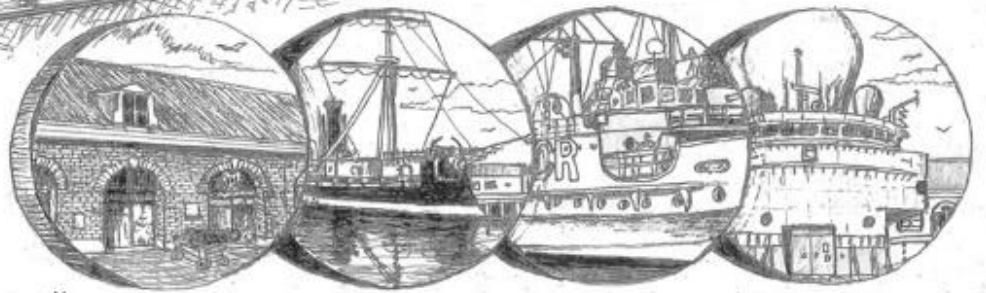


33^e jaargang



duhiza

duhiza

POSTBOEI

december 2023

nr. 2023/4



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.

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

De Stichting biedt haar donateurs de volgende faciliteiten:

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

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

Samenstelling van het bestuur

Donateurs met Ere-status

Mevr. W. van Son † 2001-2021

Dhr. H. de Bles 2017

Voorzitter

Fijko van der Laan

Email: ftsvanderlaan@hetnet.nl

Penningmeester

Hennie van Wilgenburg

hennievandwilgenburg@icloud.com

Redactie

Tom Geiger

tgeiger@quicknet.nl

Evenementen & Lezingen

Frits Rohling

Frits.rohling@gmail.com

Website

Marinemuseum.nl/nl/word-vriend

Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur

Kees Boelema Robertus

Vestigingsdirecteur Marine museum



INHOUD POSTBOEI

Algemene informatie, ere status donateurs	2
Samenstelling Bestuur	
Inhoud, Agenda	3
Voorwoord van de voorzitter	4
Voorwoord van de directeur	4, 5
Oproep voor kopij	5
Vrijwilligers van de Tonijn bezoeken Zr. Ms. Dolfijn	6
Zr. Ms. Medusa in de wateren van Japan-vervolg	10
Promo - Bosscher lezing	13
Marine Museum zat vol verhalen	14
Bezoek aan navigatie trainer van het KIM	16
Berichten uit het museum	19
Verslag Bosscher lezing: Vrouwen op ramkoers, door Anne Beckers	20
Een kerstboom in top op Zr. Ms. Groningen	25
De eerste helikopter van de Koninklijke marine	27
Schaduwen van licht	28
Oprichting van de Onderzeedienst	28
Maritieme Kerst op de Sociale Media	29

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

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

16 maart 2024
Bosscherlezing
door Bob Roetering

"Een revolutie in de mijnenbestrijding,
wat door de hele wereld nauwlettend
wordt gevolgt".

Agenda 2024

Bosscherlezing

16 Maart Met als onderwerp:
"Revolutie in
mijnenbestrijding"

door Bob Roetering
Plaats: nader te
bepalen.

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

Vrienden dag **Activiteiten**
Nog geen info

Vaardag **Laatste Nieuws**
"Voorlopig", is er in 2024
géén vaardag. Er zijn geen
schepen beschikbaar.

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

www.marinemuseum.nl/nl/stories

**Het museum is op de maandagen t/m april
gesloten.**

**Met uitzondering van de Kerstvakantie en
2^e Paasdag.**

**Op 1^e en 2^e Kerstdag en Nieuwjaarsdag is het
museum gesloten.**



Van de voorzitter

Waarde vrienden en donateurs,

Het jaar loopt alweer op zijn eind en onze productieve redactie heeft alweer een vierde Postboei samengesteld. Een welgemeend Bravo Zulu voor Tom en Frits is hier op zijn plaats!

Vorig jaar sprak ik de hoop uit dat het wat minder turbulent in de wereld zou worden; helaas, dat is niet helemaal uitgekomen. De onrust in de wereld om ons heen blijft jammer genoeg voortduren met de oorlog in Oekraïne en de Gaza-oorlog in het Midden-Oosten met als afgeleide de aantasting van de scheepvaart in de Golf van Aden. Dat laatste noopt veel rederijen nu al tot omvaren via Kaap de Goede Hoop en dus hogere kosten en langere levertijden voor het betrokken handelsverkeer. Een ander maritiem aandachtspunt is de door droogte lage waterstand in het Panamakanaal waardoor er veel minder schepen dagelijks doorheen kunnen. Ook hier omvaren via Kaap Hoorn. Toevallig kapen die hun naam danken aan ons maritieme verleden.

In deze Postboei weer een keur aan verhalen uit dat verleden. Bijvoorbeeld het verslag van de Bosscher lezing op 7 oktober over de verworpen Vlootwet van 2023 en de rol van de vrouwelijke volksvertegenwoordigers. Voor degenen die de lezing niet konden bijwonen (gemiste kans!) een aanrader. Net als het vervolg van de serie over Zr. Ms. Medusa onder bevel van De Casembroot in de 19^e-eeuwse 'gunboat diplomacy'. Naast enkele historische weetjes ook aandacht voor een oude traditie: de kerstboom voor Zr. Ms. Groningen die jaarlijks in de mast werd gehesen, een traditie met een lange voorgeschiedenis. Ook in deze Postboei wat (foto)verslagen van recente activiteiten in en rond het Marinemuseum.

Over activiteiten gesproken, de eerste Bossche lezing staat alweer op stapel en zal worden verzorgd door Bob Roetering over de modernisering van de mijnenbestrijding; zie de aankondiging verderop! Uiteraard proberen we in het nieuwe jaar ook weer in te tekenen op een vaartocht met één van de schepen van het Commando Zee strijdkrachten. Maar laat ik gelijk de verwachtingen enigszins temperen. Gezien de turbulentie in de wereld zou het maar zo kunnen zijn dat er geen schip beschikbaar is. Zie bijvoorbeeld de inzet bij Cyprus voor eventuele evacuatie operaties en de mogelijke deelname aan de beveiliging van scheepvaart in de Golf van Aden. Gelukkig is er nog genoeg te beleven in ons Marinemuseum. Een volgende keer kunnen we wellicht al iets zeggen over de vrienden dag 2024.

Op deze plaats toch nog een woord van dank voor onze scheidend penningmeester, Hennie van Wilgenburg.

Hennie heeft jarenlang secuur en nauwgezet onze gelden beheerd en laat een gezonde financiële toestand achter. Heel veel dank daarvoor!

Voor nu rest mij u een goed en voorspoedig 2024 te wensen en hopelijk treffen we elkaar bij één van onze activiteiten in en rond ons Marinemuseum,

Fijko van der Laan,
voorzitter

Van de directeur

Waarde vrienden,

Vorig jaar deze tijd constateerde ik ook al dat de tijd vliegt. We hobbelen langzaam richting de Feestdagen en naar het nieuwe jaar.

Tijd dus voor het laatste Postboei-voorwoord van 2023!

De buitenwereld is er in 2023 niet echt mooier op geworden, maar hier op Willemsoord bevinden we ons in een oase van welzijn. Kijkend naar bijvoorbeeld onze bezoekersaantallen; we drijven langzaam naar de 115.000, was 2023 een topjaar.

Externe factoren spelen een rol, zoals de extra bezoekers tijdens Sail (ongeveer 3000) en de natte zomer (elf topdagen met meer dan 1000 bezoekers per dag met als absolute uitschieter 31 juli met 1800 bezoekers).

Het heeft ons waarachtig behoorlijk meegezeten. Van belang echter, want daar begint het mee, zijn de **interne** factoren. Het Museum is aantrekkelijk, we vertellen een krachtig verhaal en het belangrijkste van allemaal: we hebben een topteam van vaste medewerkers en vrijwilligers die iedere dag opnieuw hun stinkende best doen om onze bezoekers een mooie dag te bezorgen en hen onder te dompelen in het trotse verhaal van onze Koninklijke Marine.

Een groot woord van dank aan hen die dit allemaal mogelijk maken is op zijn plaats. Trots zijn mag.

Dan ons Museum. Waar we vorig jaar nog uit konden pakken met grotere nieuwe presentaties (**Navy Games** en de **Admiraalszaal**) is dit jaar iets bescheidener uitgevallen. Zoals ik eerder heb vermeld is het de bedoeling om door te gaan met de vernieuwing van het Museum. De intentie is om in de Geschutmakerij de presentatie '**Marine van Nu**' (werktitel) in te richten. Het doel is om aandacht te 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** te tonen.

Normaal gesproken hadden we dit jaar al forse stappen gezet in de realisatie van deze tentoonstelling. We hebben echter iets op de rem getrapt. Dit omdat het dossier Marinemuseum 2.0, de vernieuwing van het gehele Museum, de laatste maanden weer in beweging kwam. Deze upgrade van het hele Museum vraagt een investering van vele miljoenen, iets wat op hoog niveau in Den Haag besloten moet worden. Het leek er even op dat zo'n besluit dit najaar mogelijk zou kunnen zijn maar dat bleek niet het geval.

Het vermoeden is nu dat komend voorjaar wel besloten wordt. Welke kant dat opgaat moeten we zien, maar mochten we wel geheel mogen vernieuwen, dan is het raadzaam om 'Marine van Nu' in de context te plaatsen van het nieuwe Museum 2.0. Dit wordt uiteraard vervolgd, meer in dit theater in 2024!

Wel hebben we op 4 juni een bescheiden (qua oppervlak, niet qua inhoud) presentatie geopend over 'wrakken'.

Dit mede op het enthousiasmerende initiatief van Jouke Spoelstra, de expert op dit gebied. De tentoonstelling is aan boord van het museumschip Schorpioen ingericht; er worden diverse aspecten van het vele onderzoek naar wrakken

belicht. Het is een goed verhaal, goed neergezet ook. De tentoonstelling zal zeker nog geheel volgend jaar bezocht kunnen worden.

Kort en goed. Het Museum heeft een keurig jaar achter de rug, waarin heel veel goed is gegaan. Wij kunnen met rechte rug en optimistisch het jaar 2024 in.

Ook wil ik u, Vrienden, bedanken voor de bijdrage die u heeft geleverd aan de aankoop van ons nieuw collectiestuk: **Het Einde van de Zeeslag bij Doggersbank**. Voor de liefhebbers: toegeschreven aan Carel Frederik Bendorp (1736-1814) . Zo hebben we met uw hulp weer een prachtstuk aan onze collectie mogen toevoegen, binnenkort te zien in ons Museum.

Dan nog dit. Helaas zien wij ook dat onze mensen, hetzij onze vaste bemanning, hetzij de vrijwilligers, in voorkomende gevallen te maken krijgen met leed, ziek of zeer, bij henzelf, of in hun naaste omgeving. Dat maakt voor hen juist deze tijd extra zwaar. Wij zijn met onze gedachten ook bij hen. Wij hopen dat onze KM-maatjesgeest hen sterkt.

Afsluitend. Ik zeg wederom dank aan de heren van de Postboei die weer een prachtig blad hebben geproduceerd.

Ik zeg dank aan onze Hennie van Wilgenburg die na vele jaren trouwe dienst afscheid neemt van het Bestuur van onze Vrienden.

Ik zeg welkom aan Dirk Jan Goedee, ik verheug me op onze samenwerking, alweer!

Ik wil u, Vrienden, bedanken voor uw steun het afgelopen jaar. We kunnen niet zonder. Ik wens u allen fijne Feestdagen en een prachtig 2024 toe.



Deel uw (zoutwater)ervaring met ons!

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

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

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

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

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

*Bezoek aan Zr. Ms. Dolfijn en de
Onderzeedienst trainer, door vrijwilligers van
de Tonijn.*

Een aantal van de vrijwilligers van de museum boot, de Tonijn, hebben na uitnodiging, een bezoek gebracht aan eerst de trainer, gevolgd door een uitgebreid bezoek aan Zr. Ms. Dolfijn, die afgemeerd lag aan steiger 19.

Voor velen was het een hernieuwde kennismaking, daar de meeste van vòòr de "Mid-Life-Upgrade" daarop gevaren hebben.

Dus er waren veel veranderingen en aanpassingen te zien.

Waaronder de optronische mast. **(1)**

Wij begonnen de tour in de "Witte Raaf" waar een lunch werd gebruikt en daarna naar de Trainer.



De **POWCT** **(2)**



DE CONSOLE VOOR DE ROERGANGER



OPERATIONELE KANT" A/B DOLFIJN



EOV POSITIE



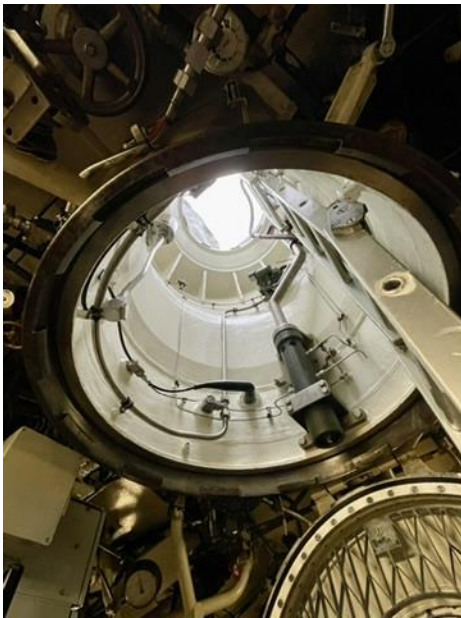
IN DE BOEGBUISKAMER GEEFT JEFFREY VAN HEMERT, INSTRUCTEUR ONDERZEEBOOT-SIMULATOR, UITLEG.



Uitleg roerganger positie.



GROEPSFOTO IN DE CENTRALE



**SET OF DE DET SINGLE ESCAPE TOREN,
(VOOR EN ACHTER) (3)**



**HET CAFETARIA A/B DOLFIJN, NU EVEN IN GEBRUIK OM AAN HET
TAKENBOEK TE WERKEN.
EEN VAN DE VROUWELIJKE MILITAIREN IS GEKLEED IN HET
"NIEUWE" UNIFORM.**



DE MANNEN VAN DE TONIJN EN VRIJWILLIGER COÖRDINATOR HENRIETTE, AAN DEK.



UITLEG IN DE MACHINEKAMER



WALBEWAKING VANUIT DE CENTRALE

Verklaring:

De optronische mast. (1)

Dit is de vervanger van de oude periscoop. Deze maakt binnen een aantal seconden 360 graden een beeld in HD van de omgeving.

- Tevens zit er een infrarood camera om.

De camera's kunnen vooraf ingesteld worden op een bepaalde afstand en richting, waardoor een doelwit direct in beeld is.

- Bovenop de mast zit een VHF antenne voor kort bereik verbindingen en het is tevens een GPS tracker.

- De software (CMS) Combat Management System, kan veel mensenwerk vervangen en kan de beelden van de mast vergelijken met bijvoorbeeld sonarmetingen.

De POWCT (2)

De Platform Onderwater Centrale Trainer

Daar kunnen vele –zeer– realistische scenario's worden nagebootst, inclusief bewegingen zoals slagzij maken het beoefenen van grote hellingen.

(3)

Wordt ook gebruikt door de NLMARSOF, Mariniers van de Nederlandse Maritime Special Operations Forces.

Tekst en foto's: Tom Geiger

Bronnen: Mindef, Alle Hens

Zr. Ms. Medusa in de wateren van Japan
1863-1864

➔ Het vervolg van Postboei 2023-3



Zr. Ms. Medusa forceert de doorgang door de straat van Simonoseki.
Jacob Eduard van Heemskerck van Beest (1828 - 1894), luitenant ter zee
1842 - 1853.

Het schip de Metalen Kruis onder bevel van KTZ De Man, dat zich in het front-eskader bevond had het meest onder het vijandelijk vuur geleden en was direct na de aanvang van de beschietingen over de gehele lengte van het dek onder vuur genomen.

Op 6 september werd bij het krieken van de dag vanaf de vijandelijke batterij tegenover kaap Mozi weer gevuurd. Het vuur werd direct beantwoord door de Djambi en Dupleix gevolgd door de Metalen Kruis en de Tartar, waardoor de vijandelijke batterij tot zwijgen werd gebracht. Het Franse korvet Dupleix moest dit bekopen met twee doden en vier gewonden.

Tijdens de nacht waren de bemanningen van de schepen continue bij hun stukken gebleven om direct vuur te kunnen geven indien de vijand was begonnen te schieten, of tijdig prauwen af te weren, die de vijand als branders had kunnen gebruiken. Aan deze mogelijkheden had de vijand blijkbaar niet gedacht en dus bleef het rustig.



Zr. Ms. stoomkorvet Medusa (1852 - 1865) voor anker. H. Veltman

Wanneer die ochtend echter het vuren vanaf de vijandelijke batterij was begonnen liet KLTZ De Casembroot het anker van de Medusa lichten en bracht het schip in de linie van het flank-eskader op een halve kabellengte van de Perseus op haar post om vervolgens met de commandanten van de Amsterdam en de Perseus aan boord van de Euryalus te gaan waar de

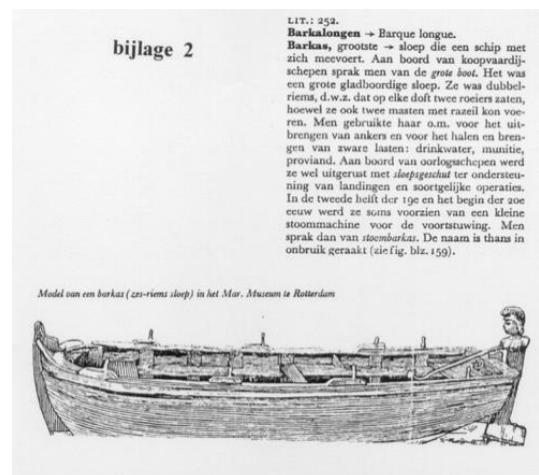
Admiraal de overste Kingston, de commandant van het flank-eskader, tot Kapitein ter Zee bevorderde in verband met de gewaagde maar wel gelukte landing en het vernagelen van de stukken op de Mata-mura batterij.

Na deze officiële bijeenkomst gaf de Admiraal de order voor de Amsterdam, Medusa en Perseus om zich gereed te houden tot landen. Hierbij hield de Admiraal echter een slag om de arm omdat niet duidelijk was of de batterijen van de vijand, rondom de stad Simonoseki, aan de westkant van de kaap, op dezelfde dag zouden worden aangevallen. KLTZ De Casembroot werd wel opgedragen om steeds zoveel volk aan boord te houden dat de vier stukken van de kuilbatterij, die door de kettingbepantsering gedekt waren, goed bediend konden worden.

Terug aan boord liet KLTZ De Casembroot direct de landings-divisie onder leiding van Ltz 1 de Hart in drie gewapende sloepen verdelen, te weten:

- De barkas, de zwaarste sloep gewapend met 12 inch kanonade met aan boord Ltz. 1 de Hart, adelborst J.C.A. Wissel en 40 man met geweren en sabels.
- De grote of kapiteinsvloep, gewapend met een bronzen kanon van 12 dm, Ltz. 2 A.J. Thurkow, adelborst 1^e kl E.J. Hoos en 20 man met geweren en sabels.
- De officiersvloep, gewapend met een bronzen kanon 3 inch, Ltz. 2 P. Wittop Koning en 20 man met geweren en sabels, en de officier van gezondheid 2^e klas Dr. de Brieder.

Ltz. 1 de Hart kreeg de orders mee om zich op de wal onder bevel te stellen van de KTZ Alexander, commandant van het Engelse Admiraalsschip Euryalus en was belast met het algemene commando over de Engelse en Nederlandse landings-divisies.



Daar

Admiraal Kuper een wijziging in de strategie had aangebracht door vanaf alle schepen gewapende sloepen naar de wal te sturen, kwam een aanzienlijke landings-divisie tot stand.

Door de anciënniteit in rang kwam hiermee de Ltz 1 de Hart onder bevel te staan van de Eerste Officier van de Metalen Kruis, Ltz1 Binkes.

Rond de klok van half negen stoomde het flank-eskader, met de sloepen op sleeptouw, naar de vijandelijke wal waar 1200 man werden gedebatteerd, terwijl vanaf de schepen de omliggende ravijnen en bossen werden beschoten. Op die dag verschoot de Medusa 12 granaten

van dertien duim, 15 granaten van 16 duim, 2 granaten van 12 duim en 12 kogels van 30 inch.

Bij de oversteek naar de vijandelijke wal stootte de Medusa, met volle kracht stomende, zijdelings met het achterschip tegen een onbekende klip waar 2½ vadem¹ water stond; de sterke stroom deed gelukkigerwijs het schip rondzwaaien en vlot geraken. Terug op zijn post was KLTZ De Casembroot blij dat hij op dit belangrijke moment aan het gevaar om op een klip te varen ontkomen was.



Zr. Ms. Medusa forceert de doorgang door de straat van Simonoseki.

Op 10 september 1864 lagen alle schepen voor de stad Simonoseki voor anker en waren de vredesonderhandelingen in volle gang. De Nederlandse divisie stond weer onder het bevel van KLTZ de Man.

De resultaten van deze expeditie waren als volgt:

1. De Straat van Simonoseki, en daardoor de Japanse binnenzee, zal voor alle natiën geopend worden; alle schepen die behoefte hebben aan steenkool, water of levensmiddelen zullen zich daarvan te Simonoseki tegen billijke prijzen kunnen voorzien.
2. Er zullen geen nieuwe batterijen worden opgericht en geen geschut op oude of nieuwe batterijen worden geplaatst.
3. Voor sparing van de stad en de oorlogskosten der geallieerde vloten zal een behoorlijke schadevergoeding gegeven worden. Het bedrag daarvan zal door de Europeesche en Amerikaansche Ministers, te Yeddo residerende, bepaald worden.
4. Al het bovenstaande heeft geheel en alleen betrekking op de tegenwoordige zaken, en geenszins op de eisen van de Mogendheden voor vroegere of toekomstige grieven.

Op 16 september 1864 werden deze artikelen door de vorst van Nagato aangenomen.

Bovendien waren tijdens de strijd 62 bronzen stukken geschut, meest van het zware kaliber, op de vijand prijs gemaakt. De helft van de stukken ging naar Engeland en de andere helft naar Frankrijk en Nederland, terwijl aan Amerika één der fraaiste stukken van de buit ter geschenk werd aangeboden.

Als Nederlands zeeofficier laat KLTZ De Casembroot met gepaste trots weten dat de Nederlandse oorlogsschepen hebben bewezen dat de Marine, hoe klein dan ook, in vergelijking met die der grote zeemogendheden - 'in geen opzigt ten achteren staat' - in alles wat

zeemanschap, geoefendheid en zelfopoffering voor de belangen van het Vaderland betreft.

'Mogt onze artillerie toen nog niet zo uitmuntend getrokken geschut gehad hebben, en al hebben wij vergelijkenderwijs geene ijzeren schepen zoo als zij, (het materieel kan altijd voor geld verkregen worden) het corps officieren en manschappen - in 't algemeen het personeel genoemd - laat daarentegen niets te wenschen over, en van eene kleine Marine, welks personeel met zulk een goede geest bezielid is, kan Nederland vroeg of laat groote daden verwachten, mits het geene pogingen verzuime, om dien goeden geest bij het corps te handhaven en aan te wakkeren.

Tot 20 september 1864 bleven de schepen voor Simonoseki ten anker en werd de stad en omstreken dagelijks door de bemanningen bezocht. De bewoners van Simonoseki keerden ook terug naar hun woningen en leek het er in korte tijd op dat er niets gebeurd was, hoewel de verwoestingen door kogels en granaten van de geallieerde vloten nog goed zichtbaar waren.

Op 21 september kwam de gehele vloot bij het eiland Awi-sima in de binnenzee ten anker om daar nog een aantal dagen te blijven. Hiertoe was besloten omdat de Franse schepen een dag langer in Simonoseki zouden blijven en zich later bij de vloot zouden voegen.

Zodra de Fransen echter in zicht kwamen en men het anker wilde lichten voeren zij met volle kracht de vloot voorbij om door te stomen naar Yokohama. Door niet deel te nemen aan de vlootmanoeuvres zouden zij geen tijdverlies oplopen en vroeger konden aankomen.

Wanneer de vloot op de 23^{ste} september aankomst onder het grote eiland Sjodo-sima en aldaar voor anker gaat krijgt KLTZ De Casembroot op 25 september van de stationscommandant, KLTZ de Man, vergunning om met de Medusa de reis naar Yokohama alleen voort te zetten omdat de voorraad steenkolen spoedig zou opraken en de vuren moesten blijven branden.

De reis werd vervolgd door de nauwe straat van Naroto, op de Engelse kaarten welbekend als de Whirlpoolpassage. Reeds bij het naderen van de nauwe straat bleek de stroming in de binnenzee al vrij sterk te zijn. Met behulp van de zeilen en een stijve noordenwind hoopte KLTZ De Casembroot alsnog de nauwe straat te kunnen passeren en had het schip al een buitengewone snelheid verkregen, voor de Medusa althans, van 12 mijlen vaart oftewel 22 km per uur.

Net op het punt dat het schip door de nauwe straat zou geraken bleek het schip voor geen meter meer vooruit te komen. De stroom die links en rechts, van zichzelf kokende draaikolken vormde, moet de ongelooflijke snelheid van 22 kilometers per uur hebben gehad. Het was dan ook een moeilijke taak, om niet op de rotsen te geraken, en tussen de draaikolken door terug te keren; er heerste een doodse stilte aan boord; iedereen scheen zich te beseffen in welke situatie de Medusa zich bevond.

De zeilen werden gestreken, terwijl het schip met volle kracht doorstoomde en, al sturende om vrij te blijven van de draaikolken, de stroom het schip eindelijk behouden in de binnenzee had teruggedrongen.

¹ Vadem = zes voet = 1,8288 meter

Daar de avond inmiddels was gevallen besloot KLTZ De Casembroot om bij het eiland Awadsi-sima voor anker te gaan.

De volgende dag ging de tocht benoorden Awadsi-sima door de golf van Osacca (Osaka), de Straat van Linschoten en het Kino-kanaal en belandde de Medusa op de Oceaan net voor de Japanse kust in een hevige storm, de Typhoon. Gevolg dat de Medusa pas op de 1^{ste} oktober, gelijk met de schepen van de geallieerde vloot, in de baai van Yeddo op de rede van Yokohama voor anker kon gaan.

De ontvangst in Yokohama was alleszins hartelijk en gul, wat zich uitte in de diverse diners en feesten. KLTZ De Casembroot wil vooral niet onvermeld laten het met bloemen en wapens versierde diner aan de commandanten en officieren van alle natiën, aangeboden door de Consul, de heer Plate, en het vriendschappelijke afscheidsmaal aan de commandant en officieren van de Medusa, aangeboden door de Consul-Generaal de heer de Graeff van Polsbroek. Met veel genoegen en erkentelijkheid beschrijft KLTZ De Casembroot de gastvrijheid van de inwoners van Yokohama en in het bijzonder door de Nederlanders aldaar.

Op de avond van de 15^e oktober 1864 is de Zr. Ms. Medusa gereed voor vertrek, nadat die middag de stations-commandant de Etat-Major en bemanning had toegesproken.

Ook de Consul-generaal van Polsbroek, de Consul Plate en de heren Textor en van der Tak, die de oude Medusa in de verschillende omstandigheden in Japan hadden gekend, kwamen als laatsten afscheid nemen.

Voor het aanbreken van de dag stoomde de Medusa op 16 oktober de baai van Yeddo uit en was bij het opkomen van de zon al uit het zicht van de schilderachtige omstreken van Kawa-Saki en Ouraga.

Tegenwind en stormweer, vooral ten noorden van Formosa in de Chinese zee, zorgden ervoor dat de Medusa niet voor de 30^{ste} oktober de rede van Hongkong bereikte, om aldaar kolen in te nemen. Hier lagen honderden schepen, vooral Engelse en Amerikaanse, voor anker en was er een levendige handel te bespeuren. De prachtige gebouwen en paleizen, de goede inrichting en het comfort dat men aan de wal vond, liet je voelen dat je hier met de grootheid van het machtige Engeland had te maken.

Vanaf Hongkong was het twaalf dagen varen naar de rede van Batavia, alwaar de Medusa op 15 november arriveerde, en kort daarop werd geïnspecteerd door Vice-Admiraal May die zijn hoogste tevredenheid over de houding en geoefendheid van de equipage te kennen gaf en op het dek de commandant, de Etat-Major en bemanning geluk wenste en zijn dank betuigde voor de wijze waarop de Medusa de eer van Nederland had gehandhaafd.

Omdat de gezondheid van KLTZ De Casembroot niet meer zo goed tegen de hitte van het Indische klimaat was bestand, vooral in Batavia, vertrok hij naar de koele

bovenlanden (te Sissipan) om zich bij zijn broer, een oud-officier, te voegen.

Vervolgens werd KLTZ De Casembroot uitgenodigd door de Gouverneur-Generaal om een paar dagen op Buitenzorg door te brengen.

Kort daarop kreeg hij toestemming om vanwege het herstel van zijn gezondheid terug te keren naar Nederland, wetende dat de toestand van de Medusa zodanig was dat deze bodem maandenlang in reparatie zou liggen en zo goed als zeker nooit meer naar Nederland zou terugkeren².

Op 11 december 1864 droeg KLTZ De Casembroot het bevel over de Medusa over aan KLTZ Arendsen de Wolff die het bevel voerde over de Reteh, en volgens zijn rang het bevel over de Medusa hem toekwam.

Het afscheid viel KLTZ De Casembroot zwaar, het was een moment dat diep in zijn hart gegrift zou blijven. Deze gevoelens zouden echter plaats maken voor andere indrukken, zoals dat aan het zeemansleven eigen is.

Kort daarna zou het grootste deel van de officieren en equipage hun commandant naar Nederland volgen.

Op 16 december vertrok KLTZ De Casembroot per mailboot vanuit Singapore om op 25 januari 1865 aan te komen in Marseille en keerde op 30 januari terug in de huiselijke kring te 's Gravenhage.

Bij besluit van 20 december 1864 werd KLTZ De Casembroot bevorderd tot Ridder der Militaire Willemsorde. De diverse eerste officieren werden later bij Koninklijk Besluit bevorderd tot Ridders der Militaire Willemsorde vierde klasse.



² De inhouten van de Medusa waren zodanig dat deze bodem voorlopig buitendienst gesteld moest worden.



Vlag voor Medusa van koning Willem III, 1865, Rijksmuseum

Enige weken later werden de Nederlandse Marineschepen, de Metalen Kruis, de Amsterdam, de Djambi en de Medusa, die in Japan een roemrijke indruk hadden achtergelaten vereerd met een vlag.

Op de vlag waarop de witte baan voor de drie eerste schepen aan de ene, en voor de Medusa (op verzoek van de koning³ was deze vlag gemaakt van zijde) aan beide zijden, de dagtekening vermeld stond waarop was deelgenomen aan de gevechten in de straat van Simonoseki.

Naast deze vlag ontving de Medusa van de koning een vergulde zilveren koker met daarin een scheepsrol, zoals die bestond op 11 juli 1863.

Op de koker waren in reliëf het insigne van de Militaire Willemsorde en de naam van het schip in sierlijke letters vermeld.



Document van Koning Willem III in koker en foedraal over de acties van de Medusa in 1863, Willem III (Koning der Nederlanden), 1865 Rijksmuseum

Bosscher lezing

De Koninklijke Marine laat op dit moment 6 nieuwe mijnenjagers bouwen ter vervanging van de schepen van de Alkmaar-klasse. Het ontwerp is een revolutie in de mijnenbestrijding en wordt door de gehele wereld nauwlettend gevolgd.

Ook de werkwijze zal geheel afwijken van de tot nu toe gebruikte gevaarlijke mijnenbestrijdingstechnieken en tactieken.

Zo zal het schip worden uitgerust met onbemande onderwater en bovenwatervoertuigen en ook een vliegende component zal niet ontbreken. Alle systemen zullen autonoom werken.

De filosofie die ten grondslag ligt aan het concept zal ook de andere diensten van de marine gaan beïnvloeden.

De schepen krijgen de naam van een havenstad.

Het eerste schip, de Vlissingen, is reeds in maart 2023 te water gelaten en het van het tweede schip, de Scheveningen, is de kiel gelegd op 19 juni 2023.

De spreker van deze Bosscher lezing is Bob Roetering, oud-commandant van de Mijnendienst. Hij heeft deze ontwikkelingen op de voet gevolgd en is bereid gevonden voor ons deze lezing te verzorgen.

Datum is op 16 maart 2024, locatie volgt nog.

³ Koning Willem III

Het Marine museum organiseerde in de maand november "Museum Vol Verhalen"

Door het **Social Media Team** van het museum, boden zij de bezoekers diverse verdiepende lezingen aan, en tevens persoonlijke verhalen en theatervoorstellingen.

De vrijwilligers zijn natuurlijk al verhalenvertellers van nature; over de museumschepen waar zij op werken, maar ook de vrijwilligers van de Tonijn (die allen op onderzeeboten hebben gewerkt) maar ook de conservatoren van het museum namen de bezoekers mee in verschillende interessante onderwerpen.

Graddy Boven vertelde over Zeehelden in beeld. Leon Homburg vertelde alles over de Zeeslagen op tafel: het Jane Naval War Game, in de zaal in de geschutmakerij.

Een bloemlezing uit het programma van de afgelopen maand november:

- Stap aan boord, spannende verhalen over het leven aan boord van een onderzeeboot
- De woodstock Navy, over de marine in de jaren '70
- Gastspreker Veteran Manuela Witbier, haar persoonlijke verhaal na haar missies
- Speuren naar wrakken, het zoeken naar de O13 en andere nog gevonden gezonken schepen.
- Alles over de Mijnendienst



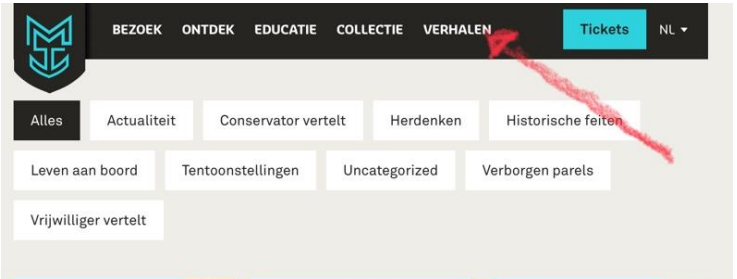
Marinemuseum
Gesponsord ·

Onze conservatoren en vrijwilligers nemen je in november mee in de bijzondere wereld van de Koninklijke Marine. Dit weekend vertelt Donald alles over seinvlaggen.



VETERAAN DONALD VERTELT ALLES OVER SEINVLAGGEN.

In het **menu** van de website, is onder "**verhalen**" veel meer te lezen wat er nog meer te beleven valt. Hieronder een voorbeeld waar u dit kan vinden.



DE BUTTONS VOOR DE SOCIALE MEDIA ZITTEN ONDER AAN DE PAGINA OOK DE PAGINA IS DAAR TE VINDEN.

Maar de agenda is natuurlijk ook te bereiken via de directe link:

<https://www.marinemuseum.nl/nl/agenda/>

Blijf ook op de hoogte via de Sociale Media kanalen Facebook, LinkedIn en Youtube

Museum Vol Verhalen

Morgen wil ik mijn ervaring als elektromonteur aan boord van onderzeeboten met jullie delen, waarbij ik actief was van 1974 tot 2007. Gedurende deze periode bracht ik zowel door op zee als aan wal voor onderhoud.

Kom je ook langs?... [Meer weergeven](#)



SPANNENDE VERHALEN AAN BOORD VAN DE TONIJN

Museum Vol Verhalen

Na mijn loopbaan bij de Mijnendienst ben ik boeken gaan schrijven om de geschiedenis van de Mijnendienst vast te leggen. Mijn rijke ervaring en kennis deel ik graag met anderen.

Benieuwd naar de loopbaan van Bob? Zaterdag vertelt hij zijn levenservaring. [Mijnendienst...](#) [Meer weergeven](#)



BOB ROETERING VERTELT OVER DE MIJNENDIENST.

Museum vol verhalen

Zeehelden in beeld. Een risicovol beroep dat de naam 'zeeheld' droeg. Conservator Graddy Boven vertelt vandaag in 't Torentje alles over deze onbevreesde mannen, die soms eigenwijs en roekeloos waren, maar veelal op handen werden gedragen door de bevolking

Koop nu je kaartje online ticketshop.marinemuseum.nl/nl/tickets



GRADDY BOVEN VERTELT OVER ZEEHELDEN

Museum Vol Verhalen

Jouke Spoelstra en Stef van der Velde vertellen *vandaag* over hun werkzaamheden bij de Koninklijke Marine voor de zoektocht naar de verdwenen onderzeeboot O13 en het speuren naar andere gezonken schepen die nog niet gevonden zijn.

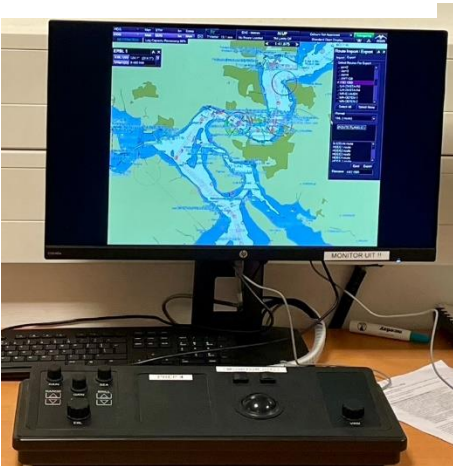


EXPOSITIE VAN WRAKKEN EN DE VERDWENEN ONDERZEEBOOT O13

*Medewerkers van het Museum brengen een bezoek
aan de navigatie trainer van het KIM
Teksten en foto's: redactie*



DE TRAINER AAN DE BUITENKANT.



**HET OEFENEN MET DIGITALE NADERING VAN
EEN HAVEN DOOR DE ADELBORSTEN.**



DE "KEUKEN" VOOR DE INSTRUCTEURS



**UITLEG IN EEN KLASLOKAAL WAAR DE BEGINSLEN
VAN NAVIGATIE ONDERWEZEN WORDT.**



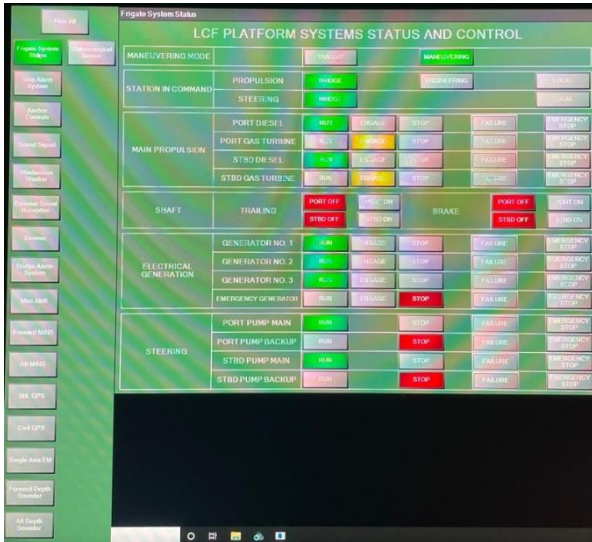
**DE TRAP EN DE INGANG NAAR DE BRUG
VAN DE NAVIGATIE TRAINER**



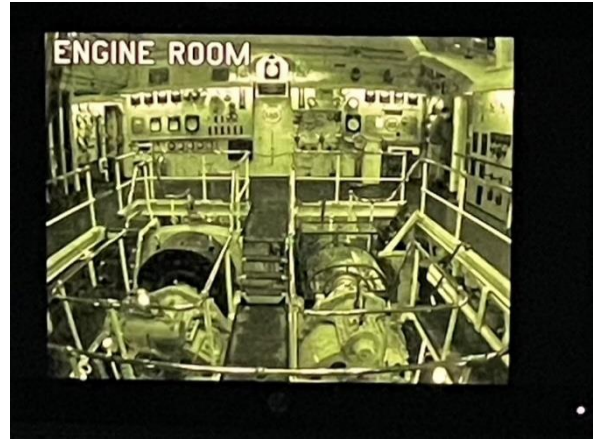
UITZICHT NAAR BUITEN OP DE BRUG. HET BEELD KAN DOOR DE INSTRUCTEURS DOORLOPEN GEWIJZIGD WORDEN, ZOALS AANLOOP VAN EEN HAVEN, SCHEEPVAART EN ZEEGANG. MAAR OOK SLECHT ZICHT/WEER ZOALS STORMEN.



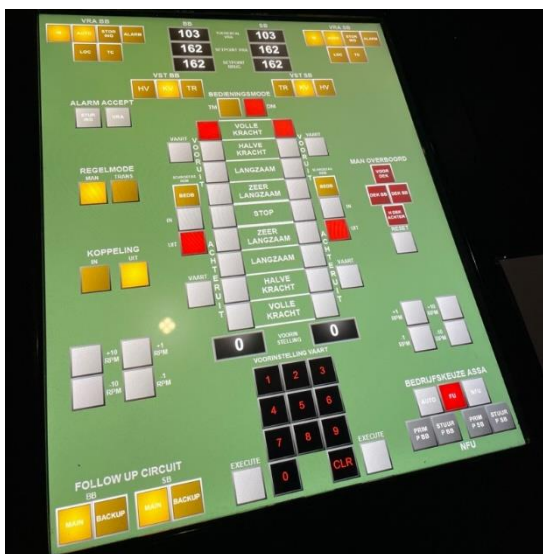
HET DISPLAY BIJ DE ROERGANGER.



DE BEELDSCHERMEN KUNNEN WORDEN Aangepast AAN HET TYPE SCHIP WAAROP GEOEFEND WORDT. HIER EEN DISPLAY VAN EEN LCF PLATFORM SYSTEMS STATUS AND CONTROL.



CAMERA BEELD OP DE MACHINEKAMER



EEN VAN DE DISPLAYS VAN DE OFFICIER VAN DE WACHT.



ELK TYPE SCHIP KAN VOORBIJKOMEN, AANGESTUURD DOOR DE "KEUKEN"

Allereerste kledingvoorschrift voor zeeofficieren

Circa 258 jaar geleden, werd het allereerste officiële voorschrift ingevoerd voor het uniform van alle zeeofficieren. Dit reglement omvatte niet alleen voorschriften over kleuren en stoffen, maar ook duidelijke rangonderscheidingen, die werden aangegeven door middel van goudgalon.

Dit reglement werd opgesteld door Prins van Oranje, erfstadhouder en kapitein-admiraal-generaal der Verenigde Nederlanden, nadat Luitenant-admiraal Cornelis Schrijver dit voorstel had geïnitieerd. Cornelis Schrijver was een invloedrijke zeeofficier met een visie om de zeemacht op diverse fronten te hervormen en te verbeteren. Hij constateerde dat kapiteins willekeurig uniformen lieten vervaardigen om zich in het buitenland goed te kunnen presenteren, zonder enige duidelijke richtlijnen om zich aan te houden.



LUITENANT-ADMIRAAL CORNELIS SCHRIJVER

Voortzetting opleiding adelborsten in Nederlands Indië

Circa 83 jaar geleden, de adelborsten die vanuit Groot-Brittannië met Hr. Ms. Sumatra naar Surabaya waren overgebracht, begonnen hun dienst op het Koninklijk Instituut voor de Marine.

Deze jongemannen waren al in oktober in Indië aangekomen om hun opleiding voort te zetten. Ze behoorden tot de adelborsten die, nadat de Tweede Wereldoorlog in Nederland was uitgebroken, naar Groot-Brittannië waren gevlucht. Na een paar weken verlof en wat tijd om te wennen aan het klimaat in Malang, maakten deze adelborsten van het oudste jaar hun entree op het KIM in Surabaya.

Ze introduceerde daar de aanwezige adelborsten van het jongste jaar, die allemaal waren opgegroeid en gerekruteerd in Nederlands-Indië, in de tradities en normen van het korps.



CEREMONIE OP HET KIM TE SURABAYA

Eerste draadloze telegram

Ongeveer 119 jaar geleden, werd het eerste Nederlandse draadloze telegram verzonden door Hr. Ms. Hertog Hendrik

Begin 1902 werden er op de Noordzee proeven gedaan met een Marconitoestel aan boord van Hr. Ms. Evertsen.

Het jaar daarop werden er meerdere proeven gedaan om vast te stellen welk apparaat geschikt was om te gebruiken aan boord van de schepen die in Nederlands-Indië opereerde.

Daartoe werden er waarnemingsposten ingericht op het instructieschip Hr. Ms. Admiraal van Wassenaar in Amsterdam en op een toren in Kampen.

Hr. Ms. Hertog Hendrik werd het eerste schip met een draadloze telegraaf.
Op 9 november 1904 vertrok het schip naar Indië en wist na vertrek nog veertien uur contact te houden met Amsterdam



DE EERSTE RADIO APPARATUUR BIJ DE MARINE.

Gedenkbank Johan de Jongh

Op het terrein van het museum.

Op een stormachtige dag vertrok de Torpedoboot Hr. Ms. Pangrango op 4 oktober 1917 uit de haven van Den Helder voor een kruistocht.

Tijdens de tocht tussen Westgat en Schulpengat viel matroos Bartholomeus Bleije overboord. Luitenant te zee Johan August de Jongh aarzelde geen moment en sprong onmiddellijk in de woeste zee. Hij slaagde er net op tijd in de drenkeling met behulp van een reddingsboei en reddingslijn aan boord te krijgen.

Zelf had hij onvoldoende kracht om zich aan de lijn vast te klampen, schoot onder het schip door en werd later aan de zuidpunt van Texel uit het water gevist.

Op de gedenkplaat, gemaakt door kunstenaar Herman Ambrosius Baanders, staat: " Ter nagedachtenis aan de moedige daad van wilskracht en zelfopoffering van Johan August de Jongh, ltz 2^e klasse, geboren 19 juli 1891, overleden 4 oktober 1917. Hij zag, dat een zijner mannen buitenboord was geslagen en zonder hulp verloren zou zijn: zonder aarzelen, ondanks hoge zee, sprong hij den drenkeling na, wist hem te redden, doch liet zelf daarbij het leven".

Op 20 oktober kreeg de Jongh een militaire begrafenis met alle eer in Amersfoort.

Ter nagedachtenis aan hem, schonk de Koninklijke Nederlandse Vereniging "Onze Vloot" de marine een gedenkbank.



DE GEDENKBANK TEGENOVER DE SLOEPENLOODS.

Op 7 oktober 2023 werd op het voormalig ramschip en huidig museumschip Schorpioen een lezing gegeven door **Anne Beckers** naar aanleiding van het feit dat honderd jaar geleden de Vlootwet voor 1924 in het najaar van 1923 door de Tweede Kamer, met het verschil van één stem, werd verworpen.

Het toeval wilde dat mevrouw Anne Beckers BA, mediëvist en senior informatiespecialist verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag, reeds het voornemen had om aan deze historische aangelegenheid een artikel te wijden en het bestuur van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum met dezelfde gedachte speelde om hierover een lezing te laten verzorgen.

Door bemiddeling van Dr. A.J. (Anselm) van der Peet (NIMH) werd met Anne Beckers het eerste contact gelegd voor een uitermate plezierige en vruchtbare samenwerking.

In samenwerking met het Marinemuseum werden de voorbereidende werkzaamheden op het tussendek van de Schorpioen kordaat aangepakt en konden de donateurs en andere geïnteresseerden op zaterdag zeven oktober worden ontvangen in een voor deze gelegenheid corresponderende omgeving om honderd jaar terug te gaan in de historie.



Om 14:00 uur precies opent de voorzitter, Fijko van der Laan de lezing en heet de aanwezigen welkom aan boord van de Schorpioen.

Het is honderd jaar geleden dat de minister van financiën Colijn de Vlootwet indiende bij het parlement, op 26 oktober 1923 werd die wet met één stem verworpen.

Er waren hele specifieke omstandigheden waarom dat gebeurde maar we zitten op dit moment ook in een dynamische wereld en is het goed om daarbij stil te staan, en laten wij dat doen in een omgeving die ook een beetje de ambiance en de sfeer oproept van zo'n honderd jaar geleden, toen met name het mindere marinepersoneel toch onder soms erbarmelijke omstandigheden geaccommodeerd was op schepen etc.,

en waar ook de nodige onvrede was. Daarom destijds een grote stunt voor de Sociaal Democraten.

Wij hebben Anne Beckers bereid gevonden om dit onderwerp in te leiden en wij hebben haar gevraagd ook een beetje naar de huidige tijd kijken, wat dat misschien voor ons betekent en wat voor consequenties hoe dat destijds allemaal gelopen is. Vervolgens geeft Fijko het woord aan Anne Beckers.

Anne opent de lezing met de mededeling dat zij gedurende haar verhaal zal blijven zitten omdat zij al 35 weken zwanger is, dus is het niet zo verstandig om anderhalf uur te gaan staan. Bovendien heeft zij een blaadje bij zich omdat zij ook al wat last heeft van zwangerschapsdementie en -afasie, dus dat werkt ook niet mee, maar goed de zwangerschap komt met gebreken, maar eigenlijk wil zij de aanwezigen meenemen naar de periode van 1923 omdat je inderdaad wel parallellen en tegenstellingen kunt trekken en die zijn ook zeker te nemen, alleen de setting was toen daadwerkelijk anders dan nu, en wij zitten dan nu in de vervolgfase vergelijkbaar met destijds en dat wij heel lang bezuinigingen hebben gehad en nu in een keer wel geld naar defensie komt, wat eigenlijk ook weer erg laat is. Maar eerst zal zij starten met eerst richting te geven met het thema Vrouwen op ramkoers, het succesvolle verzet tegen de Vlootwet in 1923.

Anne is afkomstig van de Koninklijke Landmacht waar zij als 17-jarige is opgekomen en meteen dat jaar weer vertrokken en vervolgens geschiedenis gaan studeren aan de Universiteit van Leiden, maar altijd wel verbonden gebleven met het Ministerie van Defensie en zodoende teruggekomen en werkzaam bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie als informatiespecialist, en in de tussentijd heeft zij al sinds 2019 redelijk vaak iets gedaan met de Marine als onderwerp.

Haar specialisatie bij het NIMH is de Nederlandse Koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog; zodoende is zij ook gevraagd voor de Bosscherlezing.

Anne is bij haar werk altijd op zoek naar hiaten, en niet zo zeer is zij uitgekomen op vrouwen omdat zij feminist zou zijn, totaal niet, maar door het lezen van allerlei krantenberichten dacht zij hoe kan het toch dat al die vrouwen die zij elke keer tegenkomt in zekere zin invloed hebben gehad, en dan met name twee vrouwen waarover de aanwezigen hebben gelezen in de aankondiging, Suze Groeneweg en Sofie Bronsveld – Vitringa en wat hebben die te maken gehad met de Vlootwet. Dat heeft Anne dan ook nader uitgezocht. Daarvoor heeft zij de Vlootwet zelf uiteengezet, de achtergrond ervan en geprobeerd die dames binnen dat perspectief te plaatsten.

Honderd jaar geleden verwierp de Tweede Kamer de Vlootwet. Deze wet voorzag in een meerjarig programma voor de bouw van marineschepen met name ter verdediging van Nederlands-Indië. In de avond van 26 oktober diende het kabinet Ruys de Beerenbroeck II zijn ontslag in. Het kabinet bestond toentertijd uit ministers van de RKSP (Rooms Katholieke Staatspartij), de Anti Revolutionaire Partij (ARP) en de Christelijk Historische Unie (CHU) en drie partijloze.

Het wetsvoorstel werd met 50 tegen 49 stemmen verworpen en het was uiteindelijk een van de spannendste momenten uit onze politieke geschiedenis.



De gehele linkse oppositie in de Kamer stemde tegen, de Protestantse partijen ARP en CHU stemden voor, hoewel dit niet helemaal het geval was in verband met de rol van de ministers.

Tien Katholieke Kamerleden hebben tegengestemd. Één Kamerlid had dit kunnen verijdelen, deze zwarte

bladzijde, dit was B.J. Gerretson (CHU), hij was vanwege ziekte afwezig.

Wat restte was een langdurige crisis en het verlies van de Vlootwet die er nooit kwam.

Uit een lezing, gegeven op 8 oktober 1924, over een ontwerp Vlootwet van 1924 - door Ferwerda - vond Anne achtergrondinformatie terug.



In deze lezing gaf hij in zijn betoog een uiteenzetting van de grondwet-commissie die de regering moest adviseren over het tempo waarin via de aanhangig zijnde Vlootwet te financieren voorzieningen moest worden uitgevoerd.

Hij trad zelf op als secretaris binnen deze commissie en daarna had hij ook nog als doel, als permanent

advieslichaam van de Staten-Generaal te dienen. In zijn lezing stelde Ferwerda dat dat om het ontwerp van de Vlootwet te begrijpen, dat men moest terugkijken tot aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog, want in het voorjaar van 1914 lag op het departement van Marine een ontwerp Vlootwet klaar gebaseerd op de conclusie van de commissie Colijn uit 1912.

In Nederland werd namelijk in 1912 een commissie samengesteld om te onderzoeken hoe de technische en ook op de politieke ontwikkelingen, met name door de opkomst van Japan, als krachtige mogendheid in Zuidoost-Azië gereageerd moest worden. Dit plan wilde de verdediging van Nederlands-Indië en Nederland versterken door een vloot bestaande uit een kern van slagschepen met daarbij behorende entourage van licht materiaal en een basis te Tandjung-Priok in Soerabaja als hulpsteun zou bieden. Eigenlijk wilde men daar de grootste handels- en industriestad in Nederlands-Indië niet onbeschermd laten en er was ook een marine-etablisement aanwezig. De grote oorlog die in augustus 1914 uitbrak, de Eerste Wereldoorlog, heeft dit eigenlijk allemaal tegengehouden waardoor het ontwerp eigenlijk in de koelkast terecht kwam. Vervolgens heeft het ervoor gezorgd dat de marine op achterstand werd gezet in de vernieuwing van de vloot.

De naweeën van de Eerste Wereldoorlog

De eerste Wereldoorlog was een woelige periode voor de marine, de achterstanden liepen alleen maar op en de gebeurtenissen tijdens de Eerste Wereldoorlog maakten het de marine ook niet makkelijker want de hele wereld riep eigenlijk na de Eerste Wereldoorlog "Nooit meer oorlog" en ontstond er een pacifistische en antimilitaristische golfbeweging.

Er gingen zelfs stemmen op om de Koninklijke Marine op te heffen.

In Nederlands-Indië daarentegen zag men een heel ander iets dan dat wij hier zagen, namelijk het Japanse Imperialisme was opgekomen en zij vroegen zich af hoe zij zich stand konden houden tegen deze mogendheid, en hoe de vloot de Archipel zou moeten verdedigen tegen een agressor als Japan.

Ondertussen zijn andere grote mogendheden bezig om zich meer te bekommeren om conferenties rondom de wereldvrede, zoals de oprichting van de Volkerenbond en de conferentie van Washington.

De neutraliteit gedachte in Nederland heeft hierbij zeker een rol gespeeld, zeker ten aanzien van de Vlootwet vond men eigenlijk dat de Vlootwet niet meer nodig was en dan staakt het pacifisme.

Dat was al voor de Eerste Wereldoorlog, alleen Troelstra heeft toen gezegd het pacifisme achterwege te laten omdat de nationale belangen voorgingen.

Dat zorgde wel voor wrijving binnen de eigen partij.

Commissie Gooszen

In 1920 werd toch nieuw leven ingeblazen in de Vlootwet.

De minister van Marine Willem Frederik Pop lichtte toe dat hij het noodzakelijk vond enkele snelle kruisers en onderzeeboten te hebben voor de verdediging van Nederlands-Indië.

Nederland zelf kon het af met mijnenleggers, onderzeeboten en bewakingsvoertuigen. De commissie Gooszen moest dit gaan onderzoeken en Gooszen werd de voorzitter van de Staatscommissie die een plan moest bedenken voor een nieuwe vloot. Het was volgens hem van cruciaal belang dat de commissie zich zou richten op het onderzoek van manieren om de aanval op Java af te slaan en daarom diende de hoofdmacht van de Nederlandse Marine te worden geconcentreerd in de Javazee.

Daarbij werd het zwaartepunt gelegd bij de onderwaterwapens, dat zijn dan de mijnen en de onderzeeboten. De commissie achtte het noodzakelijk om een vlootuitbreiding te realiseren en deze vloot zou eigenlijk binnen twaalf jaar gereed moeten zijn.

Bovendien zou Tandjung-Priok in Batavia net als in het vlootplan van Colijn omgebouwd worden tot oorlogshaven en deze nieuwe vloot zou dan in 1928 in Nederlands-Indië moeten bestaan uit de volgende schepen:

4 kruisers,
24 torpedojagers,
32 onderzeeboten,
4 onderzeebootmijnenleggers,
4 flottieljevaartuigen,
7 grote mijnenleggers,
72 verkenningsvliegtuigen,
18 jachtvliegtuigen,
18 gevechtsvliegtuigen en de marinebasis moest worden versterkt.

Het was een heel groot plan en het kostte onwijs veel geld.



Tanjung-Priok in 1942

Op dat moment zat Nederland wel in een hausse dus het ging ons redelijk voor de wind, maar als het redelijk voor de wind gaat, gaat het daarna vaak bergafwaarts, dat zien wij ook in onze huidige toestand.

Op dat moment reageerde de regering in Nederlands-Indië zelf heel erg enthousiast toen zij het plan te horen kregen, maar Nederland daarentegen was minder positief.

Bij alle drie de plannen ziet men dat het accent van de vlootwet op de verdediging van Nederlands-Indië lag. Het had ermee te maken dat Nederlands-Indië op dat moment vanwege de grondstoffen en dergelijke veel geld opbracht. Het spreekwoord zegt ook wel: Nederlands-Indië verloren, rampspoed geboren.

Men zag het land toentertijd dan ook als een inkomstenbron.

Nederland was dus minder positief over dit plan en leden van de Tweede Kamer vonden dan ook dat dit plan te vroeg kwam. Op dat moment was ook de conferentie van Washington bezig en ze wilden eigenlijk het resultaat van die conferentie afwachten.

Het vlootplan van Gooszen heeft dus net als dat van Colijn de Tweede Kamer niet eens bereikt.



Voorzitter Anthonie Gooszen (Foto collectie NIMH)

Achteraf gezien had men op dat moment de Vlootwet in 1920 er doorheen kunnen drukken gezien de staat van de staatskas in 1923.

Na de Eerste Wereldoorlog breidde Japan enorm uit, dat gebied was zelfs groter dan de Verenigde Staten zelf, en dat kwam dus nogal angstaanjagend over.

Daarmee wordt Japan een van de grootste overwinnaar van de Eerste Wereldoorlog, vanwege de enorme gebiedsuitbreiding.

Tussen 1921 en 1922 komen de grote zeemachten bijeen in Washington voor de conferentie om de ontwapening van de marine in het algemeen te bespreken en wordt er ook gekeken naar manieren om de groei en spanningen in Oost-Azië te verlichten.

Het toenemende Japanse militarisme en de internationale wapenwedloop versterken ook nog eens de zorgen, want je hebt een aantal mogendheden die na de Eerste Wereldoorlog een enorme marinevloot gaan opbouwen, daar gaat heel veel geld heen en ontstaat wedijver met steeds grotere vloten met zwaardere bewapening en bepantsering aan boord van de schepen, zoals wij wel vaker gezien hebben in de geschiedenis.

Voor Japan bestond de buit in de Pacific uit ongeveer tweeduizend kleine eilanden met een omvang zo groot als de Verenigde Staten, en via deze "stepping stones" had Japan zijn invloedssfeer zuidwaarts tot op vierduizend kilometer van Tokio uitgebreid.

Daarmee was de bereikte expansie een tweede hoogtepunt na de Japans-Russische oorlog dat men Japan als een dreiging zag en daarom trachtten de Verenigde Staten hun belangrijkste concurrenten in de wapenwedloop op zee, Japan en het Verenigd Koninkrijk te betrekken bij de onderhandelingen om de wapenwedloop in te perken.

Resultaat is het Viermogendheden Verdrag waarin Engeland, de Verenigde Staten, Frankrijk en Japan een verklaring voor de eerbiediging van de rechten van Nederland met betrekking tot de koloniale bezittingen in de Stille Oceaan opnemen.

Naast de ontwapening en de zorg om geen oorlogen meer te voeren ontstond dus het vierde verdrag, het belangrijkste verdrag voor Nederland, dat echter geen garanties gaf voor de imperialistische houding van Japan (het verdrag werd dus niet met Nederland gesloten). Conclusie, Nederland had geen vertrouwen in het Viermogendheden Verdrag.

Het plan van de commissie Gooszen kwam dus uit de koker van de Marine en van de Koloniën, wat minzaam bekend is en ook logisch is als men ziet wat erin staat

en wat men wilde verdedigen, en vond dan ook steun in de politiek.

Volgens de oppositie was een dergelijke investering helemaal niet meer nodig gezien de conferentie en de Volkerenbond mede met het oog op het ontwapeningsakkoord tijdens de conferentie van Washington.

Omdat er voor 5 juli verkiezingen waren voorzien besloten de confessionele partijen van het kabinet Ruys de Beerenbroeck I het wetsontwerp pas daarna te behandelen.

Dus door het nieuwe kabinet te laten behandelen.

De zittingsperiode het kabinet Ruys de Beerenbroeck II begon op 18 september 1922 en werd op 1 juli 1925, de dag van de verkiezingen, demissionair. Het kabinet werd van meet af aan in 1923 geconfronteerd met bezuinigingen en met een recessie in combinatie met belastingverhogingen.

Met het eerste kabinet zat men nog in een economische groei en moest steeds weer wachten om het Vlootwetontwerp door de Kamer te loodsen, en na lang wachten gaat het dan uiteindelijk toch mis.

Het nieuwe kabinet was een coalitie van RKSP, ARP en CHU. Deze partijen hadden 59 van de 100 zetels. Door de invoering van het algemeen kiesrecht op 5 juli 1922 konden voor het eerste ook vrouwen stemmen en zich verkiesbaar stellen. Zeven procent van de Kamerleden was vrouw en twee van hen namen zitting in de coalitie, Sophie Charlotte Bronsveld-Vitringa (RKSP) en Frida Mackay-Katz (CHU).



Sophie Charlotte Bronsveld-Vitringa



Frida Mackay-Katz

Het eerste vrouwelijke Kamerlid sinds 1918, Suze Groeneweg, werd herkozen als SDAP-lid, de verder gekozen Johanna Westerman (De Liberale Staatspartij, De Vrijheidsbond), Betsy Bakker-Nort (Vrijzinnig-Democratische Bond), Elisabeth van Dorp (Fractievoorzitter van de Liberale Partij) en partijgenote Agnes de Vries-Bruins (SDAP) zaten net als Groeneweg in de Kamer als leden van de oppositie.

Het kabinet was samengesteld uit ministers waaronder de partijloze Minister van Marine E.P. Westerveld (oud marineofficier, 1897 - 1915) en Minister Jannes van Dijk, afkomstig van de Anti Revolutionaire Partij.

Van Dijk was officier en leraar aan de KMA, directeur van de Topografische Inrichting en bracht in 1920 de Dienstplichtwet tot stand.

Zijn houding tot Defensie was dus niet zeer negatief.



Susanna Groeneweg



E.P. (Evert Pieter)
Westerveld



J. (Jannes) Van Dijk

Westerveld daarentegen werd omschreven als een stramme man met weinig takt en heeft tijdens het debat over de Vlootwet ook niet het meeste eruit gehaald voor de Marine. Dus als je je afvraagt hoe die Vlootwet kon stranden; zijn houding werkte alleen maar tegen hem.

Mede door de bezuinigingen kon er in het nieuwe kabinet weinig overeenstemming worden gevonden voor de aanpak van de Vlootwet.

Dat begon al bij de kabinetsformatie waarbij er discussie ontstond tussen de coalitiepartners over de Vlootwet. Besloten werd om een nieuwe commissie in te stellen om het ontwerp Vlootwet te onderzoeken. Het plan dat nu op tafel lag was dus niet meer haalbaar.

Nadelig voor de vlootwuitbreiding was dus de slechte economie in 1923 en het motto van het kabinet was dus ook bezuinigen, bezuinigen, bezuinigen.

Jacob Patijn kreeg de opdracht om een nieuwe Vlootwet te ontwerpen en Patijn beschouwde de vloot eerder als een neutraliteitsvloot en niet als meer als een verdedigingsvloot.

In april 1923 kwam de commissie met een rapport en ondanks de Volkerenbond en de Conferentie van Washington verwachtte men niet een gehele ontwapening.

Nederlands-Indië mocht niet onbeschermd achtergelaten worden want men achtte de dreiging van Japan nog steeds als reëel.

In het wetsontwerp stond dat ze binnen zes jaar de helft van de door de commissie gekozen voorgestelde vloot zouden moeten realiseren; beter bekend als het halve minimum.

De kosten van dit minimum werden geraamd op driehonderd miljoen gulden. De rijksbegroting van dat jaar bestond uit ongeveer vijfhonderd miljoen gulden. Op dat moment ging het dus niet zo goed met de financiën.

Na zes jaar zou worden bekeken of de andere helft van het minimum alsnog gebouwd kon worden.

Twaalf jaar lang zou een bedrag in de begroting worden gereserveerd om in het zogenaamde Vlootfonds te storten zodat de kosten werden verdeeld.

Ook werd Nederlands-Indië gedwongen om de helft van de kosten te betalen.

Dit nieuwe voorstel werd de Vlootwet 1924.



Nadat de commissie haar plannen voor de uitbreiding op tafel had gelegd en de meerderheid van de Ministerraad akkoord ging stapte er iemand op en dat was de Minister van Financiën van de CHU, De Geer.

De Geer (CHU) gold in de Tweede Kamer als een financieel specialist en hij was van mening dat de Staat een toonbeeld moest zijn van zuinigheid, zeker op het gebied van defensie.

De vraag is dan ook aan welke kant de Geer stond in het gehele spectrum.

In de zomer van 1921 werd de Geer voor het eerst Minister van Financiën, hij pleitte voor bezuinigingen maar kwam nooit met een duidelijk plan voor het herstel van de overheidsfinanciën.

Uit protest tegen de hervatting van de behandeling van het ontwerp Vlootwet trad hij dus af, mede omdat deze uitgaven meer waren dan de Nederlandse samenleving kon dragen volgens hem.

En een Marine zoals voorgesteld was niet te financieren zonder dat fundamentele overheidstaken in het gedrang kwamen.

Hij bevestigde hiermee enigszins zijn reputatie van pacifist mee en versterkte ongewild de oppositie tegen de Vlootwet, en dat als CHU-minister is best bijzonder omdat zij hebben meegestemd in de Vlootwet.

Het vermoedde bestaat dat hij de gehele discussie niet aankon.



De taak van de Geer werd overgenomen door Hendrik Colijn.

Hij was al gemoeid met de commissie uit 1912, dus hij zat al redelijk in het dossier van destijds.

Colijn was van de ARP, begon zijn loopbaan als officier in de binnenlanden van Nederlands-Indië en had dus gevoel met het terrein waar het over ging.

Wordt vervolgd



DE KERSTBOOM WORDT GEHESEN OP ZR. MS. GRONINGEN

Wanneer wij teruggaan in de tijd zien wij dat reeds in de zeventiende eeuw een schip met de naam Groningen bij de zeemacht in de vaart was.

Tijdens de Tocht naar Chatham in 1667 voer - onder admiraal Michiel de Ruyter - het vlaggenschip de Groningen onder bevel van vice-admiraal Enno Doedes Star.

Het was een groot lineschip met een bijna driehonderdkoppige bemanning en zeventig kanonnen. De meeste schepen met de naam Groningen voeren onder het gezag van de Admiraliteit van Friesland.

Bij de Groninger handelsvloot die op Scandinavië en de Oostzee voer, was het een traditie om op de laatste thuisreis voor de winter een kerstboom in de voormast te hijsen. Overwinteraars konden aan de kapitein pakjes en brieven meegeven om in Nederland te (laten) bezorgen.



ONDERZEEBOOTJAGER HR. MS. GRONINGEN



DE KERSTBOOM WORDT GEHESEN OP HR. MS. KORTENAER

Dit gebruik werd in 1958 onderdeel van de tradities bij de Koninklijke Marine en sindsdien krijgt ieder schip met de naam Groningen een kerstboom van de provincie Groningen.

Wanneer in 1981 de onderzeebootjager Hr. Ms. Groningen uit dienst wordt gesteld gaat deze traditie over naar het fregat Hr. Ms. Kortenaer (Vernoemd naar de zeventiende-eeuwse admiraal Egbert Bartholomeusz Kortenaer)

En vanaf 2003 het fregat de Hr. Ms. De Zeven Provinciën.

In 2013 kon de traditie weer in ere worden hersteld toen het OPV (ocean-going patrolvessel) Zr. Ms. Groningen in gebruik werd genomen, het veertiende marineschip dat sinds de zeventiende eeuw in haar naamgeving naar Groningen verwees.



VICE-ADMIRAAL ENNO DOEDES STAR

Vice-admiraal Enno Doedes Star was afkomstig uit Oost Friesland en was in 1658 werkzaam bij de Admiraliteit van Amsterdam als extra-ordinarius kapitein.

Tot en met de zomer van 1660 voerde hij konvooidiensten uit in Het Kanaal om de koopvaart te beschermen tegen Portugese kapers.

In 1661 en 1664 maakte hij deel uit van de Middellandse-zeevloot als commandant van een bevoorradingsschip, de Groene Kameel, en vergezelde Michiel de Ruyter tijdens een strafexpeditie in West-Afrika en Amerika.

Tijdens de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1665-1667) voer hij tijdens de Vierdaagse Zeeslag en de Tweedaagse Zeeslag op de Gouden Leeuw, een VOC schip.

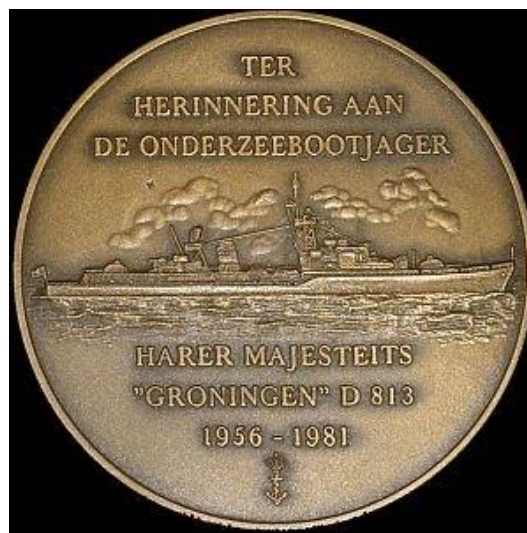
Op voorspraak van de Ruyter werd hij benoemd tot Schout-bij-Nacht bij de Admiraliteit van Friesland en door de Staten van Groningen als opvolger van de gesneuvelde Rudolf Coenders tot vice-admiraal benoemd.

Tot 16 maart 1667 functioneerde Star als waarnemend luitenant-admiraal van Friesland.

In de Tocht naar Chatham van 1667 speelde hij een belangrijke rol; in het laatste deel van die campagne blokkeerde hij Harwich.

In 1672 was de Groningen nog steeds vlaggenschip in de Slag bij Solebay en was aanwezig bij de gevechten in de Tweede Slag bij het Schooneveld en de Slag bij Kijkduin in 1673.

Zonder ooit luitenant-admiraal te worden verliet Enno Doedes Star in 1691 de dienst.



Voorgangers

- 1628-1655: schip van de Admiraliteit van Friesland, bewapening: 28-30 stukken.
- 1641-1667: fregat van de Admiraliteit van Amsterdam, bewapening: 40-48 stukken.
- 1652: directieschip van de Admiraliteit van Amsterdam, (particulier bewakingsvaartuig, in oorlogstijd gemilitariseerd).
- 1652-1653: schip van de Admiraliteit van Amsterdam, bewapening: 30 stukken.
- 1652-1655: linieschip van de Admiraliteit van Friesland, bewapening: 40-44 stukken.
- 1653-1677: linieschip van de Admiraliteit van Friesland, linieschip, bewapening: 50-54 stukken.
- 1653-1671: linieschip van de Admiraliteit van Amsterdam, bewapening: 56-62 stukken.
- 1654-1688: fregat van de Admiraliteit van Friesland, bewapening: 44-52 stukken.
- 1658-1665: fregat van de Admiraliteit van Amsterdam, bewapening: 36-48 stukken.
- 1666-1688: linieschip van de Admiraliteit van Friesland, bewapening: 70 stukken.
- 1683-1694: linieschip van de Admiraliteit van Amsterdam, bewapening: 50-52 stukken.
- 1692-1706: linieschip van de Admiraliteit van Friesland, bewapening: 44 stukken.
- 1782-1783: linieschip van de Admiraliteit van Friesland, bewapening: 64-68 stukken.
- 1783-1792: linieschip van de Admiraliteit van Friesland, bewapening 74 stukken.
- 1857-1863: schroefstoomschip der 2e klasse, bewapening: 14 stukken.
- 1954-1981: onderzeebootjager van B-klasse.

De eerste helikopter van de Koninklijke marine

onschatbare diensten tijdens de Water noodramp in 1953.

Na deze immense noodsituatie, werd de helikopter vervolgens aan wal geplaatst bij het marinevliegkamp Valkenburg, bij Katwijk.

De PH-HAA was de allereerste helikopter met een Nederlandse registratie.

Zij werd in 1947 gekocht door een consortium van bedrijven en ministerie om de mogelijkheden te onderzoeken.

In 1951 werd zij daadwerkelijk gekocht voor de MLD en knalgeel geschilderd.

Het toestel werd in 1959 uit dienst genomen en verkocht.

Noot:

In het Aviodrome staat een Britse Dargonfly geschilderd als de "Jezebel"



Deze maand, 73 jaar geleden, werd de eerste helikopter aankoop gedaan door de Koninklijke Marine.

Het betrof de Sikorsky S-51, in Nederland geregistreerd als PH-HAA en later bekend als Jezebel.

Deze helikopter was van 1952 tot mei 1953 aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman gestationeerd.

Hoofdzakelijk fungeerde zij als *Plane Yard* en voor zoek en reddingsoperaties.

Jezebel, als enige Nederlandse helikopter, bewees

Schaduwen van licht

De licht gebogen muur vormt een deel van de levenscirkel, waarin drie uitgehouwen silhouetten van personen de overledenen en de leegte die zij achterlaten symboliseren.

Bovenaan weerspiegelen de golven de zee en de emotionele gold die de dood met zich meebrengt.

Een boot met drie treurende mensen vaart symbolisch door het leven, terwijl de vier pilaren de elementen van aarde, water, lucht en vuur vertegenwoordigen.

Het aantal van de drie silhouetten staat voor de heilige drie-eenheid van de hemel.

De getallen vier en drie staan dus voor hemel en aarde, oftewel leven en dood.



Oprichting van de Onderzeedienst

21 december, de dag dat de Onderzeedienst 117 jaar geleden werd opgericht.

Het was een historisch moment in 1905 toen de allereerste Nederlandse onderzeeboot, de Hr. Ms. O1 te water werd gelaten op Willemsoord.

Deze innovatieve onderzeeër was gebaseerd op een Amerikaans ontwerp.

De O1 maakte een opmerkelijke reis binnendoor naar Den Helder, waar een speciale Amerikaanse bemanning was overgevlogen voor proefvaarten. De marineleiding was echter nog niet overtuigd.

Terug in Vlissingen nam Luitenant-ter-zee Paul Koster de O1 onder zijn hoede.

Met een zeer bekwame bemanning aan boord zette hij in juli 1906 koers (buitenom) naar Den Helder.

Deze proefvaart was een groot succes waarop de **Lucter et Emergo** als O1 in dienst kwam bij de Koninklijke marine.





Marinemuseum

2 u. · 🌐

...

🎄 De kerstvakantie staat voor de deur en dat betekent dat er weer van alles te beleven valt in het museum.

Dit jaar hebben wij twee nieuwe activiteiten, Navy Balance en de familiefoto 📸

Blijf op de hoogte via deze pagina of kijk op onze... [Meer weergeven](#)



Kerstfeest Hr Ms Amsterdam Nieuw-Guinea 1959-1960



Marinemuseum

14 dec · 🌐

..

Vandaag 123 jaar geleden, de dag dat de Indische Marine Torpedodienst werd opgericht.

Op de marinebasis van Surabaya arriveerde een Torpedoatelier met zeventien torpedo's. Het Departement van Koloniën had deze aankoop gestart. De torpedo's werden voorzien van opeenvolgende nummers, wat gehandhaafd bleef... [Meer weergever](#)



Deel uw (zoutwater)ervaring met ons!

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

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

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

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

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

Deel uw (zoutwater)ervaring met ons!

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

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

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

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

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

WORD VRIEND VAN HET MARINEMUSEUM

Het Museum

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

Een 'must' voor jong en oud

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

De Stichting

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

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

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

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



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

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

E-mailadres: vrienden@marinemuseum.nl

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