraïne en de daaropvolgende oorlog. Desondanks, na het opheffen van de coronabeperkingen, konden we als Stichting Vrienden veel van onze activiteiten toch door laten gaan, zoals de Vrienden dag in september en de uitgestelde Bosscher lezingen over 75 jaar Vrouwen in de KM en 100 jaar geestelijke verzorgers op de vloot. Die laatste lezing op 9 november organiseerde onze coördinator, Frits Rohling, als een drieluik met Graddy Boven over geloof en bijgeloof, KLTZ Fred Omvlee over de huidige geestelijke verzorging bij de krijgsmacht en de Koninklijke Marine in het bijzonder en Krijgsmacht rabbijn Majoor Joram Rookmaaker over 75 jaar Joodse Geestelijke Verzorging binnen de krijgsmacht. In dit nummer een lezenswaardig verslag van een boeiende bijeenkomst.

In de zomer bestond het museum 60 jaar. Dat werd op beperkte wijze gevierd, in tegenstelling tot het 50 jarig bestaan. In 2012 werd mij gevraagd wat ik het interessantste museum object vond. Ik koos voor het stuk geschut van de Japanse kustbatterij in de baai van Simonoseki. Een herinnering aan de 19^e -eeuwse gunboat diplomatie om handelsbelangen veilig te stellen. In dit nummer van de Postboei een mooi artikel over die Japanse oorlog van 1863/1864. De kustbatterij werd overigens in eerste instantie door de Britse brigade veroverd en onklaar gemaakt (vernageld); als troost verklaarde de bevelvoerend Britse officier dat de brigade zo snel kon oprukken door de ruggensteun van de mannen van de 'Medusa'. In ieder geval hebben we er een mooi boekverslag aan overgehouden van de hand van de commandant van de 'Medusa' KLTZ Jhr. F. de Casembroot. In deze Postboei leest u er meer over, naast veel ander lezenswaardig.

Ook in het volgende jaar staat er alweer een en ander op stapel zoals een Bosscher lezing over ontstaan van de MIVD, de samenvoeging van de inlichtingendiensten van de krijgsmacht delen. Zoals gebruikelijk wordt daarover apart geïnformeerd. Voor nu rest mij u allen een goed begin van 2023 te wensen, hopelijk komt er enige rust in de turbulente wereld om ons heen. En natuurlijk tot ziens in ons Marinemuseum!

Fijko van der Laan,

Voorzitter

Waarde vrienden,

Het zal de leeftijd zijn, maar de tijd vliegt. We hobbelen langzaam richting de Feestdagen en naar het nieuwe jaar. De wereld om ons heen wordt er helaas niet fraaier op, maar inzoomend op deze postzegel op Willemsoord kan ik niet anders dan constateren dat het goed gaat met het Museum. Vandaag (15/12) openen wij de nieuwe tentoonstelling Navy Games. Deze tentoonstelling beoogt de brug te slaan tussen het spelen van (computer) spellen voor amusement en het spelen van spellen en het gebruik van simulaties voor het opleiden van Marine collega's. Navy Games oogt als een gamehall, en er kan ook gegamed worden (met dank aan onze partner World of Warhips), maar er is ook ruime aandacht voor het werk van- en in de Operationele School. Daarnaast heeft het Simulatie Centrum Maritiem van CZSK twee heuse FRISC-simulatoren geplaatst waarmee u virtueel een drenkeling kan redden op de rede van Den Helder. Met deze tentoonstelling hopen wij een nieuwe doelgroep aan te boren: de gamende medemens.

Eerder dit jaar hebben wij de Admiraalszaal in bedrijf gesteld, deze zaal biedt naast een fraaie blik op topstukken uit onze collectie ook de mogelijkheid 'op stand' te dineren. Het is mooi om te zien dat die zaal inmiddels ook ontdekt is en dat wij de eerste feestelijkheden inmiddels in die setting gevierd hebben. Ook heeft de Directie Materiele Instandhouding van CZSK ervoor gezorgd dat in de entree van de Geschutmakerij een fraaie 'minitentoonstelling' over 200 jaar Marinewerf in Den Helder is ingericht. Terugblikkend op dit jaar is het duidelijk dat wij op één van onze doelstellingen: het vernieuwen van het Museum goed gescoord hebben.

Qua bezoekers scoren we ook goed. De culturele sector als geheel is nog herstellende van de klap van de Coronacrisis waardoor bezoekersaantallen nog achterblijven op 'précorona'. Die klap (even afkloppen) lijkt aan ons voorbij te gaan. We zitten inmiddels op krap 88000 bezoekers en zijn op koers om dit jaar de 90000-ste bezoeker te verwelkomen.

Daarnaast vordert het opruimen van de Sloepenloods gestaag, is de collectiedatabase vernieuwd en zijn er enkele mooie stukken aan de collectie toegevoegd. Helaas moesten we het oude kanon van een LCF nog even op de haven laten staan. We krijgen zo'n bakbeest niet zomaar de Geschutmakerij in. Vanaf volgend jaar starten wij met het project '**Marine van Nu**' (werktitel) waarmee we in de benedenverdieping van de Geschutmakerij aandacht gaan besteden aan het werk, de mensen en de middelen van de KM van pakweg na 1990. Als pronkstuk van die tentoonstelling hopen wij de Lynx helikopter naar binnen te takelen. Kortom, het team is goed bezig in ons Museum, echt fraai om te zien.

Helaas zien wij ook dat onze mensen, hetzij bij onze vaste bemanning of bij vrijwilligers, in voorkomende gevallen te maken krijgen met leed, ziek of zeer, bij henzelf, of in hun omgeving. In deze tijd zijn onze gedachten ook bij hen. Wij hopen dat onze KM-maatjesgeest hen sterkt.

Ik zeg wederom dank aan de redactie van de Postboei die weer een prachtig blad hebben geproduceerd. Tot slot wil ik u, Vrienden, bedanken voor uw steun het afgelopen jaar. We kunnen niet zonder. Ik wens u allen fijne Feestdagen en een prachtig 2023 toe.

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 maandelijks 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.

Vriendendag 2022

Een bezoek aan het
Maritiem Museum Rotterdam

Nog net voor het einde van de meteorologische zomer van 2022 heeft een groep Vrienden van het Marinemuseum en een aantal introducees in het kader van een museale maritieme Vriendendag een stukje historie van de havenactiviteiten in de Rotterdamse haven van dichtbij mogen ervaren en de huidige inrichting van de oude havens en de beide Maasvlakten vanaf de stoomsleepboot de Volharding I 'realtime' kunnen bewonderen.

Door enige zorg bevangen vanwege de minder goede weersvoorspelling opende ik op zaterdagochtend 10 september 2022 de gordijnen en was al direct bevreesd voor de op dat moment minder gunstige weersomstandigheden. Hoe zeer kan een mens zich dan ook vergissen in de weergoden die voor deze Vriendendag een geheel andere invulling van de dag in gedachten hadden.



Na eerst onze oudste kleinzoon te hebben opgehaald togen wij gedrieën naar een opstapplaats van het openbaar vervoer om vervolgens met

trein en tram naar het Maritiem Museum Rotterdam te reizen waar wij met open armen werden ontvangen en voorzien van een kopje koffie, thee of chocolademelk met een heerlijk éénpersoons appeltaartje. De groep vrienden groeide zienderogen aan en om half elf konden er drie groepen onder leiding van de museumgidsen de toer door het Maritiem Museum starten nadat zij door een van de bestuursleden van harte welkom waren geheten, waarbij ook kort aandacht werd besteed aan het 60-jarig bestaan van het Marine museum. Helaas waren niet alle ingeschreven vrienden aanwezig vanwege persoonlijke omstandigheden waardoor zij zich moesten afmelden.

De rondleiding in het museum was voor de drie groepen een geheel verschillende ervaring met de eensluidende conclusie dat er te weinig tijd was om de gehele collectie goed te kunnen bekijken, zowel binnen als buiten in de havenkom waar de stoomsleepboot Volharding I al onder stoom lag.

Inmiddels waren de weersomstandigheden dusdanig verbeterd dat de groep Vrienden met veel plezier uitzagen naar de rondvaart door de Rotterdamse haven.



Maar eerst werden wij uitgenodigd om gezamenlijk de lunch te gebruiken in de Verolme zaal van het museum. Een gemoedelijk samenzijn waarbij men met elkaar in

gesprek raakte onder het genot van een heerlijke broccolisoepp, een sandwich of broodje, melk, jus d'orange of thee en koffie.

Een van de Vrienden liet weten dat hij op deze dag direct de hechtheid herkende, die hij, net als de andere Vrienden die hij op deze dag sprak, ook zo had ervaren als tijdens zijn operationele taakuitoefening.

Na de lunch haastte ieder zich naar de steiger waar de sleepstoomboot Volharding I lag aangemeerd en schitterde in een zonovergoten omgeving die garant zou staan voor een prachtige rondvaart over de Maas en door diverse havens, langs historische plekken die in het verleden met de KM



verbonden waren. Een vaartocht van bijna twee en een half uur, die zeker voor de fanaten tot zijn recht kwam door een bezoekje te brengen aan de machinekamer waar de stokers de ketels op temperatuur hielden om de door stoom aangedreven krukassen de schroefas aandreven en de schipper regelmatig met de waarschuwing "Oortjes" de gasten hun vingers in de oren liet stoppen wanneer de stoomfluit werd geactiveerd. En de

communicatie tussen de brug en de machinekamer soepel moest verlopen wanneer de snelheid van de sleper werd veranderd en ook de waterdruk in de ketel dito moest worden aangepast.

Op de brug werd ook met enige kracht het roer in beweging gebracht via de roerstangen en -kettingen die aan stuur- en bakboord net onder de reling over het dek liepen.



Aan het einde van de tocht werd nog een ontmoeting met een oude bekende geregeld, de S.S. Rotterdam, die de Volharding I regelmatig als sleper de Rotterdamse haven had binnengesleept.



Rond de klok van half vijf werd weer aangelegd in de Museumhaven en konden de Vrienden deze dag afsluiten met een verkoelend ijsje alvorens de reis naar huis aan te gaan.

Een prachtige, zonnige en vriendschappelijke dag, vol met maritieme indrukken van een andere orde dan die we bij de Koninklijke Marine ervaren, maar die onlosmakelijk verbonden zijn met de totale maritieme historie van Nederland.

Frits Rohling



Door: J.G. (Koos) van der Vegte

Als donateur van de Stichting Vrienden van het Marine museum lees ik met grote belangstelling de Postboei, voor mij kwalitatief een hoogstaand interessant nieuwsblad. Een der privileges de donateurs gegund en waar ik graag op 'meelift' is onder meer het bijwonen een Ph. M. Bosscher lezing.

Als zeer aantrekkelijk, zo heb ik ervaren, was mijn recente deelname aan de Vrienden dag naar het Maritiem Museum te Rotterdam. Een vaartocht op een historische stoomsleepboot maakte onderdeel van een rijk voortreffelijk gevuld programma dat de 'Vrienden-Rotterdam' ons als 'Vrienden-Den Helder' werd aangeboden.

Wat heb ik deze dag als bijzonder ervaren? Dat probeer ik hier toelichten.

Ik heb met diverse mede bezoekers aangename gesprekken mogen voeren. Aan het eind van de middag werd ik door een bestuurslid benaderd en vroeg: "of ik bereid was iets over mijzelf te schrijven voor publicatie in de Postboei?" Even slikken maar bij deze, positief gereageerd.

Als militair vlieger opgeleid voornamelijk bij de Koninklijke Luchtmacht en aansluitend bij de Koninklijke Marine, respectievelijk de KLU en MLD. In '62 brevet uitreiking en in '74 de dienst verlaten voor de Civiele luchtvaart.

Als marine vlieger een van mijn mooiste periodes uit mijn vlieger carrière meegemaakt. Ik heb nog op de Hr. Ms. Karel Doorman tot de uit dienst stelling van dit unieke vliegdekschip operationeel gevlogen met de aan boord gestationeerde Grumman Trackers S2F van het vliegtuig-squadron Nr.4.

Vele katapult starts en kabel-hulp-remmende, dag en nacht landingen gemaakt.

Bij toeval maakte ik de 8000e landing.



Maar ook heb ik een bijzondere start gemaakt:

Terwijl de Doorman voor anker lag bij Rosyth, moest met spoed een opvarende naar huis in Nederland.

De vader van een vliegtuigmaker van vsq 8 lag zeer slecht. Er is toen besloten om hem per Grumman Tracker weg te brengen naar de wal.

Door middel van een andere Tracker, met als vlieger de sgtv Ferry Gonggrijp, is het vliegkampschip zodanig gedraaid om het anker dat er een vrije baan was voor aan katapultstart.

Dit was een uitzonderlijke situatie. Hierna is de Tracker 159 doormiddel van de katapult afgeschoten terwijl het vliegkampschip voor anker lag.



Opname van de katapultstart door de Tracker 159, terwijl de Doorman voor anker ligt.

Op de achtergrond HMCS Bonaventure die eerst in de start richting voor anker lag. Door de Doorman te draaien om zijn anker werd een vrij startrichting verkregen.

Het vliegtuig waar mee ik een extra hard schot middels de katapult mee kreeg was extra licht en met mijn gewicht erbij was dat minimaal.

(Wellicht een kleine toelichting); tijdens het lanceren met behulp van een katapult vaart de carrier met hoge snelheid 20-25 knopen (k.) met een beetje geluk is de tegenwind 10 - 20k. Nog stilstaand, verbonden aan de katapult is de relatieve snelheid van je vliegtuig al gauw 40k. Normaliter voldoet een schot van 70k. om met 110k. gelanceerd te worden. In ons/mijn geval werd m'n kist met 110k. gelanceerd. (Getallen fictief, wel enigszins realistisch)

Een aardige dreun en ook nog gericht op de stad, een en al obstakels, dus onmiddellijk 'R uit de flank'.

Toen ik van militair vlieger over ging naar de civiele sector begon ik als copiloot bij een Nederlandse Luchtvaartmaatschappij op een straalverkeersvliegtuig. Ook tijdens die begintijd, aanvaarde ik de operationele functie als Inspecteur-vlieger bij de Rijksluchtvaartdienst voor een jaar of vijf. Daarna heb ik een jaar of tien bij de Rijksluchtvaartschool als instructeur vlieger met veel plezier gewerkt.

Ik kreeg de uitnodiging om bij Fokker als productie-testvlieger in dienst te treden, dit na een interne opleiding. Een prachtig beroep, zie het zo; een nieuw vliegtuig zie je vanaf de tekentafel gerealiseerd worden. De invloed van de kleine groep testvliegers (circa 11 man) is van wezenlijk belang. Een heel test programma duurt al gauw een jaar of 8. Als er geen testvluchten waren werd ik uitgezonden om zogenaamde lijn-training te geven aan de clientèle die een willekeurig Fokker-type hadden aangeschaft. Ik was immers als instructeur ook op dat terrein inzetbaar.

Fokker als fabrikant ging natuurlijk met zijn vliegtuigen "de boer op". Zo maakte je als vlieger deel uit (heel bescheiden) van het marketingteam. Vraag me niet waar ik allemaal geweest ben voor korte of lange tijd (14 dgn. tot 6 maanden). Simpeler is hier te vermelden dat ik letterlijk de wereld heb gezien.

Ook had ik contact gekregen met een oud marine collega. Deze wilde een zgn. agressor squadron met fighters (Straaljagers) oprichten. Tezamen werd overlegd dat ik mij zou bekwamen op het door hem gekozen straaljager type en daarna vliegers selecteren en deze vervolgens opleiden op het bedoelde vliegtuig type. Voor mijn scholing op dat type heb ik in Rusland de vereiste opleiding gevolgd.

Inmiddels zijn er diverse actieve-of ex-F 16 vliegers opgeleid en functioneert het squadron "onder de radar" ten behoeve van de NATO zeer effectief.

In diezelfde periode raakte ik betrokken bij het in licentie bouwen van een nieuw 'ab initio' militair trainingsvliegtuig. Een Chileens vliegtuig, waarvoor ik naar een militaire bases in Chili ging teneinde het uitvoeren van een eigen test programma. Dit in opdracht/verzoek van een Nederlandse ondernemer.

Na één korte, voortijdig afgebroken testvlucht, was ik blij veilig geland te zijn. Ik 'voelde' mij niet senang. Men wilde mijn rapport, echter ik was in dienst van de Ned. ondernemer en alleen deze had op dat moment recht op mijn bevindingen zo liet ik hun weten. Men dreigde mij te gijzelen, ik mocht zonder rapportage het mil. terrein niet verlaten. Met mijn opmerking dat de Nederlandse ambassade daar niet blij mee zou zijn bond men in en werd ik met alle egards begeleid naar de uitgang.

Jaren later is dit vliegtuig alsnog in Nederland terecht gekomen met medewerking van de TU Delft waar wij inmiddels ondersteuning van kregen. Alle experimentele testvluchten heb ik uitgevoerd met als eindresultaat een Luchtwaardigheid-Certificaat van de Ned. overheid.

Tijdens mijn vlieger loopbaan heb ik voor korte of langer periodes (6 mnd. of zelfs 10 jaar) voor meer dan 20 verschillende Internationale luchtvaartmaatschappijen wereldwijd als gezagvoerder of instructeur/examinator gevlogen en dit tot mijn 77Jr. in 2019.

Nu ben ik betrokken bij weer een nieuw vliegtuig. Hybride, elektrisch/waterstof, water- en landvliegtuig. Testvluchten zal ik er niet op maken, slechts als adviseur ben ik uitgenodigd voor de verdere ontwikkeling van de "CORMORANT", de naam van het vliegtuig, dat net de tekentafel is ontgroeid.

<https://cormorantseaplanes.com>
<https://cormorant.aero/meet-the-team>

Wat vind ik nou zo bijzonder:
In de professionele luchtvaart als piloot ondervindt men tussen collegae nauwelijks tot geen afgunst over b.v. bevordering, functie of senioriteit. Als je fouten maakt, dan meld je dat zelf met de wetenschap; er staan geen sancties op.
De hechtheid en onderling vertrouwen van je collega's is super.

En nu komt het:
Tijdens de Vrienden dag in Rotterdam sprak ik met een klein gezelschap, heren allen van mijn leeftijd waarbij ik die hechtheid herkende, zij hadden dat zo ik aanneem het ook zo ervaren tijdens hun operationele taakuitoefening. En laat dat nu allemaal oud onderzeedienst personeel zijn! Voor die mooie dag, 10 sept. '22 kenden wij elkaar helemaal niet. En toch herkende ik hun onderlinge verbondenheid die ook ik als vlieger ondervond.
(Red. Personeel van de Tonijn)

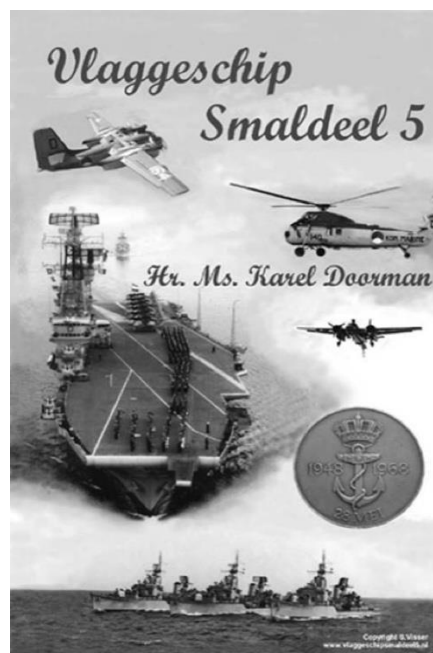
In 1974 verliet ik de MLD, sinds enige jaren lees ik uw mooie nieuwsbrief de Postboei, voor zover mij bekend is heb ik geen artikel over de Marine Luchtvaart Dienst gelezen. (Red. Anne van Dijk heeft enkele artikelen geplaatst.) Veel jaren heb ik niet doorgebracht bij de KM maar onderhield wel indirect beroepsmatig contact met de KM-vloot en KM-luchtvaart.

Wellicht dient mijn eenmalige bijdrage als opmaat voor een inkijk bij de MLD?
De "M" van MLD is immers integraal verbonden met de Koninklijke Marine.

Dus:
"Of ik bereid was iets over mijzelf te schrijven voor publicatie in de Postboei?"
Ik geef het stokje hierbij over.

J.G. (Koos) van der Vegte

Ouderkerk aan de Amstel.



Het mysterie van de O13

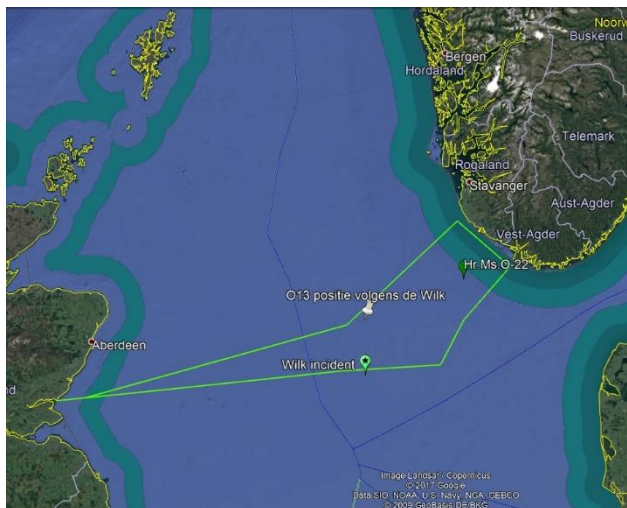
Met dank aan:

Redactie Alle Hens: Joost Margés
Tekst: Jack Oosthoek
Foto: SGTDD Harry Bos (Mijnendienst)

Vermiste 'sub' uit Tweede Wereldoorlog blijft spoorloos

Dundee, Schotland, 12 juni 1940. Vertrokken uit de haven van Dundee om in het Skagerrak Duitse vlooteenheden te onderscheppen en eventueel te torpederen, verdwijnt de Nederlandse onderzeeboot Hr.Ms. O13 'van de radar'. Is zij door een andere onderzeeboot aangevallen en tot zinken gebracht? Door een vliegtuig? Is de O13 op een mijn gevangen? Na vele zoekacties is de afgelopen weken wéér gezocht, opnieuw zonder resultaat. Er wordt onverdroten dóórgepakt.

82 Jaar na dato is het lot van de O13 nog steeds een raadsel. De kans bestaat dat het wrak in een zeegebied ligt zuidwestelijk van Noorwegen



De zoektocht naar de O13 is de afgelopen jaren in een stroomversnelling geraakt. Dat komt onder meer door nieuwe apparatuur, waarmee in diep water steeds effectiever naar wrakken kan worden gezocht. De ontwikkelingen in de *offshore*-industrie spelen ook een rol. Met het oog op de plaatsing van boorplatforms wordt de zeebodem steeds beter in kaart gebracht.

Slechts een fractie van de tienduizenden scheepswrakken is geïdentificeerd

Testplatform

De jongste speurtocht naar de O13 speelt zich af in de Zuid-Noorse wateren, in een gebied waar de 'sub' destijds mogelijk patrouilleerde. Epicentrum is de Geosea, een door het CZSK ingehuurd civiel schip dat dient als testplatform voor nieuwe sensoren voor de toekomstige nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen.

Zoals het *Autonomous Underwater Vehicle* (AUV) van het type Seascan dat onderwater een vooraf vastgesteld traject vaart en met een sonar de zeebodem in kaart brengt.

'Vinden we een wrak, dan kunnen we dit bekijken met een onderwaterrobot'

"Vinden we een wrak, dan kunnen we dit bekijken met de Seascan die is uitgerust met een camera. Deze wordt gelanceerd vanaf het *Unmanned Surface Vehicle* (USV) van het type Spector MK2. De besturing daarvan én van de onderwaterrobot gebeurt vanuit een container op de Geosea", vertelt luitenant ter zee 2OC Derk-Jan Heersema. Samen met collega's van de Mijnendienst is hij naast de sensortesten betrokken bij de zoekactie naar de O13. "Het is een win-win situatie."

Foto onder: de (normaal gesproken) onbemande Spector MK2 waar vanaf het AUV (Seascan) wordt gelanceerd, in Noorse wateren. Op de achtergrond het testplatform Geosea.



Foto onder: vanuit een container op de Geosea besturen operators de gele Seascan.



Laatste rustplaats

Ook – hoe kan het ook anders – de Onderzeedienst, de Defensie Duikgroep, de Dienst der Hydrografie en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie leveren een bijdrage aan de zoekactie. Evenals kapitein-luitenant ter zee b.d. Jouke Spoelstra. Hij is sinds 2005 lid van de Werkgroep Onderzeeboten, waarin het CZSK en nabestaanden van in de Tweede Wereldoorlog omgekomen onderzeedienstpersoneel de krachten gebundeld hebben. "Het wrak van de O13 is de laatste rustplaats van een bemanning van 34 personen. Hun nabestaanden weten nog steeds niet hoe en waar hun familielid is omgekomen. Het verlies heeft diepe sporen getrokken in de families en leeft tot op de dag van vandaag", legt de overste buiten dienst uit.



De O13, afgemeerd in Den Helder. Toen hij verdween bevonden zich 34 bemanningsleden aan boord.

Lastige klus

Ondanks dat de jongste expeditie geen vindplaats opleverde, is het zoekteam er toch in geslaagd om waardevolle data boven water te krijgen.

Bovendien werden voor het eerst sensoren op grote diepten beproefd. "De verzamelde gegevens geven meer duidelijkheid over andere wrakken op de zeebodem bij Zuid-Noorwegen", vertelt Heersema, volgens wie de zoekoperatie een lastige klus was.

"Vroeger waren de middelen om te navigeren veel minder nauwkeurig dan nu, wat voor grote onnauwkeurigheden heeft gezorgd bij de melding van wrakken. Daarnaast is het op sommige plekken in de zee bij Zuid-Noorwegen enorm diep waardoor onze sensoren er niet werken. Enfin, op basis van verschillende databases, logboeken en andere middelen proberen we nu zo goed mogelijk te voorspellen w ar de O13 vermist geraakt kan zijn.

Overigens zijn in de loop der decennia geen aanwijzingen gevonden dat die als gevolg van een aanval is gezonken. Volgend jaar hopen we een nieuwe zoekactie te plannen. Uiteraard is alles pas afgerond wanneer er duidelijkheid is over de locatie van de O13.



Blik op het dek van de Geosea. Boven een *floating dock* met daarin het USV annex moederschip van het AUV. Onder: Een *operator* bekijkt de verrichtingen van een Seascan. (Foto: Lex Swart)



Operators aan boord van de Geosea bij een Seascan-systeem.

'Tot hij is gevonden is de O13 gewoon *on patrol*'

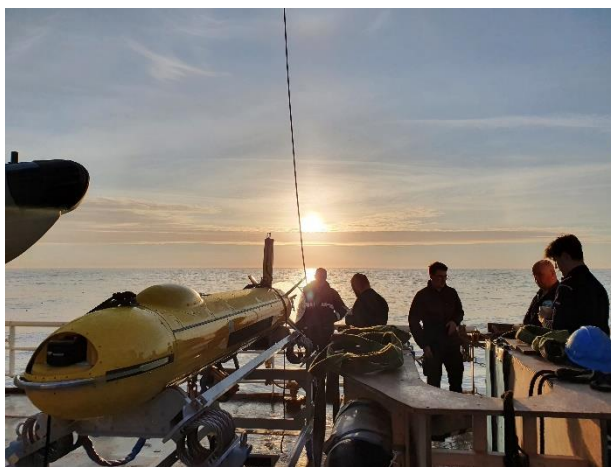
Spoelstra: "In principe blijven we zoeken totdat de O13 is gevonden.

Daarvoor duiken we onophoudelijk in archieven en wrakdata om een mogelijk spoor op te pikken.

Ook werken we nationaal en internationaal samen met voor scheepswrakken verantwoordelijke instanties.

"Er lijken dus voldoende bronnen te zijn met informatie die mogelijk kan leiden tot de vondst van de O13.

Voorlopig echter blijft het lot van de onderzeeboot een mysterie.





De Zoektocht naar O13

Technische gegevens O13

Type Kustonderzeeboot
Crew 31 + 3 Britten

Op stapel gezet 22 november 1928
Te water gelaten 18 april 1931
In dienst gesteld 1 oktober 1931
Officiële vermissingsdatum 24 Juni 1940



Afmeting

Lengte 60,6 meter
Breedte 5,6 meter
Bovenbouw 5,3 meter
Diepgang boven water 3,5 meter



Vorstuwing

2 Sulzer dieselmotoren, 2 tact
6 cilinders, 900 PK
2 W. Schmitt elektromotoren
610 PK
Schroeven: 2

2 schroeven



Snelheid

bovenwater max 16 knoppen
onderwater max 8 knoppen

Actieradius

Bovenwater 3.500 mijl
Onderwater 26 mijl

Maximale duikdiepte

60 meter

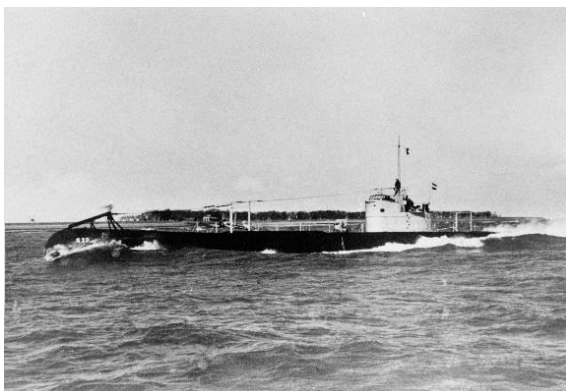


Bewapening

4 boegbuizen van 53,3cm
1 hekbuis van 53,3 cm
10 torpedo's
2 mitrailleurs van 40mm in
waterdichte buns
1 mitrailleur 12,7 mm

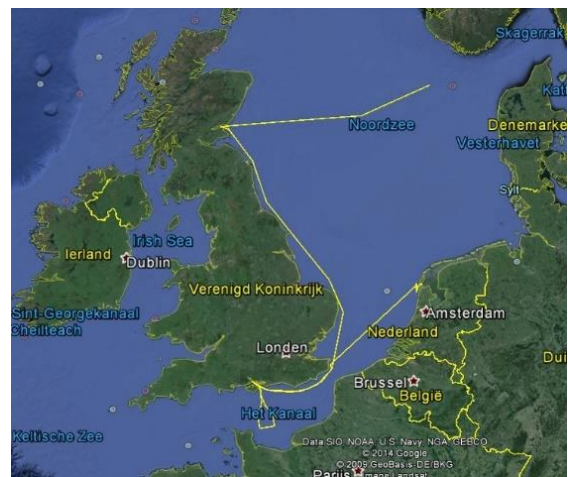
O22 wel gevonden

Een wrak van een onderzeeboot wordt vaak per toeval gevonden. Dat is wel gebeken met Hr.Ms. O22 die eveneens was vermist sinds de Tweede Wereldoorlog. De O22 werd op 13 augustus 1993 toevallig aangetroffen bij een zoekslag met een Noors survey-schip. In eerste instantie dachten deskundigen dat het de vermiste Poolse onderzeeboot Orzel (Adelaar) betref. Aangezien het wrak nog redelijk intact was, bestaat het vermoeden dat de O22 is gezonken door een technisch probleem. In november 1996 zijn de slachtoffers tijdens een ceremonie herdacht.



Meer weten? Raadpleeg voor meer achtergronden over de O13: www.stillonpatrol.eu

Nederlandse onderzeeboten in WO-2
De vloot van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog telde in totaal 26 onderzeeboten: 13 in het voormalig Nederlands-Indië en even zoveel in Nederland. In het oorlogsgeweld gingen er 7 ten onder: 5 in de Zuid-Chinese en Javazee, 2 in de Noordzee. 6 boten zijn intussen teruggevonden. Vlak na het begin van WO-2 wijkt de O13 samen met andere onderzeeboten en bovenwaterschepen uit naar Engeland om te worden ingelijfd binnen geallieerde squadrons en flottieljes. In het geval van de O13 werd dat in juni 1940 het *9th Submarine Flottila*.



De laatste reizen van de O13. In 1940 vanuit Nederland naar Engeland, daarna naar Dundee, Schotland. Van daaruit patrouilleren in het Skagerrak bij Zuid-Noorwegen (zie bovenin), waarna een nog steeds onverklaarbare stilte intreedt.

De oprichting van het Korps Mariniers



"Qua patet orbis"
(Zo wijd de wereld strekt)

Dit was de wapenspreuk van Johan Maurits graaf van Nassau-Siegen (1604 – 1679) die zich onderscheidde in de Slag bij Seneffe (11 augustus 1674) waaraan ook mariniers deelnamen.

Bij Koninklijke machtiging van 20 november 1946 werd dit motto door het korps aangenomen.

In een brief dd. 23 juni 1664 geeft de handelsman Herman Ghijsen uit Dordrecht vanuit Engeland aan raadspensionaris de Witt een beschouwing over de samenstelling van de vlootbemanningen van de Engelse vloot en die van de Republiek.

Zijn conclusie is, dat "mits onsen Staet nochtans onfeylbaar de Engelschen gedurig te boven ofte ten minsten gelijk behooren te wesen, soo hebbe ick, naer mijne kennisse een concept ontworpen, hoe men alleen in de provincie van Hollandt seer fatsoenlijk een regiment maritime soude connen oprechten, waarbij ick aenwijze, hoe men gestaedich 4.000 mannen soude connen in dienst hebben, bequaem om te lande voor soldaet ende ter zee voor matroos te connen dienen".

Vóór 1665 bestond de bemanning van een oorlogsschip uit bootgezellen (matrozen) die zich hoofdzakelijk met de navigatie en krijgslieden die zich met de bewapening bezighielden. Deze laatsten werden geselecteerd of gerekruteerd uit de infanterie van de Staat ter aanvulling van de bemanning. Bij terugkomst in de Republiek werden zij geacht terug te keren naar hun compagnieën, veelal berooid en zonder enig moreel werden zij aan hun lot overgelaten.

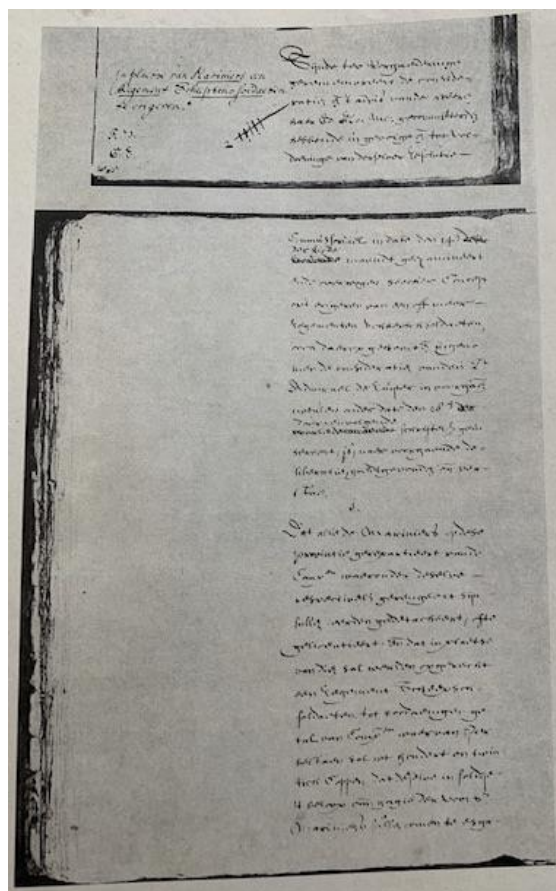
Luitenant-admiraal Van Dorp liet bij brief van 10 december 1627 al weten het tijdelijke gebruik van gewone soldaten af te keuren en adviseerde toen al om compagnieën soldaten op te richten, uitsluitend bestemd voor de zeemacht. Deze visionaire raad zou echter pas achtendertig jaar later ter harte worden genomen, hoewel de Raad van State in 1659 een voorstel indiende bij de Staten-Generaal om tenminste 6000 bootgezellen in vaste dienst te nemen, met daarnaast enkele compagnieën van de militie te lande uitsluitend voor de dienst op 's Lands oorlogsschepen in te lijven. Mede door de tegenwerking van de Admiraliteit van Amsterdam die vreesde voor verlies van rechten en vrijheden gingen er weer vijf jaren voorbij totdat de provincie Holland het plan opperde om een regiment van 4000 man op te richten voor

zowel wal- als zeedienst maar in hoofdzaak dienst te doen als matroos en soldaat aan boord van de oorlogsschepen. Uiteindelijk werd er beslist dat bij de compagnieën van de provincies Holland, Zeeland en Friesland en de Generaliteitslanden vijftiengint zeesoldaten zouden worden geworven.

De Friese Admiraliteit kreeg pas in 1597 een onafhankelijke status. Sinds 1586 stonden de maritieme zaken bij de Staten van Friesland onder bestuur van de Admiraliteit van Amsterdam.

Helaas bleek ook deze maatregel niet te voldoen omdat men volledig voorbijging aan de organisatie van een korpsverband en separaat van elkaar te werk ging. Dit had zijn effect op de Tweede Engelschen Zeeoorlog. De kaderformatie bestond uit slechts een sergeant en korporaals. De officieren ontbraken waardoor geen leiding werd gegeven en de krijgstuucht volledig ontbrak. Vanwege het rampzalige verloop van de Slag bij Lowestoft op 13 juni 1665 schreef luitenant-admiraal Johan Evertsen aan de Staten-Generaal, "dat de Soldaten de Marine soo gansch slecht bevonden wierden dat het niet om seggen is, ende dat in al haer doen, kruypende bij vijf en twintiche en meer weg wanneer wij voor den vijand quamen". Resultaat was in ieder geval dat er op de schepen van de vlagofficieren, kapiteins en luitenants werden geplaatst en op de overige schepen luitenants, die met het bevel over de soldaten werden belast. Als afgevaardigden van de Staten-Generaal werden twee kolonels en twee luitenant-kolonels aangesteld, de kolonels Van Meeteren en Dolman en de luitenant-kolonels Van Santen en De Gent.

De Staten van Holland konden zich echter niet vinden in deze organisatie en waren van oordeel dat in het verleden al gebleken was dat een mix van zeesoldaten en gewone landsoldaten de zeedienst niet ten goede zou komen. Vermoedelijk heeft de brief van Herman Ghijsen aan Johan de Witt hierin ook een rol gespeeld. Raadspensionaris Johan de Witt had inmiddels ook niet stilgezeten en op zijn beurt advies ingewonnen bij de luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland Michiel Adriaansz. De Ruyter en weet de Staten van Holland te overtuigen om een "Regiment de Marine" op te richten met eigen officieren, verdeeld in negentien compagnieën, welk regiment in de plaats moet komen van het contingent "Soldaten de marine". Dit besluit werd op 10 december 1665 afgekondigd en wordt sindsdien gezien als de oprichting van het Korps Mariniers.



Preamble en eerste artikel van de Resolutie der Staten van Holland en West Friesland van 10 december 1665 inzake de oprichting van een Vast Korps Zeesoldaten en te beschouwen als het oprichtingsdocument van het Nederlands Korps Mariniers

Het eerste Regiment de Marine komt onder bevel te staan van de luitenant-kolonel van het Waalsche Regiment, tevens commandeur van Hellevoetsluis, Willem Joseph baron van Ghent die deze functie aanvaardt in de rang van kolonel. Hij wordt bijgestaan door de hoofdofficieren luitenant-kolonel François Palm en de sergeant-majoor¹ Johan Belgicus graaf van Hoorn.

De hoofdofficieren en luitenanten kregen de opdracht en bevoegdheid om een compagnie samen te stellen van '120 hoofden' en een kolonelscompagnie van '170 hoofden' met de bepaling deze manschappen te werven onder de ontslagen zeesoldaten mits hun geschiktheid bewezen was en reeds ervaring op zee hadden en zij uit eigen wil weer in dienst wilden treden. Bij de selectie van luitenanten en vendrighs² werden dezelfde voorwaarden gehanteerd, vastgelegd in een reglement ten behoeve van het regiment.

Voor het woord zeesoldaat wordt in 1665 uit de Franse taal het leenwoord Marinier ingevoerd.

Alle belangen aangaande het regiment werden vastgelegd in een reglement.

Naast deelname aan diverse reizen, wachtlopen en expedities, maar ook scheepswerk, moest de marinier garnizoen houden in de zeeplaatsen.

Per schip werd het detachement mariniers vastgesteld en werd aan boord van het admiraalsschip een kapitein en op de overige schepen een luitenant geplaatst.

Voor kleine vergrijpen werd de marinier voorgeleid aan de scheepskrijgsraad waarin officieren en sergeanten van het detachement zitting hadden. Ernstige gevallen werden voor de grote militaire krijgsraad, bestaande uit de vlootvoogd en een aantal officieren van het detachement, behandeld. Aan de wal waren de mariniers onderworpen aan de krijgswetten van de landmacht.

De Staten van Holland stonden in deze geheel alleen in de oprichting van het Korps Mariniers. In de overige provincies bleven de mariniers nog verdeeld over de compagnieën van de landmacht.

Niettemin besloten de Staten van Holland op 7 augustus 1666 nog twintig compagnieën uit de landsmilitie voor de dienst ter zee te bestemmen. Een jaar later werden zij gereorganiseerd tot marinierscompagnieën zij het onder bevel van hun oorspronkelijke regimenten.

Uiteindelijk werden deze compagnieën in 1669 verenigd tot een tweede "Regiment de Marine" onder bevel van de kolonel George Johan, Vrijheer van Weede, Heer van Walenburg. Hij werd bijgestaan door de hoofdofficieren luitenant-kolonel George de Hertoge, Heer van Valkenburgh en de sergeant-majoor Aelbrecht van Ruytenburgh van Vlaardingen.

Deze aanvulling bracht de sterkte van de twee regimenten op '8000 hoofden' en kwam Jhr. Mr. J.C. de Jonge³ tot de conclusie dat deze samenvoeging leidde tot meer geregelde tucht en plichtsbef.

Zoals gezegd sloten de overige provincies zich niet aan bij de Resolutie mede gezien het feit dat de Geünieerde Provinciën nog ver van een doelmatige Rijkseenheid verwijderd waren, veel op eigen doft regelde en er veel onderlinge verdeeldheid en animositeit heerste.

Zo lagen in Zeeland nog driehonderd mariniers onder een commandeur, een vice-commandeur of adjudant en drie sergeanten te Vlissingen. Dit regiment had zijn eigen "Reglement en Ordre", opgesteld vanuit de Resolutiën der Staten van Zeeland van maart 1666. Voor wat betreft de Friesche mariniers kan gezegd worden dat zij al voorkomen op de Staat van Oorlog ingevolgde de Resolutie van december 1664, dus nog vóór de oprichting van het eerste Hollandse "Regiment de Marine". Echter, vanwege de gebrekkige organisatie en dito krijgstuicht liep de administratie in de war en werd dit regiment in 1667 afdankt

In 1668 worden de Zeeuwse mariniers, als gevolg van een uitvloeisel dd. 7 augustus 1667 van de Resolutie van de Staten van Holland, verdeeld over de drie compagnieën

onder bevel van vice-admiraal Cornelis Evertsen, Dominicus Viry en Jacob Haze.

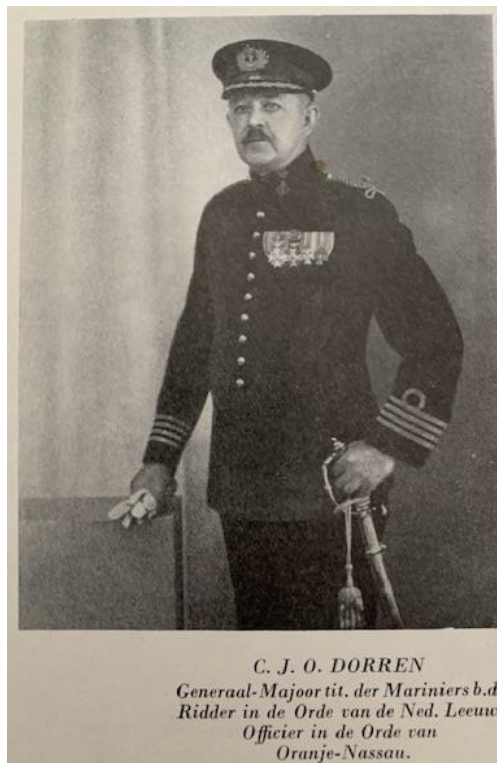
In 1671 worden in Zeeland weer drie compagnieën opgericht onder bevel van luitenant-admiraal Adriaen Banckers, Justus Zuytland en Anthony Colve. Feitelijk werd het bevel gevoerd door een tweede kapitein.

In 1668 zien we dat op de Staat van Oorlog de provincie Friesland wordt aangeslagen met vier compagnieën mariniers overeenkomstig een plan van de Staten-Generaal van 1667. Ergo, de Staten zagen zich verplicht om Friese mariniers aan te stellen en gingen te rade bij de Staten van Holland. Het resultaat was dat iedere compagnie een kapitein, een luitenant en een vendrig benoemden.



Inscheping zeesoldaten op de rede van Texel, Ludolf Bakhuysen, 1671 (Rijksmuseum)

De compagnieën werden echter ingedeeld bij de regimenten van de landmilitie. Deze compagnieën stonden onder bevel van de kapiteins Johan Poppo van Andrae, Gerrold Juckema van Burmania, Livius van Scheltinga en Bernard van Sevenaer en werden gelegerd in de garnizoensteden Sloten, Sneek en twee in Leeuwarden. Na inzet aan boord van de schepen keerden zij terug naar hun garnizoenen.



C. J. O. DORREN
Generaal-Majoor tit. der Mariniers b.d.
Ridder in de Orde van de Ned. Leeuw.
Officier in de Orde van
Oranje-Nassau.

Informatie uit 'De geschiedenis van het Korps Mariniers van 1665 – 1945' (1948), de Nederlandse Mariniers van 1665 – 1672, C.J.O. Dorren, Oud-Chef van het Korps Mariniers, Generaal-Majoor tit. der Mariniers b.d.

¹ In die dagen de laagste hoofdofficiersrang

² Vaandrig

³ Nederlandse Zeewezen (deel II)

Ode aan eerste marine duiker

Als laatste krijgt Olke twee loden zinkgewichten om van tien kilo elk, zodat hij niet boven komt drijven door de lucht in de helm en het pak.

Omdat de helm aan de onderkant feitelijk open is, is het voor Olke zaak om recht overeind te blijven. Anders loopt zijn helm vol water. Zelfs bij voorover leunen komen zijn mond en neus nogal eens onder water.



Het publiek luistert in de Admiraalszaal naar auteur Alan Lemmers.

© Foto's Defensie/Jeroen Mol

Tekst Casperduin

Mediahuis.nl

Lang was er weinig bekend over de ontstaansgeschiedenis van het duikwezen bij de Koninklijke Marine. De donderdagmiddag in de Admiraalszaal van het Marinemuseum gepresenteerde biografie over grondlegger Olke Arnoldus Uhlenbeck (1810-1888) is een duik in het verre verleden.

Het is 4 juni 1836 als de destijds 26-jarige Uhlenbeck de opdracht krijgt om de eerste proefduiken in ons land te maken met vrijwilligers van de werf in Hellevoetsluis en Rotterdam. Pionierswerk in optima forma.

Als eerste Nederlander is de in Colombo (Sri Lanka) geboren Uhlenbeck het helmduiken machtig.

Het wrak van het koopvaardijship Maria Theresa, recent nog op de Hinder bij Goeree verongelukt, geldt als oefenobject.

En daar gaat Olke in zijn loodzware duikuitrusting. Eerst is daar de dikke wollen borstrok en onderbroek voor de warmte. Om zijn borstkas zit een gordel van wilgentenen.

Dan volgt het waterdichte duikerspak en tot slot een paar met lood verzwaarde grote schoenen.

De koperen helm is van binnen vertind en met riemen onder oksels vastgemaakt zodat de duiker niet als een ballon naar de oppervlakte schiet.

Achterachterkleinzoon Olke Arnold Uhlenbeck vertelt.



Fietspomp

Achter op de helm zit een kraanvormige pijp voor de luchtslang, waarlangs een constante stroom lucht de helm in wordt gepompt.

Boven in het duikvaartuig pompen twee mannen zich te pletter op een fietspomp.

Stoppen betekent dat de duiker geen lucht krijgt.

Het is een van de talrijke anekdotes in de biografie 'Olke Arnoldus Uhlenbeck, van marineduiker tot vice-admiraal'.

Het is Edwin Hofma, voormalig commandant van de Defensie Duikgroep, die historicus Alan Lemmers wijst op de persoon Uhlenbeck.

In samenwerking met de Koninklijke Marine en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) zoekt, leest en praat Lemmers met nabestaanden.

Het wordt een duik in de wondere wereld van de man die door zijn flamboyante karakter de bijnaam Lord Donderton kreeg.

Anno 2022 is het begrip donderton nog steeds springlevend bij de marine duikers.

Hij leidt de eerste generatie onderwaterduikers op en is - na Cornelis Drebbel in de zeventiende eeuw - de tweede Nederlander die in een duikboot onder het wateroppervlak afdaalt.

Want Uhlenbeck ontwikkelt samen met uitvinder en goede vriend Anton Lipkens een duikbootontwerp dat voor die tijd revolutionair genoemd mag worden.

Door zijn pionierswerk krijgt het duiken voet aan Nederlandse bodem. Al zou het nog vele decennia duren voordat het een vast onderdeel van de marine gaat uitmaken en nog langer voordat er een onderzeedienst voor onderwatervaartuigen komt.

Inmiddels is de Defensie Duikgroep een aparte afdeling met duikers en onderwaterrobotica binnen de Koninklijke Marine. Wereldwijd voert de groep duikoperaties uit zoals het zoeken en bergen van objecten, het repareren van marineschepen en het vernietigen van explosieven. En dat allemaal dankzij Uhlenbeck, de man die donderdagmiddag centraal stond in de Admiralaalzaal van het Marinemuseum in Den Helder.

„Uhlenbeck leefde in een tijd van enorme technologische groei. Eigenlijk net als nu”, hield kapitein-luitenant ter zee Sander Kool, commandant van de Defensie Duikgroep, de aanwezigen voor.



Uhlenbeck geniet zijn opleiding destijds op het Koninklijke Instituut voor de Marine (KIM) in Medemblik. Hij vecht op De Schelde bij Antwerpen tijdens de Belgische opstand (1830-1832), maakt verschillende expedities in Oost-Indië mee, was lid van een koninklijk gezantschap naar Japan en volbrengt een termijn als commandant van de Zeemacht in zowel West- als Oost-Indië.

Lord Donderton schopt het later tot directeur en commandant der marine te Willemsoord en tot vice-admiraal.

Duikboot

Maar Uhlenbeck is vooral de boeken ingegaan vanwege zijn verdiensten voor het onderwaterwezen. Hij is 's lands eerste marineduiker en geldt als grondlegger van het duikbedrijf van de Koninklijke Marine.

Van Vollenhoven

In de pronkzaal van het Marinemuseum waren zo'n vijftig genodigden samengekomen voor de presentatie van de in boek gevatte levensschets van de marineduiker.

Onder hen de admirals Tas, Kramer en Borsboom.

Fervent duiker prof. mr. Pieter van Vollenhoven gold als eragast. Hij ontving het eerste boek uit handen van Lemmers. „Toen ik begon met duiken, was er nog niks bekend over brevetten. Dat kwam veel later pas”, zo vertelde de inmiddels 83-jarige reservist bij de Luchtmacht tijdens een korte toespraak in de zaal. „Ik voel me enorm vereerd dat ik het eerste boek in ontvangst mag nemen. Ik heb vooraf eens wat gelezen over Uhlenbeck. Ongelofelijk hoe het duiken toen gebeurde, vergeleken met de huidige tijd.”

Prof. mr. Pieter van Vollenhoven wordt bij aankomst op Willemsoord met een boks welkom geheten door kapitein-luitenant ter zee Sander Kool, commandant van de Defensie Duikgroep.

Na een lunch met de drie admiraals en de auteur verliet Van Vollenhoven Den Helder weer.

Onder de aanwezigen was ook de achterachterkleinzoon van de duikgrondlegger, naamgenoot Olke Arnoldus Uhlenbeck. Roepnaam Ok.

Hij vertelde vol trots over zijn betovergrootvader. Die een van de twaalf kinderen uit het gezin was. Een groot deel van hen belandde bij de krijgsmacht. Vijf broers, onder wie Olke, kregen een militaire Willemsorde.

Scheepsroeper

Ok Uhlenbeck verraste de aanwezige museumdirecteur Kees Boelema Robertus, commandeur b.d., met een scheepsroeper en een telescoop van zijn betovergrootvader. „Na vijf generaties in de familie willen we dit nu cadeau doen aan het museum”, zo vertelde Uhlenbeck aan de museumdirecteur.

In zijn toespraak verwees Lemmers, als historicus verbonden aan het NIMH, naar de suggestie dat de in 1888 gestorven Uhlenbeck leed aan de duikersziekte Caisson.

„Daarover was in die tijd helemaal niks bekend. Olke ging langs een touwladder naar beneden en naar boven. Om te voorkomen dat hij te snel omhoog of omlaag zou gaan. Nee, Olke had een hartkwaal. Een aneurysma. Waarschijnlijk het gevolg van stress vanwege het overlijden van zijn eerste vrouw, in combinatie met zijn opvliegende karakter. Daarmee verdiende hij zijn bijnaam, Donderton.”

Oefenponton

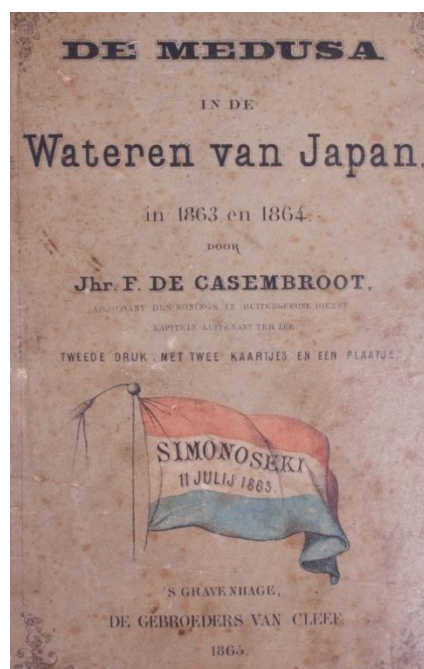
Enkele jaren geleden vatte de Defensie Duikgroep het plan op om een oefenponton te vernoemen naar hun vermaarde voorganger: de Uhlenbeck. Bezuinigingen en corona deden het voornemen in de ijskast belanden. Naar verluidt is het oefenponton inmiddels besteld en zal de naam van eerste marineduiker in de vaderlandse historie weldra voortleven in de Nieuwe Haven.

Zr. Ms. Medusa In de wateren van Japan

(Uit het verslag van Jhr. F. Casembroot, Kapitein-Luitenant ter zee aan boord van Zr. Ms. stoomkorvet Medusa, tijdens een gevecht met de landbatterijen en schepen in de Straat van Simonoseki, de westelijke ingang van de Japanse binnenzee op 11 juli 1863)

In de Postboei, jaargang 2 nummer 4, 1992 staat een artikel van E.A.J. van Engeland over de Japanse oorlog 1863 – 1864 en het Nederlandse aandeel tijdens die actie in de baai van Simonoseki, naar aanleiding van een schilderij van J.C.A. Siliacus, voorstellende het geallieerde eskader in de Straat van Simonoseki in 1864, dat in het Marinemuseum aanwezig is.

(Het artikel is op te vragen bij de redactie van de Postboei, Tom Geiger)



Ter verduidelijking schrijft De Casembroot in zijn voorwoord hoe de machtsverhoudingen in Japan in die tijd waren opgebouwd, in navolging van de conventie met Hiéas die ten grondslag van de toen heersende constitutie van Japan lag. Deze werd de wet van Gongen Sama genoemd.

Het hoofd van de uitvoerende macht in Japan was de Taykoen, de Heer van Yeddo, ook wel bekend onder de naam Generalissimus, wat hem tot de machtigste onderdaan van de Mikado maakte. Daaronder ressorteerden 18 onafhankelijke vorsten in hun



Vice-admiraal Jhr. F. De Casembroot

eigen provincies, de Daimios. De Taykoen kon dus geen aanspraak maken op het algeheel bestuur van het Japanse Rijk, dat was voorbehouden aan de Mikado.

Nu waren de verschillende handelstraktaten tussen Japan en de verschillende natiën afgesloten met de Taykoen en ontbrak de goedkeuring van de Mikado. In de ogen van de bevolking en de meeste Daimios waren deze traktaten dus onwettig en resulteerden in ongewenste ontwikkelingen met het Japanse Rijk en dus was de Taykoen niet in staat om de Europese diplomaten te beschermen. De verstandhouding tussen de vreemdelingen en de Japanners verslechterde en de handelsbetrekkingen liepen gevaar op te houden.

In de ogen van KLTZ De Casembroot zou de handel met Japan alleen al via de steden Nagasaki (Deshima) en Hakodadi, beide steden onder het regiem van de Taykoen, met de Europeanen bevorderd kunnen worden.

Zr. Ms. Medusa was een schroefkorvet met hulpstoomvermogen, gebouwd in Amsterdam en in 1854 te water gelopen, hebbende slechts 150 paardenkrachten. Zonder gebruik van zeilen, met volle kracht stoomende in

slecht water, zonder wind, kon het schip zes mijlen in de vier uren afleggen, dus eene snelheid die overeenkwam met 11 kilometers per uur. De grootste snelheid, zeilende zonder stoomvermogen, met eene stijve koelte halver wind, bedroeg 20 kilometers per uur. De bewapening bestond uit 21 stukken geschut.

Gedurende vijf jaar had de Medusa dienst- gedaan in Oost-Indië, en bovendien eene reis gemaakt naar China en Japan, onder den zoo verdienstelijken toenmaligen Kapitein-Luitenant Gerhardus Fabius; het was dus niet te verwonderen, dat zoodanig schip, zeilende en stoomende, maar meest zeilende, groote behoefte aan reparatie had.



Vice-admiraal Gerhardus Fabius 1806 -1888

Op 1 mei 1862 werd het schip te Vlissingen weer in dienst gesteld. In verband met het slechte weer vertrok de Medusa niet op 1 juli 1862 maar op 5 juli om één uur na middernacht in het nachtelijke duister van de reede van Vlissingen via Lissabon, Monte-Video en Kaap de Goede Hoop met bestemming Oost-Indië. Op 29 november 1862 arriveerde Zr. Ms. Medusa te Batavia en werd op de reede in de ondragelijke hitte geïnspecteerd door Schout bij Nacht May.

Het schip werd te Onrust gereed gemaakt voor de dienst, wat in Januari 1863 werd afgerond. Op 20 januari verliet Zr. Ms. Medusa de reede van Batavia met bestemming Japan wat vanwege de Noord-Oost Passaat een langdurige reis werd en het schip zoveel mogelijk via de oost uiteindelijke Japan wist te bereiken. In Amboina werd het kolenuim gevuld en vandaar vertrok het schip weer op de 4^e februari 1863, om op 15 maart voor anker te gaan in de baai van Nagasaki. Daar lag Zr. Ms. Vice-admiraal Koopman onder bevel van KLTZ Buijs al voor anker.



Overzicht in Marinemuseum te Den Helder

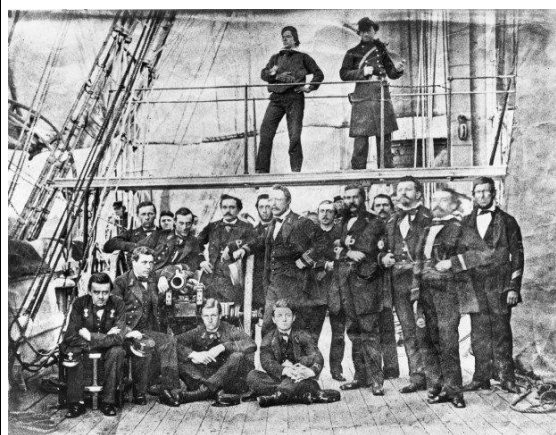


Schout bij Nacht May 1765 - 1827 (Rijksmuseum)

Ook aanwezig was het opnemingsvaartuig The Swallow dat op last van de admiraliteit bezig was met het vervaardigen van kaarten van de Japansche en Chineesche wateren. Volgens De Casembroot zeer nuttig werk omdat de meegegeven kaarten zeer veel aan nauwkeurigheid te wenschen overlieten. Met name de Kapitein-Luitenant I. Van Gogh werd door De Casembroot expliciet genoemd.

De Medusa en de Koopman bezochten gedurende twee maanden voor vlagvertoon diverse plaatsten en vaarwaters in Japan.

Op 23 maart arriveerden beide schepen te Yokohama en keerde de Medusa weer terug naar Nagasaki om aldaar op voorspraak en bescherming van de Nederlandse regering een Zwitsers gezelschap te ondersteunen bij het afsluiten van een handelstraktaat met Japan en hen aan boord van de Medusa door de binnensee naar Yokohama te vervoeren. Yokohama is namelijk de zetel van de Ministers en Consuls der vreemde mogendheden. Handelshuizen vooral van Engelschen en Amerikanen, zijn hier in menigte, ofschoon van Nederlanders slechts weinige.



Aan boord Zr. Ms. Medusa, in het midden KLTZ De Casembroot

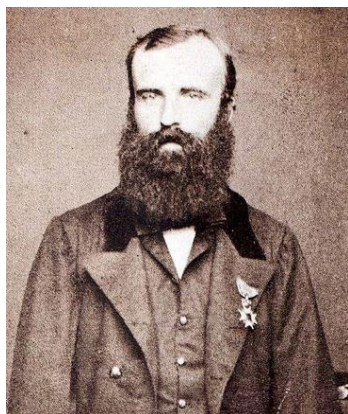
Op 28 maart 1863 arriveerde de Medusa in de baai van Yeddo op de reede van Yokohama. Daar werd gesalueerd naar de vlag van de Engelschen Schout bij Nacht Kuper die daar met zijn eskader ter reede lag. Ook twee Fransche oorlogsbodems, stoomkorvetten, lagen daar voor anker. KLTZ De Casembroot maakte daar kennis met de Nederlandse Consul den Heer de Graeff van Polsbroek. In gezelschap van Kapitein-Luitenant Buijs ging De Casembroot aan wal om kennis te maken met verschillende diplomaten, militaire en civiele autoriteiten. De aanwezigheid van de Engelse zeemacht bleek niet alleen vanwege de bescherming van handelsbelangen te zijn maar ook vanwege onderhandelingen over de uitlevering of bestraffen van personen en het betalen van een

schadevergoeding wegens de moord op een Engelse onderdaan de heer Charles Lennox Richardson, een Britse koopman, die inbrak in een Daimio processie.

(De Europeanen waren verontwaardigd vanwege het schenden van de extraterritorialiteit die zij genoten onder de voorwaarden van de Ongelijke Verdragen. De Britse zaakgelastigde eiste van de Bakufu een verontschuldiging en schadevergoeding en bleef dreigen met een zee bombardement.

Yokohama was een gevaarlijke stad waar in 1860 al drie Russische schepelingen waren vermoord en op 19 januari 1861 werd de Nederlandse secretaris van het Amerikaanse consulaat in Yeddo, H. Heusken vermoord).

Ten huize van de Nederlandse consul de heer De Graeff van Polsbroek ontving KLTZ De Casembroot de Gouverneur van Yokohama die zijn bijzondere genegenheid betuigde voor de Nederlanders die hij de oudste en goede vrienden van Japan noemde.



Dirck de Graeff van Polsbroek Nederlandse Consul te Yokohama 1861 - 1863

Op 8 april 1863 wordt Zr. Ms. Vice-admiraal Koopman door De Casembroot teruggestuurd naar Nagasaki om zich aldaar gereed te maken voor een reis naar China, bestemming Peking, met aan boord de Consul-Generaal Mr. Des Amorie van der Hoeven, Zr. Ms. Medusa blijft achter in Yokohama.

Vanuit Engeland was inmiddels een ultimatum verstuurd naar Yeddo waarin de Japanse regering 20 dagen de tijd werd gegeven om te voldoen aan de gestelde eisen. Zou daar niet aan worden voldaan, dan zou de Engelse vloot direct overgaan tot het uitvoeren van vijandelijkheden.

Uit het dagboek van De Casembroot blijkt ook duidelijk dat de geruchten van een algemene oorlog tegen de Europeanen steeds sterker werden, zozeer zelfs dat de Engelse Chargé d'affaires, Colonel Sir St. John Edward Neale besloot om met de Britse opperbevelhebber en andere autoriteiten op de Britse legatie de hachelijke omstandigheden te bespreken. Daarbij was ook KLTZ De Casembroot uitgenodigd. De conferentie is op 16 april aan de Britse delegatie en aanwezig waren Colonel Neale, Schout bij Nacht en opperbevelhebber Kuper, de commandant van een van de Franse oorlogsschepen, Kapitein-Luitenant Massot, KLTZ De Casembroot en de Engelse Kapitein der genie, Brine.



Sir Edward John Lennox Neale

KLTZ De Casembroot verklaarde volgens zijn instructies een strikte neutraliteit tegenover Japan en zijn aanwezigheid op deze conferentie in verband stond met de afwezigheid van de Nederlandse diplomatieke agent, de heer de Wit die zich op dat moment in Nagasaki bevond ten einde aldaar zijn opvolger te ontvangen. Niettemin zou hij zijn neutraliteit laten varen indien onvoorzienlijke vijandelijkheden van de Japanners tegen Yokohama zouden plaatsvinden en de eer van Nederland in het gedrang zouden komen. De conferentie kwam tot de conclusie dat de gezamenlijke zeemacht op de reede van Yokohama niet in staat zou zijn deze stad te verdedigen noch enige bescherming te kunnen geven bij een algemene aanval op de stad en de Europese inwoners tijdig maatregelen dienden te nemen om zich in veiligheid te brengen. Er werden maatregelen genomen om bij een onverhoopte aanval de ingezetenen te hulp te snellen en ze met behulp van de sloepen van de schepen, zowel oorlogsbodems als koopvaardij, te evacueren, waarbij de Engelse, Franse en Nederlandse mariniers en matrozen de vijand zo lang mogelijk in het front en in den flank zouden aanvallen. Mocht het ultimatum door de Japanners worden verworpen dan zouden de schepen de reede onmiddellijk verlaten met achterlating van een stoomkorvet en twee gunboats en het Franse oorlogsschip de Dordogne.

Vermoedelijk hadden de Engelsen een tegenactie gepland op Osacca in de binnenzee, of het overmeesteren van de Loo-Choo-eilanden.

In ieder geval vond De Casembroot het noodzakelijk om de Nederlandse Consul de Graeff van Polsbroek direct in te lichten over de uitkomst van de conferentie en deze liet meteen via een "overlandpost" naar Nagasaki een bericht versturen aan de Consul-Generaal en de politiek agent met het verzoek om het Zwitschers gezelschap bij aankomst in Nagasaki voorlopig daar onder te brengen.

Op de 17^e april begonnen de Japanse kooplieden en leveranciers Yokohama te verlaten.

Op de 18^e april arriveerde de heer Metman, Oost Indisch ambtenaar en gedetacheerd als secretaris bij het Zwitserse gezantschap, aan boord van Zr. Ms. Medusa. Hij berichtte dat het Zwitserse gezantschap na aankomst in Yokohama door de Japanse regering ontvangen zou worden te Yeddo en verzocht De Casembroot om maatregelen te nemen om het gezantschap vanuit Nagasaki naar Yokohama te vervoeren.

Gezien de omstandigheden leek het De Casembroot niet verstandig de haven van Yokohama te verlaten om het gezantschap op te halen en deed een verzoek aan de commandant van Zr. Ms. Vice-admiraal Koopman om het Zwitserse gezantschap over te brengen naar Yokohama.

De positie van de Taykoen was op dat moment erg zwak. Als vertegenwoordiger van het Japanse gouvernement een goede relatie met de Europeanen hebbende was hij zeer bevreesd voor de machtige vorst van Satsuma (Daimio). De Engelsen waren al eerder door het Japanse gouvernement benaderd om het tegen de Satsuma te ondersteunen.

Het zou dan ook uiterst gevaarlijk zijn wanneer de Engelsen bij het uitblijven van een schadevergoeding de hoofdplaats van het Rijk Satsuma, Kagosima, zouden aanvallen en vervolgens de vorst van Satsuma zijn leger op Yokohama zou afsturen.

De Japanners vroegen een uitstel van het ultimatum voor 30 dagen maar de Engelsen verleenden slechts 15 dagen uitstel.

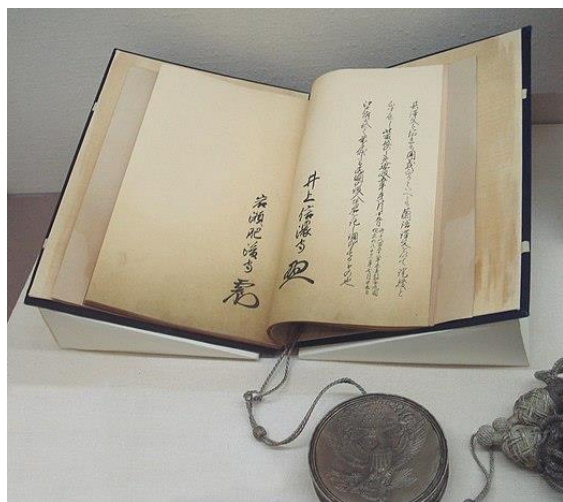
Inmiddels lag Zr. Ms Medusa al ruim een maand in Yokohama wanneer op 26 april Zr. Ms. Vice-admiraal Koopman weer vanuit Nagasaki in Yokohama arriveerde met aan boord het Zwitserse gezantschap, bestaande uit de gevolmachtigde minister A. Humbert, de majoor der artillerie Brinzolff, de secretaris van legatie Brennwald en de 1^e luitenant der artillerie Keijzer. Tegelijkertijd arriveerde ook het Franse oorlogstoomfregat Semiramis, onder Schout bij Nacht Jaurès.

De Franse Schout bij Nacht liet onomwonden weten dat hij de bepalingen van de Engelse Schout bij Nacht Kuper, in geval van een aanval bij nacht, niet geheel beaamde en dat Yokohama met de nu aanwezige oorlogsbodems wel te verdedigen was, en hij een bericht had gestuurd naar Shanghai om de zich daar bevindende 300 Franse soldaten met spoed naar Yokohama over te brengen.

Op 5 mei rapporteerde De Casembroot dat de Gouverneur van Kanagawa niet bij machte was om de onzijdige Europeanen te beschermen bij een aanval op Yokohama, wat resulteerde in het geven van een geheime order aan de Japanse bevolking om Yokohama te verlaten.

Hierdoor werden de Europese ingezetenen in verlegenheid gebracht en verstoken van de nodige levensbehoeften.

Ook de Mikado, het hoofd van de regering, spoorde de bevolking aan om de vreemdelingen weg te sturen wat door de Taykoen integraal zou worden overgenomen. Dit zou betekenen dat het traktaat van 1858 met de verschillende mogelijkheden door Japan niet zou worden nagekomen waardoor de vreemdelingen in onmiddellijk gevaar zouden komen.



Het Verdrag van Vriendschap en Handel tussen Japan en de Verenigde Staten, ook wel het Harrisverdrag genoemd, 29 juli 1858 aan boord van USS Powhatan

De Engelsen besloten om de kwestie tussen Engeland en Japan voorlopig te laten rusten, maar zouden zich wel beklagen bij het Japanse Gouvernement over het niet nakomen van het traktaat en beschouwden het verlaten van Yokohama door de Japanse bevolking als een 'hostiliteit' tegen alle natiën.

Naar aanleiding hiervan ging De Casembroot in overleg met de Nederlandse Consul en verklaarde hem dat hij gezien de deze vijandige handelingen van Japan bereid was met de tot zijn beschikking staande middelen tot de algemene verdediging van Yokohama, de Taykoen, mee te werken maar hiertoe toestemming moest hebben van de Consul-

Generaal der Nederlanden in Nagasaki, die met politieke zaken belast was.

Tevens gaf De Casembroot aan de commandant van Zr. Ms. Vice-admiraal Koopman de orders om met spoed naar Nagasaki terug te keren en zich daar ter beschikking te stellen van de Consul-Generaal en indien de beveiliging van de Nederlanders aldaar niet meer nodig was naar Hongkong te stevenen.



Zr. Ms. Vice-admiraal Koopman 1858 - 1876

De verklaring van de Engelse en Franse diplomaten hadden een gunstige uitwerking op de 'volksverhuizing' van de Japanners uit Yokohama.

Het normale leven in Yokohama keerde terug en konden de levensmiddelen weer ruimschoots worden ingekocht. Nu de vrees voor vijandelijkheden verminderd is kwamen de kooplieden hun in zekerheid gebracht geldwaarden aan boord van de Zr. Ms. Medusa terughalen en de Consul der Nederlanden vestigde zich in het Europese kwartier in verband met betere bescherming.

Enige leden van het Zwitserse gezelschap werden gehuisvest in de woning van de Consul en Minister Humbert en de heer Brennwald werden aan boord van de Zr. Ms Medusa geplaatst.

Deze status quo was slechts van korte duur en in verband met allerlei geruchten werd gedurende de nacht voortdurend de wacht gehouden door een detachement van de Zr. Ms. Medusa om het Nederlandse Consulaat-Generaal te beschermen.

Zowel de Engelse als de Franse vlootvoogden lieten weten Yokohama in staat van verdediging te stellen, aangezien de oorlog met Japan onvermijdelijk scheen te worden.

Zij gingen ervan uit dat De Casembroot zijn medewerking hieraan wilde verlenen, maar deze verklaarde dat hij zich voor het overige in geen politieke kwestie mocht mengen.

De Taykoen was inmiddels teruggekeerd naar Miato (Kioto), de residentie van de Mikado.

Wederom werd uitstel verleend op het door de Engelsen gestelde ultimatum en de Schout bij Nacht Jaurès belast met de verdediging van Yokohama.

De Consul der Nederlanden, de heer de Graeff van Polsbroek had een poging gedaan bij de Giorogo (de Ministerraad te Yeddo) om het Zwitserse gezantschap door de Japanse regering te laten ontvangen en in samenwerking met de heer Metman en KLTZ De Casembroot om audiëntie gevraagd.

Op 11 mei werd hiertoe toestemming gegeven en zeilde Zr. Ms. Medusa met het gezantschap naar de reede van Yeddo.

Na aankomst in de assemblee van de Japanse Ministers bleek de ontvangst nogal afstandelijk en werd pas na verloop van tijd geïnformeerd naar de reden van het bezoek.

De Consul der Nederlanden legde uit dat het gouvernement van de Koning der Nederlanden aan het Zwitserse



gezantschap zijn voorspraak had beloofd bij de Japanse regering waardoor een eventuele weigering tot ontvangst van Japanse zijde zou worden gezien als een belediging voor Nederland.

In verband met de afwezigheid van de Taykoen kon men echter nog geen dag voor de officiële ontvangst bepalen en bovendien het afsluiten van handelstraktaten met een nieuwe mogendheid op dit moment door de onrustige toestand waarin Japan verkeerde werd bemoeilijkt. Het Nederlandse Consulaat-Generaal Yokohama in 1863 Ondanks de diplomatieke manier waarop de Consul der Nederlanden aandrong tot nader overleg, werd het gezantschap onverrichter zaken teruggebracht aan boord van de Zr. Ms. Medusa.

Op 26 mei vertrok de Consul de heer De Graeff van Polsbroek naar Nagasaki om aldaar tijdelijk de functie van Consul-Generaal waar te nemen, vanwege het vertrek van de heer De Wit.

Twee dagen later besloot de Minister Humbert om met het Zwitserse gezantschap zijn intrek te nemen in het gebouw van het Nederlandse Consulaat-Generaal te Yeddo en besloot KLTZ De Casembroot om voor het vervoer daarnaartoe en de plechtige intocht aldaar Zr. Ms. Medusa en manschappen en de Etat Major daarvoor beschikbaar te stellen.

Om acht uur werd het anker gelicht en in de loop van de dag werden na aankomst te Yeddo de Nederlandse en Zwitserse vlag op enige afstand van de stoet door een marinier en een matroos gedragen, terwijl vanaf Zr. Ms. Medusa 15 saluutschoten met de Zwitserse vlag in top werden afgevuurd. De stoet werd naar het Consulaat-Generaal werd geëscorteerd door Japanse sabeldragers te paard om gedrang te voorkomen.

Met ceremonieel werd bij het Nederlandse Consulaat-Generaal de Zwitserse en Nederlandse vlag gehesen en door de Minister van de Zwitserse Bond een toespraak gehouden waarin hij zijn dank betuigde voor de ontvangst en de wacht van Japanse soldaten die ter bescherming door de Japanse regering was toegezegd.

Na afloop keerde KLTZ De Casembroot met zijn manschappen en Etat Major terug naar Zr. Ms Medusa en stoomde weer richting Yokohama, waar zijn 's middags om vier uur op de rede arriveerden.

Het aantal oorlogsbodems was in de loop der dagen toegenomen: 12 Engelse schepen, 5 Franse schepen, 1 Pruisisch schip en 1 Nederlands schip, de Zr. Ms. Medusa.

De Minister van de Verenigde Staten, Generaal Pruijn, zo liet hij KLTZ De Casembroot weten, vreesde dat het spoedig tot een oorlog zou komen en twijfelde aan de vredelievende bedoelingen van de Taykoen.



Het Zr. Ms. korvet Medusa in de Straat van Shimonoseki, 11 juli 1863. Marinemuseum, Den Helder

Verlag van de Ph.M. Bosscher lezing op 9 november 100 jaar Dienst Geestelijke Verzorging bij de KM.

Op 20 mei 2021 bestond de Dienst Geestelijke Verzorging bij de Koninklijke Marine 100 jaar. Het bestuur van de Vrienden van het Marinemuseum was dan ook extra alert om in dat jaar een Ph. M. Bosscher-lezing te wijden aan dit jubileum.

Tot tweemaal toe moest deze lezing echter worden geannuleerd vanwege de Corona perikelen die tot in het voorjaar 2022 woedden.

De sprekers die waren gevraagd om hun bijdrage aan deze lezing te geven toonden zich zeer begripvol wanneer zij werden geconfronteerd met het uitstel van de lezing en waren dan ook direct bereid om op woensdag 9 november 2022 alsnog acte de préséance te geven, sterker nog, het aantal sprekers was zelfs uitgebreid tot vier.

Vanaf 13.30 uur worden de gasten ontvangen in de filmzaal van het Marinemuseum waar alle voorbereidingen zijn getroffen om de onderwerpen via visuele middelen te ondersteunen.

Precies om 14.00 uur neemt onze voorzitter, Fijko van der Laan, het woord en heet de sprekers en aanwezigen van harte welkom bij deze Ph. M. Bosscher lezing in het kader van 100 jaar Dienst Geestelijke Verzorging bij de Koninklijke Marine.

Als zijstapje weet hij te vertellen dat Philips II in 1588 de Spaanse Armada in de richting van Engeland en de Nederlanden stuurde. 130 schepen met 30.000 opvarenden maar ook 180 vloot-aalmoezeniers; dat aantal heeft de Nederlandse vloot nooit weten te behalen.

In een korte introductie stelt Fijko de sprekers aan de aanwezigen voor: Graddy Boven, al 29 jaar conservator bij het Marinemuseum, die ons meeneemt in de wereld van geloof en bijgeloof op zee, Fred Omvlee die zal vertellen over de geestelijke verzorging bij de KM in zijn algemeenheid, Joram Rookmaaker die zal vertellen over de Joodse geestelijke zorg bij de krijgsmacht en Guido Leguit die op dit moment bezig is met het schrijven van een boek over de geschiedenis van de Joodse Geestelijke Verzorging bij de krijgsmacht.

Hoewel Graddy Boven zelf weinig ervaring heeft met het geloof, zijn oma was de meest gelovige in de familie en heeft hem het meeste bijgebracht over de bijbel. Twee jaar geleden heeft hij een boek geschreven over het geloof en bijgeloof op zee, naar aanleiding van een tentoonstelling in het Marinemuseum (23 mei 1996 – 22 september 1996).

Zowel het geloof als het bijgeloof zijn ontsproten aan het boek der boeken: De Bijbel.

De vader van Witte de With is de zestig gepasseerd en zijn moeder, Neeltje Andriesdochter, is in de veertig. De familie is niet onbemiddeld en beschikt over een bescheiden vermogen.

Zij behoren binnen de stadspoorten van Den Briel op het eiland Voorne tot een kleine groep doopsgezinden die het heeft aanvaard dat zij niet als gelijkwaardig worden aangezien. Doopsgezinden mogen geen bestuursfuncties uitoefenen en zijn in vergelijking met leden van de Hervormde Kerk ver achtergesteld.

Doopsgezinden, ook wel mennonieten, menisten, baptisten of dopers zijn volgelingen van de Nederlandse kerkhervormer Willem Simons die een grote inspirator van de beweging van anabaptisten of wederdopers is. In de visie van wederdopers worden kinderen niet automatisch gedoopt. Dopen vindt in hun ogen alleen plaats op vrijwillige basis en bij volle verstand. Kinderen beseffen nog niet wat dopen precies inhoudt dus vandaar dat het beter is dat dopen pas plaatsvindt als de volwassenheid is bereikt. Wil je je later laten dopen dan schrijf je daarvoor je eigen belijdenis die niet op leerregels is gebaseerd. Militaire dienst is uit den boze en het dragen van wapens is een zonde.



Witte de With (Abraham van Westerveld)

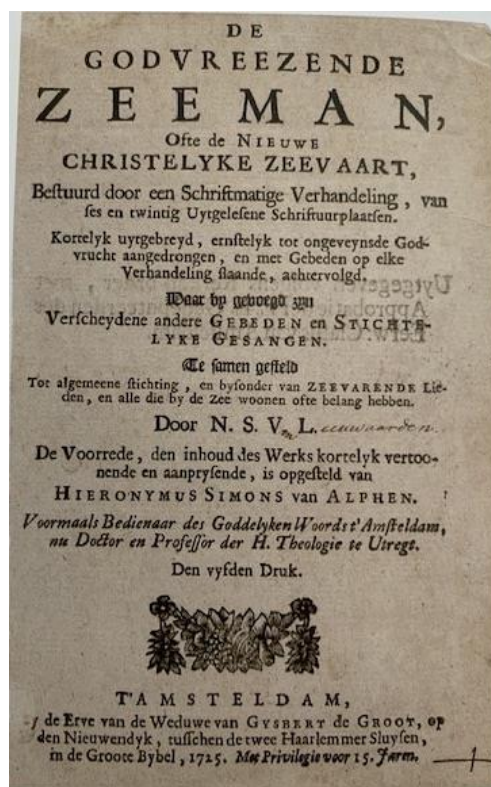
Hoe is het dan mogelijk dat Witte de With het uiteindelijk heeft gebracht tot vice-admiraal bij de vloot? Hij nam op zeer jonge leeftijd een drastisch besluit.

Hij neemt 's morgens de kortste weg naar de kerk van Nieuwenhoorn en als hij op de plaats van bestemming is laat hij de klopper op de deur van de pastorie vallen en laat weten dat hij een boodschap heeft voor de calvinistische en contraremonstranten predikant Martinus Leo van Coolwijk en gedoopt wil worden. Van Coolwijk is verbaasd dat een jongen van 11 jaar hem met dit verzoek benadert en vraagt hem of hij dit met zijn moeder heeft overlegd. De reden die Witte de With vervolgens geeft is dat hij niet langer menist wil blijven. De predikant stuurt de jongen weer naar huis om zelf over deze situatie te kunnen nadenken. Dat zint Witte de With niet en laat dit ook aan de predikant blijken. Daarom besluit hij om de jongen diezelfde middag uit te nodigen in de Nieuwhoornse kerk en na veel wikken en wegen besluit van Coolwijk om Witte de With tot zijn kudde toe te laten en ontvangt hij knielend op het fluwelen kussen met gebalde vuisten en grote opluchting de doop in de Naam des Vaders De Zoon en de Heilige Geest.

Verhalen gaan over van vader op zoon, van leermeester op leerling en van stuurman op matroos. Vanuit de verhalen over geloof en bijgeloof ontstaan de mythes (wezens en goden) en legendes (helden en hun onnavolgbare daden). Prachtige verhalen die voortkomen uit de Griekse godenwereld over Poseidon en Neptunes.

In de kerken wordt vanaf de kansel gepredikt naar het volk dat is achtergebleven, de mannen zitten op zee en er worden kerkdiensten gehouden om de goden gunstig te stemmen. In de kerk hangt *het kerkschip*, een symbool dat moet afdwingen dat er veilig wordt gevaren. De kerk is het verzamelpunt voor gezamenlijke steun, verbondenheid, troost en vertrouwen. In tijden van voorspoed iets minder, maar tijdens tegenspoed des te meer. Kerk en bijbel brengen dan vaak uitkomst. De invloed van de kerk aan boord van schepen is dan ook groot. De zeelieden aan boord van de kleine schepen hadden naast de bijbel en het kompas een zee postille, de eerste uit 1709 draagt de titel "De Godvreezende Zeeman, ofte de Nieuwe Christelycke Zeevaert" van de handwerksman Nicolaas Simon van Leeuwarden (1648-1730).

De spreker ziet in de aalmoezenier een verbindende factor tussen de ruwe bonken die de verhalen van hem in zich opnemen waardoor saamhorigheid en levenslust ontstaat.



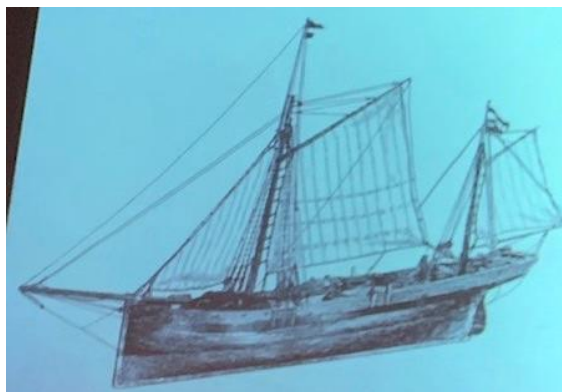
Tegenwoordig gaat het misschien minder over het geloof en iets meer over maatschappelijke zaken maar het beroep is nog steeds van zeer groot belang, vandaar dat Defensie nog steeds zo'n grote dienst heeft.

Dan keert de spreker plotseling terug naar het heden met de mededeling dat de Goed Heiligman weer naar Nederland komt. Met Sint-Nicolaas komen kerk en schip ineen. Sint-Nicolaas is beschermheilige van de scheepvaart, geboren in 270 en werd op zijn 30^{ste} bisschop van Myra en staat bekend als beschermheilige van alle zeevarenden. In een visioen tijdens een van zijn pelgrimstochten naar het Heilige Land ziet hij een zware storm aankomen en waarschuwt de bemanning. Hij voorspelt dat zij de storm ongedeerd zullen doorstaan. Zijn faam is hierdoor gevestigd en gaat zijn naam onder de zeevarenden van mond tot mond. In iedere havenstad is wel een Nicolaaskerk te vinden, zoals de Sint-Nicolaas basiliek in Amsterdam. Jaarlijks op 8 mei worden in Bari processies gehouden om Sint-Nicolaas te eren en wordt een beeltenis uit de 17^e eeuw

de basiliek uitgedragen naar de haven om daar de zeevarenden te wijden. Het beeld vaart in de middag in een versierde vissersschuit uit, in gezelschap van oorlogs- en vissersschepen, en keert na zonsondergang weer terug.

Daar waar mensen en godsdienst bijeen komen kan dat omslaan in dat je te fanatiek wordt in het geloof omdat dat veel te veel in je zit, zeker nog in het begin van de 20^{ste} eeuw.

De Katwijker logger KW171 (Noordzee 5) die voer op dinsdag 3 augustus 1915 onder schipper Nicolaas Schipper en twaalf bemanningsleden vanuit IJmuiden naar zee. De Eerste Wereldoorlog woedt in alle hevigheid en hoewel Nederland neutraal is spoelen de lijken van opvarenden van getorpedeerde schepen aan op het strand. Mensen uit Katwijk zijn zeer gelovig, leven in een besloten gemeenschap, hangen het strenge gereformeerde geloof aan en als er dan met regelmaat lijken aanspoelen dan kondigt dat volgens hen de Apocalyps aan (geloof en bijgeloof liggen dicht bij elkaar). Wanneer de KW 157 (De Hoop) IJmuiden binnenloopt vertelt de bemanning over een ontmoeting met de KW 171 op volle zee en aan boord zijn geweest om brieven voor het thuisfront in ontvangst te nemen. Daarbij de boodschap dat "De Here God Katwijk heeft verwoest en zij op weg zijn naar Jeruzalem, waar God uit de hemel is neergedaald". Een onheilspellende mededeling en het afscheid is dan ook niet allerhartelijkst.



Het strenge geloof heeft kennelijk aan boord van de KW 171 de overhand gekregen en hebben geloof, bijgeloof en isolement op zee hun vernietigende werk gedaan en heeft matroos Arie Vlieland het heft in eigen hand genomen.

Hij spreekt de Tale Kanaës, een gereformeerde Bijbelse taal, die diepe indruk maakt op de bemanning. Vlieland beweert dat hij de Heilige Geest in zich voelt en kondigt vier dagen van bidden en praten over de Bijbel aan.

Vervolgens besluit hij te gaan moorden in opdracht van God om het schip te reinigen van Satan en gooit alles overboord waar de duivel in zou kunnen zitten.

Op zondag 12 september neemt een Noors stoomschip de zwaar beschadigde KW 171 op sleeptouw en brengt haar naar de haven van Tyne.

De bemanning zit aan elkaar geketend en is krankzinnig geworden. Dit is wat geloof in combinatie met bijgeloof met zeelieden kan doen. Doordrenkt van kerkelijke dogma's drijft het de mens tot bizarre zaken.



Kerkschepen, die in verschillende kerken hangen, vaak door de zeelieden zelf gebouwd, zijn een ultieme uiting van het geloof en bijgeloof op zee.

Nicolaas Witsen heeft een standaard werk geschreven over de scheepsbouw *Aloude en Hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier* al over: *Scheepkens te hangen aan balken van Kerken, en huizen, is oulinxs de wijs geweest. Aan de zolder van zeker huis hangende... wonder aardigh gemaakt in alle zijne deelen, zoo is touw als blokwerk, vorm, mast, beeldtwerk en andere cieraadje.*

Zeelieden getroosten zich grote inspanning om God te danken voor een geslaagde zeereis en één van de vormen waarin deze dankbaarheid zich uitdrukt is het kerkschip. Vooral na 1600 werd het gewoonte om schepen aan trekbalen van kerkgebouwen te hangen. Het ligt voor de hand dat het aantal kerkscheepjes thuis zo uit de hand liep dat men de scheepjes aan het plafond moest bevestigen wegens ruimtegebrek. Een leuke bijkomstigheid was dan ook dat de scheepjes bewogen en daardoor een soort ventilatie opgang bracht in de huiskamer. Ook bij Nederlands grootste zeeheld en zijn zoon Engel hingen kerkschepen aan de zoldering. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een kerkschip en een votiefschip. Een votiefschip is een geschenk dat op grond van een gelofte aan een heilige of God is geschonken, daar waar een kerkschip meer als sieraad of herinnering in een kerk hangt. *Voto* betekent dan ook: *op grond van een gelofte.*

Vanaf het begin van de 19^e eeuw monsterten predikanten en zogenaamde ziekentroosters zich aan boord van schepen, een traditie die eigenlijk vanuit 1570 stamt, Willem van Oranje zet de trend door de aanwezigheid van geestelijke verzorgers op de geuzenvloot. Het is dus al een oude traditie.

Pas na 1620, vooral op de vloten van Michiel Adriaensz. De Ruyter en Maarten Harpertsz. Tromp, krijgen predikanten de gelegenheid zich met vallen en opstaan het zielenheil van oorlogvoerenden te bekommeren.

In 1673, tijdens de derde Engelse Oorlog, wenst de Ruyter een predikant aan boord die zijn bemanning geestelijk kan vormen. Deze vacature is echter niet zonder risico. De zeevarenden waren niet alleen gelovig maar ook bijgelovig en wanneer en vaak wanneer een vlootpredikant aan boord was en het tij zat tegen en het ging nu eenmaal niet, dan moet je natuurlijk een zondebok hebben en de eerste zondebok die zij toen hadden was vaak de vlootpredikant. Die ging dan ook gewoon overboord, weg ermee!

De Ruyter vindt de predikant Theodorus Westhovius, wat hem een hechte vriendschap oplevert tot zijn dood in 1676 bij de Etna.

Een dienst aan boord zag er als volgt uit: Voor het ochtend en avondgebed was de opening en sluiting van de dag, wordt de klok geluid en komen alle opvarenden bijeen in de kuil van het schip tussen de grote en de fokkemast. Dit is geen ijzeren wet want als het regent dan gaat de dienst niet door. Iedereen dient present te zijn en de provoost let goed op ieders aanwezigheid. Bij afwezigheid

van een dominee doet de commandant, de chirurgijn of zelfs de schrijver. Zij hebben kennis van theologie en kunnen de psalmen zingen en zijn in staat om zieken en stervenden bij te staan.

Op zee staat men bloot aan gevaren en ziektes en aan voorstierf wel eens iemand en in dat geval spelen geestelijke verzorgers een grote rol. Op zee ligt e door voortdurend op de loer en keert menig zeeman niet naar de thuisbasis terug. In eerdere eeuwen heersten er ziekten onder de bemanning waaraan meerderen sterven. Bijna dagelijks sterven mensen die daarna een zeemansgraf krijgen.



Een, twee, drie in Godsnaam. Lithografie door Carel Christiaan Last (1808-1876) Collectie Marinemuseum

Het heeft weinig zin het stoffelijk overschot mee naar huis te nemen. Bovendien denkt een zeeman dat het vervoer van een lijk de snelheid uit het schip haalt. Na het overlijden van een bemanningslid gaat het schip met gekruiste ra's aan de wind stilliggen als teken van rouw en geldt een Alle Hens aan dek. De chirurgijn meldt aan de Officier van de Wacht dat er iemand is gestorven en dat de dode naar het voordek gebracht moet worden. Daarop vindt de dienst plaats en gaan de opvarenden in gebed. Daarna volgt de doodspalm en luisteren de opvarenden naar passende hoofdstukken uit de Bijbel. Vervolgens dragen de baksmaten het lijk naar de poort in de verschansing, allen nemen de pet af waarna het 'Een Twee Drie in Godsnaam' volgt en het stoffelijk overschot in zee verdwijnt.

Vooraanstaande zeehelden worden ter aarde besteld om ervoor te zorgen dat hun heldhaftige ziel over het volk blijft waken.



De Vliegende Hollander. Olieverf op doek door Charles Temple Dix (1838-1872). Particulier bezit

Wie kent niet het verhaal van de Vliegende Hollander?

Een verhaal dat steeds grootser en meeslepender is geworden. Tussen de schepen werden in die tijd wedstrijden gehouden wie als eerste in Nederlands-Indië. Wanneer je zou winnen dat kreeg je grote prijzen. *Willem van der Decken* verliet Kaap de Goede Hoop, terwijl hem werd aangeraden om dat niet te doen, dat hij wel en ook nog tijdens Pasen, dat zijn gelovige dagen en dan moet geen activiteiten ondernemen. Hij werd dan ook veroordeeld tot het eeuwenlang doorvaren als spookschip.

Door de eeuwen heen hebben heel veel mensen het schip waargenomen en daar allerlei fantastische verhalen over verteld. Met degene die in aanraking komt met de Vliegende Hollander loopt het slecht af of slaat op de klippen kapot. Geloof en bijgeloof worden door de spreker naast elkaar gelegd. Wie van de zee houdt, houdt ook van de scheepsroutine schrijft Joseph Conrad in *De zee*, een spiegel. Herinneringen en Indrukken. Zo is het aan boord van een schip gebruikelijk dat elke matroos dagelijks een oorlam, glaasje jenever krijgt. Op een dag vindt een voorval plaats. Na aanleiding van een incident krijgen alle opvarenden straf, waardoor de traditionele oorlam uitblijft. Dat zorgt voor onbegrip en teleurstelling en daarom vraagt een bemanningslid of hij de matrozen wat te drinken mag geven zonder de kombuis te betreden. De kapitein geeft hiervoor toestemming en wanneer het bemanningslid een kraantje uit zijn zak haalt, draait hij deze vervolgens in de mast en tot ieders verbazing tapt hij daar een bittertje of brandewijn voor de gehele bemanning uit. Hoe is dat mogelijk? De volgende dag vraagt een andere matroos aan dezelfde kapitein of hij van boord mag, zij zijn al tijden op zee en er is geen land te bekennen. "Mag ik van de valreep naar beneden kapitein"? De kapitein verklaart de matroos voor gek, maar deze blijft aandringen. De kapitein geeft de order om de valreep uit te leggen en dankbaar wandelt de matroos op volle zee de valreep af en loopt vol vertrouwen richting van het water. Hij voelde zich bevrijd en is blij het vaartuig te kunnen verlaten. Naarmate het schip zich van de matroos verwijderd ziet de kapitein alleen nog het hoofd van de matroos boven water. De matroos verdrinkt, dat is vrijwel zeker. Beide gebeurtenissen vinden plaats op hetzelfde schip en nauw verband aangaat met de Bijbel, geloof en bijgeloof.

Bijgeloof bestaat eigenlijk niet, hoe gek het ook klinkt. Eigenlijk bestaat alleen geloof. Geloof is een gemoedstoestand en bijgeloof is een waardeoordeel, dat is het duidelijke verschil. Het bemanningslid dat de matrozen uit het niets te drinken geeft en de matroos die in volle zee het schip verlaat in de overtuiging dat hij over het water kan lopen, zijn de verpersoonlijkingen van Jezus en het sterke geloof dat beiden in hen hebben. Geloof geeft kracht en maakt het onmogelijke mogelijk. Kortom, wanneer Jezus over het water loopt is dat geloof en wanneer een heks over het water loopt is dat bijgeloof.

Is er verschil tussen geloof en bijgeloof? Het antwoord is nee geloof en volksgeloof of devotie lopen dikwijls door elkaar heen. Geloof zit in de mensen zelf en iedereen geeft daar een eigen betekenis aan. Een mix van geloof en bijgeloof ontstaat omdat de interpretatie en verklaringen wat betreft waarnemingen op zee uit onwetendheid niet direct voorhanden zijn. Bovendien heeft de mens sterk de neiging om te zoeken naar oorzaken van gebeurtenissen door een bovennatuurlijke reden voor te geven. Zij neigen ertoe te willen overdrijven om avonturen te vertellen die hij of zij in werkelijkheid niet heeft meegemaakt. Scheiding van geloof en bijgeloof ontstaat omdat ware aanhangers van het Christelijke geloof dat onderscheid maken.

Alledaagse gebeurtenissen zijn voortekenen van voorspoed of onheil.

Een zwarte kat of hond, morsen van olie, water of wijn, nachtmerries, struikelen over een drempel, een spijjtende balk in huis, bliksem, praten over vuur tijdens het eten, een haan horen kraaien, het krassen van een uil of kraai, een spiegel breken, een raaf die van links of rechts komt of het boze oog brengen ongeluk.

Als een albatros rond een schip cirkelt is er storm op komst. De vogel moet altijd met eerbied behandeld worden. De zeeman gelooft dat zijn ziel in de albatros zal voortleven en wie de vogel doodt, mag voor de rest van zijn leven op tegenspoed rekenen. Wijs nooit met je vinger naar een schip op zee om een ongeluk te voorkomen. Het is beter om dat te doen met je volle hand. Wit is een gewijde kleur, dus gebruik nooit witte stof al ballast, dat brengt onheil. Verander nooit de naam van een schip op volle zee en zeker niet wanneer de naam eindigt op een "A". En, betreedt het

schip niet door als eerste, vanaf de valreep, je rechervoet aan boord te zetten!

Vlootpredikant Fred Omvlee neemt het stokje van Graddy Boven over met de opmerking dat hij zich waande in een caleidoscopisch verhaal waarbij de beelden ons om de oren vlogen en een deel van zijn verhaal zal daarbij aansluiten.

Voor alle aanwezigen heeft hij een boekje "Honderd jaar Geestelijke Verzorging bij de KM", 'Eeuwig' met mensen in zee, meegenomen. Het is voor hem een grote eer om voor dit illustere gezelschap van oud marinemannen en vrouwen mag staan. Fred heeft de laatste twintig jaar meegemaakt bij de Koninklijke Marine en is benieuwd naar de ervaringen die de aanwezigen in de jaren daarvoor hebben ervaren voor wat betreft de ervaringen met vloppen en vlammen. Fred is als landrot via zijn studie theologie dominee geworden in Monnickendam, een van die Zuiderzeestadjes waar Graddy Boven het al over had. Zijn echtgenote komt uit een zeevarende familie in Katwijk. De gekke logger waarover Graddy vertelde is hem dan ook bekend en in de traditionele huizen in Katwijk staat een bomschuit, een vissersschuit die je van opa of oma hebt gekregen en daar hangen daadwerkelijk kerkschepen in de kerken daar. Als landrot is hij dan ook verbonden geraakt met de zee. Als gemeentepredikant in Monnickendam en elk jaar ontving hij een boekje, het jaarschrift van de Protestantse Geestelijke Verzorging, met stoere verhalen van dominees die bij Defensie werkten. Dit wekte bij Fred het gevoel om daarvan deel te mogen uitmaken, het liefst bij de Koninklijke Marine. In 2002 is hij begonnen als vlootpredikant en voor hij het wist zat hij al in een vliegtuig naar Bergen om in te schepen in Hr. Ms. Rotterdam. Hij kwam terecht in een totaal andere wereld en werd onder de hoede van de scheepsarts wegwijs gemaakt in het leven aan boord van een marineschip. Toen overviel hem iets wat hij niet kon vermoeden; als je eenmaal op een varende schip zit viel er een rust over hem en de bemanning. Een schip aan de kade is onrustig, maar al varende komt er een rust over het schip en komt iedereen in zijn eigen Cadans. Hij voelde zich op dat moment de dorpsdominee aan boord en had alle tijd kennis te maken met iedereen. Hij ontwaarde ook een soort kloosterritme aan boord. Iedereen heeft overal alle tijd voor als je maar wel goed op de tijden van de maaltijden let, want die zijn heilig. Het begin van een mooie tijd van zijn leven en nu zijn we twintig jaar verder. Tijdens zijn uitzending naar West-Afrika, Liberia, waar hij ook meteen de dood meemaakte. Na de burgeroorlog aldaar brachten Ierse mariniers rust en vrede en de Rotterdam lag als hospitaalschip voor de kust van Monrovia. Er werden twee gewonde Ierse mariniers aan boord gebracht waarvan één stervende was. Als vlootpredikant moest Fred zich inleven in de katholieke achtergrond van de Ierse marinier en is bij hem gaan zitten en heeft voor hem en zijn familie gebeden. De marinier overleed een paar dagen later en is een nacht dood aan boord gebleven. Dat doet iets met het hele schip, niet iedereen is erbij maar wel iedereen hoort ervan via de tamtam. Nut en noodzaak kwamen toen ineens bij elkaar, ook van Fred zijn eigen aanwezigheid aan boord. Wanneer iemand aan boord overlijdt dan zijn de blikken ineens op de GV gericht. Een dubbele belevenis, indruk, tragiek maar ook een waardevol besef. Vervolgens een uitzending naar Afghanistan, weer heel anders, met mariniers op de wal. In het Hindoekoesj gebergte in het noorden van Afghanistan, wel met een vlootbezetting dus mariniers en vloot. Oud Onderzeedienst Commandant Peter de Harde was onze commandant. Voor Fred Omvlee als geestelijk verzorger ook een aparte ervaring, omdat hij contact onderhield met Departement of Religious Affairs, dat was weer een andere invalshoek. Peter de Harde zei wij doen geen zaken met religie dus ga jij daar maar heen. Om de week sprak Fred met de Moellah die zijn vriend werd maar ook met argusogen werd bekeken omdat hij bij alle officiële gelegenheden aanwezig was. Peter de Harde informeerde naar de regelmatige aanwezigheid van de Moellah bij de diverse onderhandelingen waarop Fred Omvlee kon melden dat de Moellah als vertegenwoordiger

van de Islamitische Republiek Afghanistan dus uiteindelijk moet de Moellah zijn zegen er letterlijk overgeven. Zo is Fred Omvlee in dit vak gerold en gegroeid maar geeft hij ook leiding, niet alleen aan de dominees bij de Marine maar ook aan de Humanistische geestelijke verzorgers en de Katholieke geestelijke verzorgers. Hij mag operationeel leiding geven aan de zesentwintig geestelijke verzorgers in Den Helder maar ook Doorn, Rotterdam, Curaçao en Aruba. Eigenlijk ongeacht wie wat doet, maar om de schepen te vullen, de missies te vullen en ook te zorgen dat zij hun werk goed kunnen doen. Daarnaast hebben zij nog hun eigen inhoudelijk hoofd, de hoofd krijgsmacht aalmoezenier voor de aalmoezeniers en het hoofd krijgsmacht predikant voor de dominees en het hoofd krijgsmacht raadsman voor de humanisten. Daar leggen zij inhoudelijk hun verantwoording af en Fred mag simpelweg pragmatisch en praktisch operationeel hen inzetten en zo goed mogelijk hun werk laten doen. Dat is dus eigen oecumene. Oecumene is op zee geboren en de term dat mensen van meerdere geloven, zeker protestants/katholiek maar je kan het nog breder trekken, op zee goed samen kunnen werken. Want op zee moet je wel samenwerken. Dat is dan ook een zeer inspirerende werkomgeving voor hem en zijn collega's.



Hoofd Geestelijke Verzorging Koninklijke Marine, KLTZ Fred Omvlee

Honderd jaar geleden zijn zij dan ook bij Koninklijk Besluit formeel in het leven geroepen na de Eerste Wereldoorlog. Zij waren toen al actief, sinds Michiel De Ruyter, vaak op incidentele basis. Toen was het allemaal nog religieus georiënteerd maar sinds de jaren zestig is natuurlijk de secularisatie ingetreden. Sinds medio 1960 zijn er de Humanistische collega's die in het begin nog echt atheïstisch waren maar tegenwoordig 'blend' dat heel goed in, want ook de gewone militair waarvoor zij werken, de jongens en meisjes bij de Marine, vanaf 17 jaar, die zijn voor 99 procent niet meer kerkelijk, niet meer religieus. Dat betekent ook iets voor de manier waarop de GV's werken. Twintig jaar geleden gebruikte men nog gebeden en gezangen maar gaandeweg is Fred alleen nog maar popmuziek gaan gebruiken bij de bezinningsdienst aan boord. Die voorzien nog steeds in een behoefte. Mensen komen naar een dienst aan boord op zondagochtend vaak, of zoals een collega die nu in de Baltische Golf zit met het eskader op woensdagavond, want in het weekend liggen zij in een haven. Het gaat dan niet om het religieuze karakter maar even vanwege het moment om even aan iets anders te kunnen denken. Een mooie omschrijving die hiervoor werd gegeven was: "Ik kan niet verder van boord zijn dan hier", want even tijdens dat half uur van bezinning met popmuziek en een kaarsje en een wat ander onderwerp dan normaliter dat helpt de militair om de week in perspectief te zetten of een kaarsje voor thuis te branden. Het werk van de GV wordt nog steeds erg gewaardeerd maar inhoudelijk ook wezenlijk veranderd. Het werk is voor één procent echt religieus, nog steeds nu en dan een huwelijk of een doop of een uitvaart, dankbaar werk voor oud marinemannen om dat te doen, maar voor het varende leven aan boord of tijdens

een uitzending zijn wij vooral die vertrouwenspersoon. De GV'er heeft geen gallon, valt niet onder de krijgstuich, kan geen bevel geven maar ook geen bevel krijgen, is non-combattant, draagt geen wapen, maar heeft wel het vertrouwen, dat is hun grootste goed. Dit wordt dan ook door de commandanten hogelijk gewaardeerd; neem die GV'er mee (Gewoon Vriendelijk of Goed Verhaal of Geen Verantwoordelijkheid) maar als zij hun werk goed doen dan helpen zij de bemanning om even het verhaal kwijt te raken, even over thuis te kunnen praten of even het probleem aan te horen voordat het een probleem wordt. Dat is dankbaar werk waar Fred Omvlee en zijn mensen zich graag voor blijven inzetten.



Ter illustratie toont Fred Omvlee de kerkwimpel die gehesen werd bij diensten aan boord. Hij wordt nog steeds meegenomen maar is formeel geen vlag die nog gebruikt wordt, maar de Royal Navy heeft hem nog steeds en wij ook. Het is de Engelse vlag en de Nederlandse vlag uit de 17^e eeuw toen de Nederlanders veelvuldig met de Britten vochten en zeiden: "Op zondagochtend even niet". Laten wij de vlaggen aan elkaar naaien en als wij die hijsen dan is het "Church" en dan schieten wij even niet, dus is het ook een soort wapenstilstandsvlag. Vanuit het verleden gezien kan religie een slijtstof zijn, is het heel vaak in de wereld, maar religie kan ook letterlijk verbinden.

De aankondiging van de dienst werd een kwartier voor aanvang gegeven met het signaal 'Kok schep op' en werd de kerkwimpel at the dip, halverwege gehesen en wanneer de dienst begon ging de wimpel on top.

Op dit moment hebben we zeven diensten geestelijke verzorging: Protestants, Katholiek, Humanistisch, Joods, Islamitisch, Hindoe en Boeddhistisch, met zo'n 145 voltijds geestelijke verzorgers. En de overheid of de minister heeft gezegd "Gij zult er zijn", "Gij zult GV hebben".



Vanwege de initiële opleiding waarin GV'ers zitten om inderdaad jonge militairen als matroos of soldaat of adelborst of cadet vorming bij te brengen in de zin van jij hebt nu voor het eerst een uniform aan, wat doet dat met je, hoe kun je omgaan met groepsgedrag en dergelijke, tot aan hoe kijk je aan tegen de dood; doden en gedood worden. Dat zijn nog steeds de basislessen die verplicht gegeven worden aan alle initiële opleidingen van de militair waar de GV'er een rol in vervult.

Na een korte pauze wordt de lezing voortgezet door Krijgsmachtrabbin Joram Rookmaaker en



Luchtmachtsergeant Guido Leguit (militair werkstudent bij Defensy College en geen rabbijn) over de Joodse Geestelijke Verzorging.

Hun domicilie bevindt zich op het Marine Etablissement te Amsterdam van waaruit zij de Joodse Geestelijke Verzorging landelijk organiseren.



Rabbin Rookmaaker start met een algemene vraag aan de aanwezigen of zij in hun varende periode met Joden of met mensen die herkenbaar Joods waren aan boord van een marineschip hebben samengewerkt.

Een enkeling onder de toehoorders kan melden dat hij met collega's van Joodse afkomst heeft samengewerkt, omdat hij wist dat zij van Joodse afkomst waren, maar daar in de praktijk weinig van heeft gemerkt, ook niet ten aanzien van het gebruik van aangepaste maaltijden.

Op de faciliteiten die er wat dat betreft op dit moment zijn komt de rabbijn in de loop van de lezing nog terug.



Samen met twee collega's vormt Joram een groep van drie Krijgsmacht Rabbijnen, bij Koninklijk Besluit is deze benaming ook vastgesteld, dit betekent niet dat dit per se iemand is die in het dagelijks leven de titel rabbijn zou mogen voeren. Want voor Rabbijn heb je een rabbinale opleiding nodig en moet je tot Rabbijn geslagen zijn (handoplegging), dus Semicha hebben.

Er zijn dus drie krijgsmachtrabbinen: Hoofdkrijgsmachtrabbin Kolonel Menachem Sebbag, krijgsmachtrabbin David Gaillard en krijgsmachtrabbin Joram Rookmaaker.

Hoewel Joram zich in 'het groen' manifesteert heeft hij toch enige binding met de KM. Een oudoom, F.V. (Frans) Rookmaaker, was een vlootpredikant bij de KM van 1986 tot 2001, dus duidelijk een andere religieuze stroming.



Kerkdienst aan boord van Hr.Ms. de Ruyter met VLOP F.V. Rookmaaker gedurende de handhaving van het embargo tegen het voormalig Joegoslavië in STANAVFORMED-verband, 1994 (foto: NIMH)

Hoe zit dat?

Via de lijn van de vader en grootvader van Joram, die uit een domineesfamilie kwamen en daarvan weer verdere vertakkingen kwam Frans als vlootpredikant bij de KM en Joram in de Joodse lijn als rabbijn bij Defensie.

Vervolgens introduceert Joram Guido Leguit, geen rabbijn ook geen krijgsmachtrabbin en zelfs niet Joods maar wel militair werkstudent bij Defensity College, een programma dat nu een aantal jaar bestaat waarbij universitair studenten tijdens hun studietijd eigenlijk een bijbaan krijgen bij Defensie en feitelijk reservist wordt, dus ook een militaire reservistenopleiding afgerond. Guido heeft kunstgeschiedenis en filosofie gestudeerd en doet nu een master museumconservator en tentoonstellings-maker, dus zou eerder de richting van het Marinemuseum opgaan dan bij Defensie terecht komen. Maar ook is er een plek voor hem bij Defensie als geestelijk verzorger, dus heeft hij Joram aangeschreven en die kwam met het idee om een boek te schrijven over de geschiedenis van de Joodse Geestelijke Verzorging. Het boek verschijnt als het goed is

volgend jaar, wanneer de Joodse Geestelijke Verzorging 80 jaar bestaat.

Wat is de rol van de kleine dienst Joodse Geestelijke Verzorging binnen de krijgsmacht.

1. Het contact met Joodse militairen
2. Faciliteren van het aanbod met betrekking tot Joodse militairen
3. Adviseren van commandanten
4. Voorlichting, verschillende lessen, rondleidingen, herdenkingen en vieringen
5. Ook zijn de rabbinen gewoon GV'er, zij zijn een van de groep GV'ers met dezelfde taken en rol in de vertrouwensfunctie die je hebt, dus elke militair kan bij je terecht en draaien mee met de adoptaties na de uitzendingen.

Ook de Zevendedags Adventist weet de rabbijn ook te vinden.

De Joodse Geestelijke Verzorging is dan ook gebaseerd te Amsterdam, wat logisch is vanuit de Joodse infrastructuur en het grootste deel van de Joodse bevolking is gevestigd. Daar is ook het aanbod van kosjer eten en daar is ook het Joodsmuseum en daar zijn allerlei andere plekken waar de synagogen zijn. Alles wat er voor het Jodendom kan zijn vind je dan ook in Amsterdam. Daarbij zijn de hoofdkrijgsmachtrabbin Sebbag en krijgsmachtrabbin Rookmaaker beiden verantwoordelijk voor een synagoge in Amsterdam.

Hoe zit dat met die geschiedenis van de Joodse geestelijke verzorging.

Tot 1940 was er vanuit Defensie geen georganiseerde Joodse Geestelijke Verzorging. De geestelijke verzorging van de militairen werd eigenlijk overgelaten aan de gemeenschappen rondom kazernes en bases.

Toegang tot kosjer eten had je bij families thuis. Dat was een model dat lang niet altijd werkte omdat tegelijkertijd, zeker buiten Amsterdam kleine Joodse gemeenschappen waren die tegelijkertijd geen extra financiële middelen kregen, dus dat moest allemaal vanuit de gemeenschap zelf worden geregeld. Natuurlijk waren er plekken in Nederland voor de oorlog waar überhaupt geen Joodse gemeenschap in de buurt was, dus was er geen toegang tot kosjer eten en dergelijke. Ondanks meerdere verzoeken, ook tijdens de mobilisatie voor de Tweede Wereldoorlog, voor Joodse geestelijke verzorging werden deze vanuit Defensie steeds afgehouden. Met constant hetzelfde argument dat het aantal Joden in de krijgsmacht te klein was om aar een eigen geestelijk verzorger in dienst te laten treden. Tijdens de mobilisatie zaten ook Joden in de krijgsmacht, de militairen die aanwezig waren zijn voor een deel als krijgsgevangenen in krijgsgevangenen-kampen gezet. Er zijn een paar best wel interessante verhalen van Joodse militairen die op die manier in Duits krijgsgevangenen-schap de oorlog hebben overleefd omdat niet duidelijk was dat zij Joods waren maar tegelijkertijd ook door hun collega's werden beschermd. Zodra de bezetter erachter kwam dat zij Joodse krijgsgevangenen in hun gelederen hadden dan werden die apart gezet of gedeporteerd en ondergingen hetzelfde lot als de Joodse gemeenschap in Nederland overkwam. Vanaf 1940 stopt het verhaal een klein beetje.



Salomon Aãron Rodrigues Pereira

Maar de eerste legerrabbi Salomon Aãron Rodrigues Pereira is, interessant genoeg, in 1943 aangesteld als allereerste officiële krijgsmacht rabbijn van de Nederlandse krijgsmacht. Hij was opperrabbin van de Portugese Israëlietische gemeente in Den Haag en hij wist in juni 1942 Nederland te ontvluchten. Hij is toen richting Spanje gereisd en van daaruit per schip naar Zuid-Amerika gegaan. Net voor augustus 1943 is hem verzocht om zich bij de regering in ballingschap in Londen te melden.

De contacten tussen Pereira en de koninklijke familie die waren al hecht, de koninklijke familie kwam in Den Haag wel eens bij hem, de rabbijn, over de vloer en in die hoedanigheid is hij dan ook verzocht naar Londen toe te komen. Daar is hij voor de Prinses Irenebrigade aangesteld als eerste Nederlandse krijgsmachtrabbin.

Waarom voor de Prinses Irenebrigade en waarom ineens wel een rabbijn?

In de Prinses Irenebrigade was een aanzienlijk gedeelte van de militairen Joods, voor een deel waren dit Engelandvaarders die het land ontvluchtten, naar Engeland gingen en zich wilden aansluiten bij de Geallieerde Troepen, voor een deel waren het ook Joden die van Nederlandse afkomst waren maar in Engeland woonden en op die zich op die manier aansloten.

Pereira behoorde tot de staf van de Prinses Irenebrigade. Hoewel het voor de Prinses Irenebrigade na D-Day nog enige tijd heeft geduurd voordat zij daadwerkelijk richting Europa mochten en aankwamen in Normandië, maar in de eerste groep van de Prinses Irenebrigade zat ook Rodrigues Pereira en op 8 augustus 1944 is hij daar aan land gekomen. Het interessante is dat hij, zodra Nederland bevrijd was, direct daar naartoe is gegaan en zich met van alles bezighield maar vooral met het opbouwwerk voor Joods Nederland.

Een heel interessante geschiedenis is dat hij in 1945 samen met zijn chauffeur Ab Smulders bevrijdde concentratiekampen in Duitsland bezocht. Dat deed hij onder andere op zoek naar eigen familieleden waarvan hij niemand heeft teruggevonden, wat voor hem de zwaarste periode van zijn leven is geweest, aldus Ab Smulders, want zij kwamen bij die concentratiekampen aan vlak na de bevrijding. Over zijn ervaringen heeft Pereira weinig nagelaten. Guido Leguit heeft recent contact weten te leggen met de kleindochter van Pereira en hoopt hier nog enige informatie te verkrijgen.

In het onderzoek is Guido Leguit ook gestuit op een handgeschreven brief die Pereira stuurt naar de Minister van Justitie in Londen. Bij de datum heeft Pereira alleen het woordje Holland genoteerd, dus vermoedelijk had hij op dat moment geen vaste woon- of verblijfplaats, alleen het Zuiden van Holland was op dat moment bevrijd.

Hij maakt zich in de brief direct druk over Joodse pleegkinderen die in Christelijke pleeggezinnen zijn ondergebracht en die al dan niet Christelijk gedoopt zijn. Hij drukt zich nogal sterk uit in de brief, hij spreekt over een kinderroof en dat de Minister van Justitie zich daartegen moet uitspreken. Het antwoord van de minister is niet bevredigend en de minister zegt dat de kantonrechter hierover gaat, die bepaalt waar deze kinderen terecht moeten komen wanneer de ouders terugkeren uit de concentratiekampen of onderduikadressen. Gebleken is dat heel weinig van deze pleegkinderen bij hun familie zijn teruggekeerd, dus voor een groot gedeelte zijn toegekend aan hun pleegouders. Voor de eerste twee krijgsmachtrabbijnen is dit een regelmatig terugkerend thema.

In 1947 breekt de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog uit en worden alle jongens opgeroepen voor hun dienstplicht. Joden vormden daarin geen uitzondering, er was geen begrip voor de positie waarin de Joden zich bevonden, dat er bijvoorbeeld al veel familieleden vermoord waren of dat er in het verleden traumatische ervaringen hadden plaatsgevonden.

Een uitzondering die regel bevestigde was Max Wolf, een Prinses Irene veteraan, ook Joods, die onder andere geholpen heeft bij de bevrijding van Nederland, ook geholpen heeft bij de bevrijding van het concentratiekamp Bergen-Belzen en direct na de oorlog zijn dienstplicht alsnog moest vervullen omdat hij geen vrijstelling kreeg omdat hij al gediend had. Hij wilde onder geen beding naar Nederlands-Indië, hij had daar niets te zoeken. Zijn beide zusters en zijn zwager waren in de Tweede Wereldoorlog gevlucht richting Zwitserland, aan de Zwitserse grens aangehouden en teruggestuurd naar Frankrijk en op die manier gedeporteerd naar Auswitsch en vermoord.

De ouders van Max Wolf waren met Max ondergedoken en daardoor getraumatiseerd en waren als de dood dat hij in Nederlands-Indië zou sneuvelen. Zij hebben een audiëntie gekregen bij de Minister van Oorlog, Alexander Fiévez, wat vrij emotioneel verlopen is, iedereen, waaronder de Minister, zijn in huilen uitgebarsten en bij hoge uitzondering heeft Max Wolf vrijstelling gekregen om te worden uitgezonden naar Indië. Hij heeft wel zijn dienstplicht moeten doorlopen in Nederland, zijn commandant zei tegen hem dat hij geen dag eerder uit dienst kwam dan dat zijn maten zouden terugkomen uit Indië. Ergo, de overheid had wat dat betreft geen aandacht voor de bijzondere positie.

In Indië aangekomen wilde Pereira heel graag mee als krijgsmacht rabbijn om daar de jongens te ontmoeten maar dat werd niet toegestaan omdat het aantal Joden te gering was (circa 3000) en de groep te veel verspreid zat over de archipel. Bovendien zou slechts tien procent van deze groep "vroom" zijn (red. FR). Dus de Joodse geestelijke verzorging van de militairen is bij twee andere verzorgers terechtgekomen.

Dit waren vaandrig Emile Jozef Seeligman (1946 – 1947) en Siegmund ten Brink. Er ontstaat een bijzondere samenwerking tussen de Joodse gemeenschap in Indië en de Joodse militairen die zich daar aandienen. Er werden gemeenschappelijke feestdagen gevierd met burgers en militairen, er werd in 1946 in Bandoeng een Joods militair tehuis geopend dat werd gebruikt door militairen en bevolking en waar synagogediensten en lezingen werden gehouden.

En omdat de militairen nogal verspreid zaten mochten zij logeren bij Joodse families thuis om op die manier dan toch in een Joods milieu terecht te komen.

In 1947 wordt door Siegmund ten Brink het contactblad (*Contactblad voor de Joodse Militairen in de Indische Archipel*) opgericht om op die manier de Joodse militairen elke maand iets te kunnen sturen. Katholieken en Protestantse militairen hadden hun geestelijk verzorger om op terug te vallen en dat was niet alleen maar religieuze verzorging maar kregen ook boeken en brieven

van thuis. Heel veel Joodse jongens waren omdat zij geen familie meer hadden of verstookt waren van contacten, voorzorg dit contactblaadje in een behoefte.

Je ziet dus dat de Joodse militair in Indië in een eenzame positie zit, dat assimilatie en bekering steeds op de loer liggen. Een mooi verhaal is van Peter Engelsman die schrijft: "Weinig Joods in mijn soldatenleven, integendeel" en een interessante anekdote van een GV'er die rondom Kerstmis samen met een atheïst probeert hem te bekeren en nadat de GV'er zonder succes naar huis terugkeert hebben ze elke zondag daarna als straf korvee.

Met de onafhankelijkheid van Indonesië in 1949 stopte de ook die geestelijke verzorging in Nederlands-Indië. Dan krijg je een periode waarin Salomon Rodrigues ouder wordt en het werk van geestelijk verzorger steeds meer op de tweede plaats komt. Na de Tweede Wereldoorlog zijn er in Nederland heel weinig rabbijnen, de meesten zijn vermoord. Het vinden van een nieuwe krijgsmacht rabbijn is daardoor extra lastig omdat een krijgsmacht rabbijn de Nederlandse nationaliteit moet hebben en men bezig is met het opbouwen van Joods Nederland.



Kolonel Lion Slagter (Defensiekrant)

Uiteindelijk neem Pereira in 1957 contact op met Lion Slagter en verzoekt hij hem om zijn taken als krijgsmacht rabbijn over te nemen. Daarbij doet hij het voorkomen alsof de werkzaamheden van een krijgsmacht rabbijn niet al te veel tijd in beslag zullen nemen.

In die tijd valt de krijgsmacht rabbijn onder de Protestantse geestelijke verzorging. Pereira moet dan ook continue verantwoording afleggen tegenover de Hoofdlegerpredikant inclusief het schrijven van verzoeken om rondom Chanoeka pakketjes te versturen of maandelijks uitgebreide verslagen moet typen waarin hij zijn doen en laten moet verantwoorden.

Hij probeert ook weer de geestelijke verzorging te professionaliseren en introduceert de Joodse zakagenda, de Loeach, en gaat op zoek naar Joodse jongens die niet in een Joods milieu zijn opgegroeid.

Louis Gottschalk is en van deze jongens die in de oorlog door zijn ouders bij een Fries pleeggezin is ondergebracht en als gereformeerde jongen is opgegroeid onder de naam van zijn pleegouders, maar nog steeds officieel zijn eigen naam had. In zijn dienstdtijd vond de rabbijn de naam Louis Gottschalk, een Joodse naam met daarachter genoteerd 'Protestants'. De commandant verzocht Pereira een gesprek met de jongen te voeren en nodigde de jongen uit om naar Arnhem te komen omdat daar het krijgsmacht rabbinaat was gevestigd. Gottschalk had geen idee wat hij daar moest doen en zich moest melden bij een majoor maar niet bij een kazerne maar voor een synagoge stond en even later werd

overrompeld met de vraag: "Je bent toch Joods, dus waarom sta je als Protestant ingeschreven?"

Door deze confrontatie keerde hij in feite terug naar zijn werkelijke geloof en is in de leer gegaan bij een rabbijn in Amsterdam. Met hem een aantal andere jongens die echter naderhand trouw bleven aan hun nieuwe geloof en aan hun pleeggezin.

In de jaren zestig zien wij de groei van het aantal Joden binnen de krijgsmacht, mede vanwege de babyboom. De Dienst Joodse Geestelijke Verzorging wordt in 1963 officieel opgericht. Het krijgsmacht rabbinaat is op dat moment gevestigd in Arnhem en in 1967 wordt in Arnhem ook het Joods Militair Tehuis geopend.

In 1943 de eerste krijgsmacht rabbijn, in 1963 oprichting van de dienst (dus volgend jaar dubbel feest) en hoeft men ook geen verantwoording meer af te leggen aan de hoofdlegerpredikant. Rabbijn Slagter heeft op dat moment ook het lumineuze idee om de Joodse militairen zoveel mogelijk rond Arnhem te laten legeren, zodat ze in Arnhem in het Joods Militair Tehuis terecht kunnen en makkelijk contact kunnen houden met de krijgsmacht rabbijn. In 1967 wordt de tweede krijgsmacht rabbijn aangesteld Michel Nager en vanaf dat moment bestaan er twee voltijd functies bij de Joodse Geestelijke Verzorging die op dit moment door drie rabbijnen worden vervuld. Maar nadat Slagter met pensioen gaat en Nager hoofdkrijgsmachtrabbijn wordt, besluit hij toch om de gehele Joodse Geestelijke Verzorging naar Den Haag te laten verhuizen en komt er van plan om voor al die militairen rondom Arnhem helaas niets terecht.

Leguit is in het Nationaal Archief nog een brief van Kolonel Michel Nager aan de Vice-admiraal F.A. Heckman tegengekomen, waarin hij zegt dat zij een leuk onderhoud hebben gehad en binnenkort om de tafel moeten gaan zitten omdat hij de Joodse Geestelijke Verzorging binnen de Koninklijke Marine wil versleutelen.

Er is op dat moment in de jaren zeventig een niet gering aantal Joden, maar desalniettemin is het wel belangrijk dat die jongens, als zij dat willen, hun GV-uurtje bij de rabbijn kunnen volgen en daarom wil hij laten vastleggen dat zij dat uurtje in de maand mogen volgen, maar dat de reistijd daarvoor exclusief is.

Het argument daartegen is het volgende:

"Een Joodse militair der Zeemacht die niet in Nederland doch bijvoorbeeld in de Nederlandse Antillen is geplaatst ziet uiteraard wel wat in het maandelijkse uitstapje naar Den Haag. Daar dit niet de bedoeling kan zijn moet deze regeling dus beperkt blijven tot het grondgebied van het Koninkrijk binnen Europa".

Uiteindelijk stemt de vlagofficier personeel in met het voorstel en is de deal beklonken.

Zie hier de context van de geschiedenis. De wettelijke verankering van de Geestelijke Verzorging is gelegen in het moment dat de overheid de burger de toegang ontzegd tot zijn religie, dus tot het regelmatige bezoek van de kerk, dit gecompenseerd moet worden, vandaar dat er GV is, wat ook bij Justitie het geval is. Dit betekent dat je in sommige gevallen ook moet kijken naar het recht van kosjer eten. Dat is altijd in balans met zolang de dienst het toelaat.



Rabbijn Michel Nager

Zo is in contracten met Paresto, de cateraar, is er afgesproken dat je kosjer moet kunnen eten in de verschillende locaties. In de praktijk blijkt dat nogal eens tegen te vallen, de maaltijden worden consequent getest, de ene keer lukt het wel maar er zijn ook hele series maaltijden waarbij dat niet lukt, ondanks het feit dat het contractueel is vastgelegd. Als voorbeeld toont Rookmaaker een voedselpakket dat je in het veld kunt opwarmen waarop het woord kosjer staat.

Wanneer iemand kosjer wil eten betekent dat scheiding van melk en vleesproducten, het betekent geen gebruik van derivaten van varkensvlees, van varkensvlees zelf, schaal en schelpdieren, stelt heel veel eisen aan de bewerking, bereiding en de verwerking van bepaalde producten.

Dat wil zeggen dat het niet alleen voldoende is om zeker te zijn dat het er niet in zit maar je wilt ook de keten gecontroleerd hebben, want wat we vaak meemaken is dat iemand zegt ja dat is prima maar dan blijkt dat er toch blokjes spek of iets dergelijks in het product zijn verwerkt. Je mag er dus niet van uitgaan dat iedereen op de hoogte is van de bereiding van kosjer eten. Je wilt dus dat het eten in een gecontroleerde omgeving geproduceerd of aangeleverd wordt.

Vandaar dat er voorheen al werd gezegd dat het verkrijgen van het ritueel bereid voedsel dat dat duurder is en dat er daarvoor een tegemoetkoming was en dat er ook regels waren waarbij het mogelijk was om bijvoorbeeld aan het eind van de dag buiten de kazerne bij een familie die kosjer leeft, om daar dan te gaan eten en daar eventueel een vergoeding voor te geven.

Op het moment dat je in het veld zit hebben we een andere situatie dus zijn er ook kosjere pakketten die je kunt opwarmen. Hiervoor wordt stelselmatig een andere leverancier gekozen en zo werd er onlangs een pakket aangetroffen met een sticker 'kosjer' erop: 'Bami met kip'. Als krijgsmacht rabbijn frons je dan al je wenkbrauwen, bami en vlees, dat is al heel tricky om dat echt kosjer te produceren. Dan loop je het risico dat er een vermenging is van vleesproducten en zuivelproducten, dat is ook al er ingewikkeld. Daarvoor moet je wel een echte kosjere leverancier voor in den arm nemen.

Een witte enveloppesticker met daarop het woord 'kosjer' klinkt niet als een certificering vanuit het rabbinaat. Waar is die sticker erop gekomen, wie heeft de 'kosjer' toestemming gegeven en wie is de leverancier. De leverancier blijkt in dit geval in Denemarken te zitten en helemaal geen kosjere maaltijden levert. De leverancier laat echter wel weten dat

sommige producten wel kosjer geschikt zijn. In Joods rituele context stelt deze opmerking niets voor maar die opmerking kosjer geschikt was voldoende voor iemand om te zeggen dan zetten wij daar zelf ons stickertje 'kosjer' op.

Later bleek dan ook dat er wel degelijk problematisch product was. Er wordt nu gezocht een leverancier van kosjere producten zoals in Amerika en Engeland en in Frankrijk heel gebruikelijk is maar in Nederland vanwege een kleiner afzetgebied veel moeilijker is. De meeste producenten zitten in een straal van een kilometer rondom het huis van Rookmaaker in Amstelveen en dat is waar het in Nederland wordt geleverd.

Kun je aan boord ook kosjer voedsel bereiden? Voor een of twee mensen aan boord is dat een heel ingewikkeld proces. Je moet al de middelen die je gebruik kosjer maken, dat gaat feitelijk niet. De enige optie is of van tevoren bereide maaltijden of in sommige gevallen, al naar gelang iemand traditioneel leeft, er wordt gekozen voor een andere plaatsing. Men heeft ook recht op een vrije dag op de feestdagen zoals Jom Kippoer of Rosj Hasjana, Grote Verzoendag, Nieuwjaar of Sjabat, maar wel indien de dienst het toelaat.

Je zoekt met elkaar naar een soort balans tussen de individuele behoefte en wat de organisatie als geheel kan waarmaken. Als geestelijk verzorger begeleid Rookmaaker ook regelmatig reizen, onder andere vanuit jong Defensie, naar Auswitsch en er worden vanuit de krijgsmacht regelmatig reizen gemaakt naar Auswitsch.

Er wordt op dit moment binnen de krijgsmacht een boek over geestelijke vorming dat wordt uitgebracht waarin Rookmaaker een aantal kritische noten kraakt over het bezoek aan Auswitsch in het kader van morele vorming, vanwege het feit dat in sommige gevallen de doelstellingen van zo'n reis er zijn om aan teambuilding te doen, waarbij Rookmaaker de kritische vraag stelt is een concentratiekamp bedoeld ongeschikt om teambuilding te doen.

Rookmaaker is dus krijgsmacht rabbijn en daarmee is de Shoah, de moord op de Joden een belangrijk onderdeel van hun geschiedenis maar de verantwoordelijkheid om daarvoor het onderwijs vorm te geven ligt niet bij het krijgsmacht rabbinaat maar die hebben wij met z'n allen.

De krijgsmachtrabbijnen gaan niet mee op missies in het buitenland, op het moment dat 'klanten' van de rabbijnen op uitzending zijn dan is het vaak schakelen met de geestelijk verzorger die mee is. Op het moment dat er een specifiek Joodse verbinding is dan kunnen de rabbijnen worden ingevlogen, waardoor je een vinger aan de pols houdt.

In de gehele krijgsmacht zijn enkele honderden Joden aanwezig, in verhouding is het nog proportioneel wat meer dan in de Nederlandse Joodse bevolking. Voor de oorlog woonden er ongeveer 120.000 Joden in Nederland. Daarvan is 80% vermoord en op dit moment zijn er ongeveer 40.000 Joden in Nederland. Het ligt eraan hoe je Joods definieert en wie daarvan zijn traditioneel en of men zich ook bekend maakt als Joods.

Binnen de krijgsmacht is het anders zijn zo wie zo nogal een dingetje. Je wil niet opvallen als anders. Dus velen zullen er niet voor kiezen om zich als Joods te profileren, dus die houden hun mond.

Er zijn helaas ook een aantal vervelende incidenten geweest, onder andere op de KMA, van ronduit anti-semitisme. Ook zelf heeft Rookmaaker dit ervaren, maar daar had de desbetreffende officier snel spijt van, als rabbijn is het makkelijk om replek te geven. De ervaring is wel dat het voor een Joodse collega die niet die positie heeft zoals hij uit het rabbinaat, het heel lastig is. Bijvoorbeeld, Rookmaaker heeft kosjer kunnen eten in het veld en tijdens de basisopleiding. Toen iemand anders daarom verzocht in dezelfde omstandigheden, was het antwoord nee dan kan niet. Vanuit de toehoorders wordt gereageerd op het feit dat het aan boord of elders in de KM moeilijk is om tegemoet te komen aan het bereiden van kosjere maaltijden en de

ervaring is dat 'men' dan maar gewoon mee-eet. Het is dan ook maar een heel klein deel dat kosjer eet, de collega van Rookmaaker is een orthodox rabbijn en die houdt zich er strikter aan Kasjroet regels bij het eten, en hij kiest dan eerder voor vegan of vegetarisch.

Vanuit het rabbinaat wordt het systeem wel getest maar aan boord van schepen is het ongelooflijk ingewikkeld. In het meest gunstige geval is het de kok die je wel of niet goed gezind is. Ergo, je zult telkens weer, bij de wisseling van kok, met de kok in conclaaf moeten gaan om aan de Kasjroet regels te kunnen voldoen. Wat dat betreft is de uitvinding van de broodbakmachine een uitkomst, hoewel je zelf je eigen bestanddelen (meel, vlees etc.) moet meenemen, waarvoor de extra vergoeding echter niet altijd of te laat wordt uitgekeerd. Je hebt er recht op maar het is zeker niet verankerd en het maar net wie je bent en of je mondig genoeg bent. Daar heeft het krijgsmachtrabbinaat een rol in om dat duidelijk te maken, dat die faciliteiten er zijn ook wettelijk en dat er vervolgens een gesprek is met de commandant om dit mogelijk te maken.

Aan het eind van de lezing neemt de heer **Stan Baars** het woord. Hij heeft een kwart eeuw geleden stage gelopen bij de Dienst Geestelijke Verzorging in Den Helder en in dat kader heeft hij ook een scriptie geschreven met de titel: "Pater in aanbouw", die term werd gebruikt door de bemanning van de Hr. Ms. Urk waarbij hij korte tijd mee mocht varen.

Voor de stage en het schrijven van de scriptie kreeg hij veel bemoediging van de sympathieke monseigneur Frans Kuttschrütter, waarbij zijn grote inspiratie voortkwam uit het voorbeeld van de befaamde dominee J.H. Sillevius Smitt die hij zelf niet heeft meegemaakt maar hem kende uit de verhalen van zijn vader die op zijn beurt van 1939 tot en met 1947 diende bij de Koninklijke Marine, in het bijzonder bij de Onderzeedienst, om nadien machinist te worden op de koninklijke jachten.

Hij kwam bij de Onderzeedienst via de Hr. Ms. De Mok uit Den Helder via Duinkerken en Londen terecht in Dundee een Schotse havenstad, de geboorteplaats van de moeder van Stan Baars. En over dominee J.H. Sillevius Smitt vertelde zijn vader het volgende verhaal:

Medio 1942 voeren zij uit met de Hr. Ms. **O10** vanuit Dundee om patrouille te varen voor de kust van Noorwegen en de dominee ging ook mee als opstapper. Een oudvaderlandse zegswijze wil dat er geen zegen rust op het meenemen van vlootgesteligen aan boord. Hoe het ook zij, op enig moment begaven zowel de bak- als de stuurboord schroefas het en het vaartuig dobberde krachteloos op het water, de golven voor de Noorse kust. De bange vraag van de bemanning was wie zal ons het eerste opmerken. Wordt dat een Duits of Brits verkenningstoestel. Gelukkig bleek het laatste het geval en gealarmeerd, geëscorteerd en gesleept door de Britse marine bereikte de O10 weer de haven van het veilige Dundee. In de machinekamer heeft de dominee een kerkdienst gehouden waarbij hij preekte over Jonas in de Walvis die zijn ommekeer ten goede maakte in het kwaadaardige militaristische Ninevé.

De vader van de heer Baars wist te melden dat hij nog nooit van zijn leven daarvoor en daarna zo'n indrukwekkende kerkdienst had meegemaakt. Vervolgens reikt de heer Baars zijn scriptie uit aan de voorzitter van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum, Fijko van der Laan en aan dominee/vlootpredikant Fred Omvlee Hoofd Geestelijke Verzorging bij de Koninklijke Marine, die deze geste met dank aanvaardden.

De voorzitter sluit de lezing over de Geestelijke Verzorging af met de opmerking dat het aardig is om te horen dat de gelijkenis tussen de Joods Geestelijke Verzorging, hoe die begon, en de Katholieke en de Protestantse Geestelijke Verzorging. Alle twee toch naar aanleiding van een oorlog, in eerste instantie een grootschalige mobilisatie waarbij het leger het voortouw nam en vond dat al die mannen zich verveelden en geestelijke zorg nodig hadden, en in de

Tweede Wereldoorlog zien wij eigenlijk hetzelfde bij de Joodse militairen met dezelfde achtergrond.

Ook bij de Katholieke en Protestantse geestelijke verzorging voor die Eerste Wereldoorlog werden de geestelijk verzorgers vanuit de zendende instanties vanuit de lokale kerken eigenlijk bekostigd en bij de onderdelen geplaatst. Aan boord van de schepen in eerste instantie ter aanvulling, daar liepen ze rond in burger en daar mochten zij in het begin geen diensten houden. Zij mochten alleen maar verhalen vertellen en inderdaad zorgen voor enige ontspanning en ontwikkeling. Laat dat nou net de naam zijn van de dienst die daaruit voortgekomen is, de dienst OS&O, Ontwikkeling, Sport en Ontspanning is eigenlijk begonnen met het verlenen van geestelijke verzorging.

Zoals een van de toehoorders het omschreef: "Het was anders dan ik had verwacht, maar dit was echt een mooie lezing". Vanaf het begin tot het einde wisten de sprekers de aanwezigen te boeien en hen mee terug te nemen naar de tijd dat zij zelf aan boord met de VLAM of VLOP in contact kwamen, destijds meer op het religieuze vlak en verder in de tijd op de momenten van bezinning.

Daarbij kwamen ook de namen van diverse geestelijke verzorgers naar boven aan wie men goede herinneringen heeft overgehouden.

Dat geloof en bijgeloof onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn werd deze middag meer dan duidelijk uit het verhaal over de tradities en rituelen die aan boord van de schepen op zee werden en nog steeds worden gevolgd.

Frits Rohling

Voorproefje van de komende Bosscher lezing
georganiseerd door de Vrienden van Marmus

Dit zal plaats vinden op 15 april 2023



Prof. dr. Bob de Graaff

Hij is profileringshoogleraar Intelligence en security studies bij de afdeling Geschiedenis van Internationale Betrekkingen.

Van 2005 tot 2010 was hij al aan de faculteit Geesteswetenschappen verbonden als bijzonder hoogleraar Politieke en culturele reconstructie vanuit humanistisch perspectief, op een leerstoel die in het leven is geroepen door de Stichting Socrates. Van 2007 tot 2009 was hij Nederlands eerste hoogleraar Terrorisme en contraterrorisme aan de Campus Den Haag van de Universiteit Leiden. Bob de Graaff combineerde zijn professoraat in Utrecht tot 2017 met een hoogleraarschap met dezelfde leeropdracht aan de Nederlandse Defensieacademie (NLDA) in Breda. Sinds juli 2019 is hij volledig belast met het schrijven van een geschiedenis van de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst

(Verwachte datum van uitgave 16 december 2022)

Het minder bekende broertje van de AIVD

De laatste jaren kwam de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst herhaaldelijk in het nieuws, bijvoorbeeld bij het referendum over de nieuwe Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten in 2018 en bij

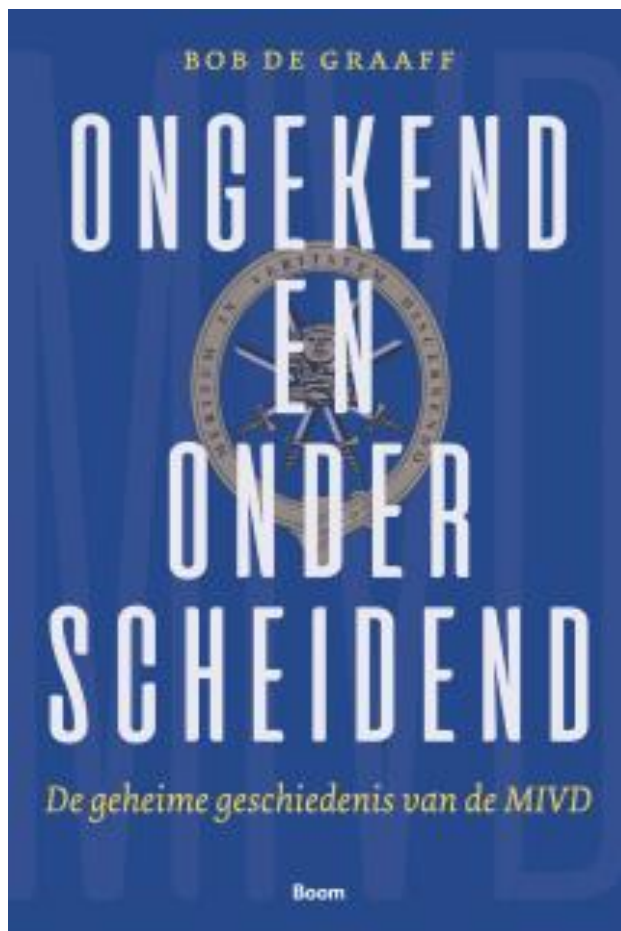
de vrijdelde hackoperatie bij de Organisatie voor het Verbod op Chemische Wapens in Den Haag.

Minder bekend is de honderd jaar lange geschiedenis die daaraan voorafging. In *Ongekend en onderscheidend* laat Bob de Graaff zien wanneer en hoe de dienst en zijn voorgangers sinds 1912 internationaal opereerden, zoals in de neutraliteitsperiode voorafgaand aan de Tweede Wereldoorlog, de Koude Oorlog en de strijd tegen terrorisme in de eenentwintigste eeuw.

De inlichtingendiensten van de Landmacht, Luchtmacht en Marine opereerden na de Tweede Wereldoorlog aanvankelijk los van elkaar, maar werden eind jaren tachtig gedwongen in één dienst te gaan samenwerken.

Na een stroeve start professionaliseerde de dienst in hoog tempo en verwierf aanzien, ook bij buitenlandse partnerdiensten.

Bob de Graaff beschrijft deze ontwikkelingen aan de hand van casussen als het tegengaan van Russische spionage in Nederland en de inlichtingenondersteuning ten behoeve van de Nederlandse troepen in Afghanistan.



Navy Games – meer dan een spel



De tentoonstelling in Geschut makerij gaat open voor het publiek op 17 december

“Navy Games, meer dan een spel” laat de bijzondere wisselwerking zien tussen marine-spellen voor amusement en voor training en opleiding bij de Koninklijke Marine.

Realistische scheeps- en vliegtuigenmodellen kunnen gebruikt worden voor herkenningstraining.

Een tactisch bordspel of simulatie kan ingezet worden om militairen te trainen.

Uniek exemplaar

Een bijzonder onderdeel van de tentoonstelling is “Jane Naval War Game” bedacht door de Britse journalist en illustrator Frederick T. Jane.

Jane’s spel was succesvol en werd door veel landen gebruikt om het marinepersoneel te trainen. Hij werkte met slimme rekenmodellen en slaagde erin de werkelijkheid zo goed mogelijk te benaderen. Zijn rekenwerk vormt nog steeds vaak de basis voor simulaties en spellen die zijn ontworpen op basis van marine tactiek en -strategie.

Exemplaren van Jane Naval War Game zijn tegenwoordig zeldzaam. Over de hele wereld zijn slechts twee complete sets bekend.

Een daarvan is in het bezit van the Naval History Command in Washington.

De andere is nu te zien in “Navy Games” in het Marine museum.

Bijzondere samenwerking

In de tentoonstelling krijgen bezoekers de unieke kans om te varen met een simulatie welke gebouwd is door Simulatie Centrum Maritiem. Zij maken o.a. de vaarsimulaties voor de Koninklijke Marine.

Om de bezoeker een kijkje te geven in de wereld van Wargaming werken we samen met “World of Warships”

Navy Games is tot stand gekomen in samenwerking met: Wargaming.net, Simulatie Centrum Maritiem, Koninklijke Marine, Bruns bv. en Kinkorn.



Frederick Thomas Jane, who preferred to be known as Fred T. Jane, was the founder of what is now IHS Jane's. His birthplace is variously given as Honiton in Devon or Richmond, with a birth year variously reported as either 1865 or 1870.

He trained as an artist; later he went on to be a naval authority, journalist, and novelist. Fred T.

Jane was author of "The Port Guard-Ship," "All the World's Fighting Ships" (Naval Annual), "The Torpedo in Peace and War"; inventor of the Jane Naval War Game (Naval Kriegspiel), etc. etc.

He was naval correspondent for the Engineer, the Scientific American, and the Standard.

Opening Navy Games – Foto impressie





Marinewerf 200 jaar – Foto impressie



Verborgenen Schatten – Foto impressie



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

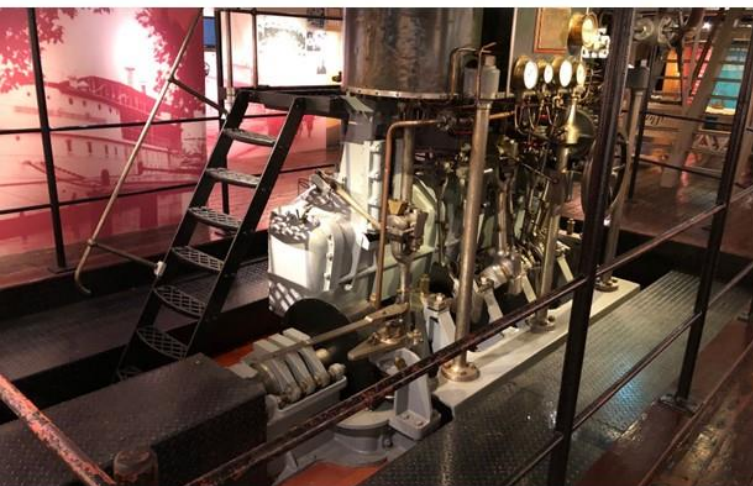
Het Marinemuseum biedt op interactieve wijze een inzicht in onze maritieme geschiedenis. Leuk voor jong en oud! Of het nu gaat om museumschepen, waaronder de onderzeeboot Tonijn, het brughuis van het fregat ex Hr.Ms. De Ruyter, of de prachtige tentoonstellingen. Het zijn allemaal op zichzelf staande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