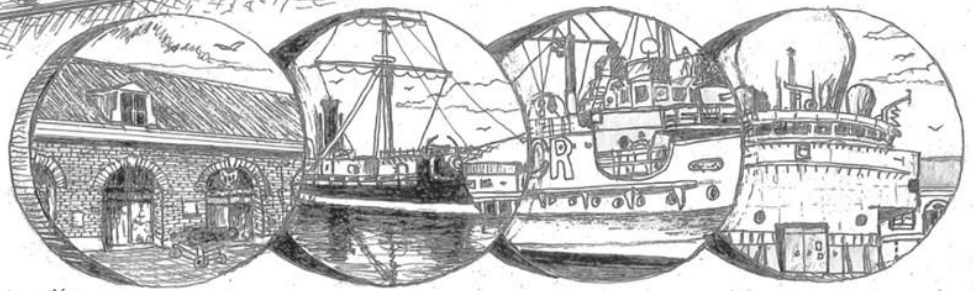


34^e jaargang



duffvica

duffvica

POSTBOEI

November 2024

nr. 2024/5



**100.000e
BEZOEKER**

Algemene informatie

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

De donatie voor een individueel lidmaatschap van de Stichting bedraagt € 18,00 per jaar, die voor een partnerlidmaatschap € 31,00 per jaar en € 360,00 voor een donatie voor het leven.

Belangstellenden kunnen zich aanmelden bij het secretariaat.

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

De Stichting biedt haar donateurs de volgende faciliteiten:

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

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

Samenstelling van het bestuur

Donateurs met Ere-status

Mevr. W. van Son † 2001-2021

Dhr. H. de Bles 2017

Voorzitter

Fijko van der Laan

Email: ftsvanderlaan@hetnet.nl

Secretaris

Adriaan Leeuw

vrienden@marinemuseum.nl

Penningmeester

Dirk Jan Goedee

djgoedee@kpnmail.nl

Redactie

Tom Geiger

tgeiger@quicknet.nl

Activiteiten coördinator

Frits Rohling

Frits.rohling@gmail.com

Website

Marinemuseum.nl/nl/word-vriend

Het bestuur wordt bijgestaan door adviseur

Kees Boelema Robertus

Vestigingsdirecteur Marine museum



INHOUD POSTBOEI

Algemene informatie, ere status donateurs	2
Samenstelling Bestuur	
Inhoud, Agenda	3
Voorwoord van de voorzitter	4
Voorwoord van de directeur	4
Oproep zoutwaterverhalen	5
Lappen en naaien	5
Vrijwilligerskorps Curaçao	6
Het Simonoseki kanon	9
Vrijwilligers Werven op de 50+ Beurs	10
Periscoop op! Terug in de Indische wateren	11
Het leven onder water aan boord van de O21	14
Commandeur Johannes Frans van Dulm	16
Oude mijnenveger Hoogeveen naar Rotterdam om gesloopt te worden.	18
De rol van Engelse spionnen, maand voor in D-Day	20
Onder- en bovenwater: het onderhoud beide museumschepen	22
Indrukwekkend afscheid van overleden vrijwilliger Jaap Schol.	22
A Letter from Down Under: Australië bezoekt het museum	24
Verslag Bosscher lezing: 120 jaar verbindingdienst deel 1	25
Verslag Bosscher lezing: Mijnenbestrijding nieuwe stijl, deel 3 (van 16 maart)	29
Francien de Zeeuw, Onze eerste MARVA	34
November: 100.000 bezoekers!	34
Proefvaart de Den Helder	35

Agenda 2025

Vriendendag

10 April Uitgebreid bezoek aan Damen Naval te Vlissingen.

Meer informatie volgt.

Marinemuseum

**Prijzen
Donateurs** Individuele donateurs:
€ 18,00
Partner donateurs:
€ 31,00
Donatie voor het leven:
€ 360,00

Bosscher lezingen in 2025

1 Maart The Western Front Association.
"Ontwikkeling van het vliegkampschip"
Spreker: Taco de Bruin

6 juni Lezing RAF-Dutch SQ 320
Sprekers:
Drs. Lucas van der Hoeven
Dr. P.E. (Erwin) van Loo (NIMH)

Dit in samenwerking met het Marine museum

Exposities in het museum

Hellships

Geschutmakerij Over de transporten door de Japanse bezetter van krijgsgevangen, burgergeïnterneerden en Indonesische dwangarbeiders vanuit Nederlands-Indië.

Schorpioen Foto tentoonstelling:
80 jaar MARVA / vrouwelijke militairen

www.marinemuseum.nl/nl/stories

Voorwoord van de voorzitter Fijko van der Laan

Waarde vrienden en donateurs,

Alweer een Postboei, aflevering 5 van dit jaar. Ook nu weer een uitgave vol met marine verhalen. Maar eerst een woord tot u, onze donateurs. Ieder jaar wordt het bestuur blij verrast, dat u steeds weer tot de gulle gevers behoort. Dat zorgt ervoor dat we zo nu en dan een flinke aankoop op het wensenlijstje van het Museum kunnen meefinancieren. De wensen komen via de directeur, Kees Boelema Robertus, onze kant op en zijn natuurlijk tevoren binnen de museumstaf afgestemd. De conservatoren spelen daarbij een belangrijke rol. Afhankelijk van de stand van de bankrekening van de stichting bepalen we als bestuur vervolgens hoe groot onze bijdrage aan een gewenste aankoop kan zijn. Ook recent is een verzoek tot meefinancieren aan ons gedaan. Na alle afwegingen heeft het bestuur besloten om deze keer het gehele aankoopbedrag voor onze rekening te nemen. En desondanks blijft er nog voldoende op de bankrekening over. In de bijdrage van Kees Boelema Robertus in deze Postboei leest u meer over deze aankoop. Dus nogmaals, heel veel dank donateurs dat u dit mogelijk heeft gemaakt! Eenmaal in de collectie opgenomen zal uiteraard vermeld worden dat de Stichting de aankoop mogelijk heeft gemaakt.

In deze Postboei de verslagen van de Bosscher lezingen met de onderwerpen Mijnenbestrijding in de 21^e eeuw en 120 jaar Marine verbindingdienst. Nog even de achtergrond van de Bosscher lezingen. Flip Bosscher was destijds in mijn adelborstentijd docent maritieme geschiedenis aan het KIM en tevens de conservator van het Marinemuseum. Na zijn uitstap naar Groningen en zijn terugkeer naar Den Helder heeft Flip een aantal jaren lezingen verzorgd voor de Stichting over Maritieme geschiedenis. Zijn voordrachten waren altijd doorspekt met vele anekdotes. Als geen ander wist Flip zijn publiek te boeien, een ware verteller. Flip was dus min of meer de initiatiefnemer om lezingen over marine onderwerpen te organiseren als activiteit voor onze donateurs. Zijn lezingen konden altijd op een vast gezelschap toehoorders rekenen. Na zijn overlijden heeft het bestuur besloten als eerbetoon de lezingencyclus voort te zetten en zijn naam daaraan te verbinden.

Enfin, de lezing op 19 oktober door Jan Buzepol (voormalig Chef Marine verbindingdienst) over de verbindingdienst bood een mooi inkijkje achter de schermen van de Haagse bureaupolitiek bij de admiraliteit. En vanzelfsprekend ook over het belang van de juiste informatie op het juiste tijdstip op de juiste plaats zien te krijgen. De Verbindingsschool, de VBS, vertaalde de afkorting als 'Veilig, Betrouwbaar en Snel'. Maar naast de verslagen staat er nog veel meer leeswaardigs in deze Postboei. Daarom veel leesplezier en hopelijk weer tot ziens in ons Marinemuseum!

Voorwoord van de directeur van het Marine museum Kees Boelema Robertus

Waarde vrienden,

De laatste Postboei van het jaar alweer. 2024 flitst voorbij, het zal de leeftijd zijn.

Mannen van de Postboei: bedankt voor weer een jaar met vele mooie en interessante Marine verhalen. Die verhalen zijn nooit op, dat blijkt telkens weer als ik de inhoud van de Postboei tot me neem. Ik word er altijd blij van en stiekem ook een beetje trots op het feit dat wij in het Museum ook die verhalen vertellen. Verhalen over een bijzonder bedrijf; wij zijn als museum denk ik ook besmet met de mores van dat bedrijf. Dat vinden we wellicht gewoon, maar dat is het niet.

In deze Postboei treft u foto's van het afscheid van Jaap Schol, vrijwilliger van ons Museum, ons helaas ontvallen. Als u die foto's ziet, weet u wat voor een team wij hebben.

Op 1 november verwelkomden wij de 100.000^e bezoeker. Dat gebeurde vorig jaar voor het eerst in het bestaan van het Museum en het feit dat het nu weer gebeurt is reden tot vreugde. Kennelijk doen we iets goed. Het gaat niet vanzelf. Er wordt door velen hard gewerkt om dit mogelijk te maken, een woord van grote dank aan hen zijn op hun plaats.

Dan drijven we langzaam naar Sinterklaas, en het verheugt me te kunnen melden dat wij ons cadeau al binnen hebben.

U, Vrienden heeft ons een cadeau gegeven, namelijk het *scheepsmodel van het fregat der eerste klasse Prins van Oranje (1844-1897), schaal 1:75, gebouwd door Jt. Mulder*. Dit model voegen wij graag toe aan onze collectie vanwege de historische context.



Die context volgt hierna zoals verwoord door Leon Homburg:

'nadat de laatste lineschepen halverwege de 19e eeuw uit de vaart waren genomen, vormden de fregatten der 1e klasse de ruggengraat van de Koninklijke Marine.

Gebouwd in een periode dat stoomvoortstuwning voorzichtig voet aan de grond kreeg bij de marine, waren dit de laatste grote zeilschepen.

De Prins van Oranje, vernoemd naar Prins Hendrik de Zeevaarder, heeft reizen gemaakt naar de Middellandse Zee, Oost- en West-Indië en deelgenomen aan de 3e Bali expeditie (1849) en het beschermen van de Nederlandse belangen tijdens de Krimoorlog (1853). Het thema 'de laatste grote zeilschepen' vormt tot nog toe een belangrijk hiaat in de collectie van het Marinemuseum. Met de verwerving van dit model zet het museum een belangrijke stap om deze leemte te vullen.'

Dank Vrienden dat jullie dit mogelijk gemaakt hebben. We zijn er blij mee en zullen er goed op passen.



Dan zijn we de grote zaal van de **Geschutmakerij** aan het leeghalen omdat we die zaal gereed aan het maken zijn voor

het plaatsen van nieuwe tentoonstelling 'de Marine van Nu'. Na lange voorbereiding is het altijd spannend als het echt gaat gebeuren, het wordt concreet. In deze tentoonstelling hopen wij de recentere en toekomstige marine in de etalage te zetten als technisch hoogwaardig en stoer krijsbedrijf. Het vergaren van collectie voor die tentoonstelling vordert stukje bij beetje. Wij zijn erg blij dat wij de gelegenheid krijgen om bijvoorbeeld een Goalkeeper naar binnen te rijden. Als je die niet mee naar huis mag nemen is het Museum toch een hele goede tweede keuze om dit systeem te tonen. U krijgt in een volgende Postboei meer details over deze tentoonstelling die we hopen te openen ergens voor de zomervakantie volgend jaar.

Ook zijn we ons aan het voorbereiden op het project **vernieuwing Marinemuseum**. Inmiddels hebben wij een externe partij bereid gevonden om met ons het ambitiedocument voor Marinemuseum 2.0 vorm te gaan geven. Zo'n document is nodig om te komen tot een Programma van Eisen. En die is weer nodig om de bouwklus in de markt te zetten. Het is nog wel een route te gaan, maar het is zeer inspirerend traject en het wordt vervolgd.

Op 31 oktober 1944 werd bij Koninklijk Besluit de **Marine Vrouwenafdeling (Marva)** opgericht. Op 31 oktober 2024 rijkte Admiraal Tas in gebouw de Dukdalf op Willemsoord het eerste exemplaar van het fotoboek '80 jaar vrouwen bij de Koninklijke Marine' uit aan de dochter van **Corinne van Boetzelaer**, de eerste vrouwelijke marineofficier. Het boek bevat portretten en persoonlijke verhalen van vrouwen, militairen en burgermedewerkers, die nu bij de Marine dienen. Het is een zeer fraai boek geworden maar helemaal fraai is de bijbehorende tentoonstelling op de Schorpioen waar de eerder genoemde portretten en verhalen te zien zijn.

Deze tentoonstelling was door veel 'last minute' inzet net op tijd klaar. Het is mooi dat het gelukt is, mocht u in de buurt zijn: het is echt een mooie tentoonstelling geworden.

U ziet, er gebeurt genoeg in het Museum en wij kunnen breed glimlachend naar 2025 op weg gaan. Dit is de laatste Postboei van dit jaar, en om die reden zou ik u al mooie Feestdagen kunnen wensen, maar dat voelt echt nog een beetje te vroeg. Ik spreek de hoop uit dat u niet vergeten wordt door de Goedheiligman en dat straks een mooie decembermaand mag beleven. Ik hoop u te zien in Den Helder in uw mooie Museum, en dank u nogmaals voor uw betrokkenheid. Wij genieten daarvan en kunnen niet zonder.

Hartelijke zeemansgroet, Kees

Lappen en naaien



Matrozen bezig met het "lappen en naaien" van seinvlaggen aan boord van het opleidingsschip Zr. Ms. Admiraal van Wassenaar (1857-1913)

LAPPEN EN NAAIEN

Olieverf op doek, door Herman Maarten Krabbé (1868 – 1931)
1835
Marine museum

- Op de voorgrond staat een korporaal op de plaats rust.
- In het midden een tamboermarinier met daarachter twee met geweer bewapende matrozen.
- Op de achtergrond zijn matrozen aan het werk.
- Het unieke van dit schilderij is dat de mens centraal staat.

Herman Maarten Krabbé heeft veel militairen op het doek vastgelegd.

Het vrijwilligerskorps Curaçao



Vanwege de grondwetswijziging van 1938 maakten Suriname en Curaçao, waaronder Aruba, Bonaire, Sint-Maarten, Sint-Eustatius en Saba, deel uit van het Koninkrijk der Nederlanden (artikel 1).

De koning had het opperbestuur over deze rijkdelen (artikel 62) en in artikel 188 stond beschreven dat er tot bescherming van de belangen van de staat een zee- en landmacht waren, bestaande uit vrijwillig dienenden en dienstplichtigen.

Voor de dienstplichtigen op zee gold dat zij bestemd waren om te dienen in en buiten Europa (artikel 191). Dienstplichtigen bij de landmacht mochten alleen met toestemming worden uitgezonden naar Nederlands-Indië, Suriname en Curaçao (artikel 192).

Het oppergezag over zee- en landmacht berustte bij de Koning (artikel 61).

De minister die verantwoordelijk was voor de defensie van de overzeese rijkdelen was de Minister van Koloniën.

Dit hield in dat de Minister van Koloniën financieel verantwoordelijk was voor de kosten van de accommodatie en de bedrijfskosten van de strijdkrachten.

De Minister van Defensie stelde geld beschikbaar voor een kostenverdelings-schema voor de strijdkrachten in Suriname en Curaçao.

Na de Eerste Wereld Oorlog had de regering afgezien van het permanent stationeren van een Nederlands oorlogsschip in de Caraïbische wateren en werd er incidenteel door eenheden van de Koninklijke Marine een bezoek gebracht aan deze overzeese rijkdelen.

Het gevolg hiervan was dat er op 8 juni 1929 geen Nederlands oorlogsschip aanwezig was toen de Venezolaanse revolutionair Rafael Simón Urbina met een aantal Venezolaanse medestanders en samenzweerders tegen het bewind van president Gomez (Venezuela), het Waterfort, fort Amsterdam, te Willemstad overvielen.



Fort Amsterdam, Curaçao

Het doel van deze overval was de wapenvoorraad in het Waterfort buit te maken, waaronder 200 geweren, vier mitrailleurs, 1 veldkijker, 38 pistolen, 75 klewangs en munitie. En passant werd ook de gouvernementskas meegenomen.

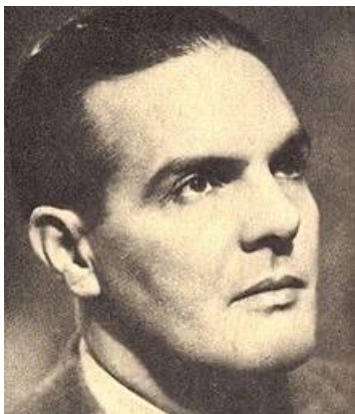
Tevens werden de Gouverneur, Ir. Fruytier, en de garnizoenscommandant, Kapitein Borren, als gijzelaars meegevoerd.



Urbina in het midden (1929)

Bij de overval op Fort Amsterdam kwamen Sergeant-Majoor Vaas en de sergeanten Mercius en Van Zuijl om het leven.

Urbina werd geholpen door de leider van de communistische partij Gustavo Machado Morales en ongeveer 45 andere Venezolanen die werkzaam waren bij onder andere de Shell raffinaderij te Willemstad.



Gustavo Machado Morales (1898-1983)

Naar aanleiding van deze gebeurtenis stond het Nederlandse Parlement op haar achterste poten, de overval werd een internationaal schandaal, maar er werd geen schuldige gevonden. De Minister van Koloniën verschool zich achter de regering met de woorden: "De ontbloting van Curaçao van garnizoen heeft door de regering niet zomaar klakkeloos plaatsgevonden, de regering is steeds diligent geweest en heeft in geen enkel opzicht verzuim gepleegd". Hij

voelde zich dan ook onbehagelijk, dat de West zo weinig bezocht werd van Marin zijde.

De gemoederen binnen het parlement werden vervolgens gekalmeerd met de stationering van een oorlogsschip en de plaatsing van een klein aantal mariniers op Curaçao en op Aruba. In Suriname veranderde er niets; daar zorgden 160 militairen onder bevel van een kapitein van de Koninklijke Landmacht voor de verdediging van een rijksdeel, elf keer zo groot als Nederland.



Als reactie op deze overval werd op 23 juni 1929 door de zakenman Carlos Nicolas "Sjon Cai" Winkel het Vrijwilliger Korps Curaçao opgericht, op zijn landgoed "Villa Maria".

Bij deze vergadering waren zo'n 200 personen aanwezig, waaronder ook voormalige leden van het Weerbaarheids-korps, die zich allen inschreven als vrijwilliger.

Vanaf het eerste moment bestond het Korps uit 300 tot 400 vrijwilligers onder bevel van Winkel en de luitenants Meyboom en Insbrucker. De vrijwilligers werden getraind door officieren van de Mariniers en later door officieren van de Landmacht of (Militaire) Politie.

Hetzelfde gebeurde op de eilanden Aruba, Bonaire en Sint-Maarten, waar de korpsen Vrijwilligers Korps Aruba (VKA), Vrijwilligers Korps Bonaire (VKB) en Vrijwilligers Korps Sint-Maarten (VKS) werden opgericht.

De heer Winkel voerde tot 1919 al het bevel over een Weerbaarheids Korps op Curaçao. Toen hij zich echter in 1919 om zakelijke redenen in Havana op Cuba vestigde, werd het weerbaarheidskorps ontbonden.

Toen het Vrijwilligers Korps Curaçao één jaar bestond marcheerden de vrijwilligers door de stad in het wit met een Oranje Cocarde op de borst.

De heer Winkel steunde het Korps persoonlijk uit eigen zak, totdat het later een eigen subsidie van f 4.000,- per jaar van het gouvernement kreeg. Niettemin bleef Kapitein Winkel het Korps steunen.

Winkel kreeg hulp van Zijne Excellentie Gouverneur B.W.Th. Van Slobbe (1930-1936) en de Kapitein der Mariniers D.P. Ravelli, die zijn manschappen beschikbaar stelde om het Korps te trainen.



Er was altijd een goede verstandhouding tussen beide korpsen en bij het tweejarig bestaan van het Korps droegen de vrijwilligers witte broeken en zwarte jassen, net als de vroegere politiemannen. Ook kregen zij groene uniformen voor dagelijks gebruik en velddiensten.

Wanneer het Korps door de Punda en Otrabandastraten marcheerde deed zij dat onder begeleiding van hun eigen muziek



Gouverneur van Curaçao G.J.J. Wouters (midden), 1936 – 1942

Wanneer Curaçao door de Nederlandse regering wordt betrokken bij de mobilisatie, 26 augustus 1939, vanwege de op handen zijnde Tweede Wereldoorlog, werden ook de vrijwilligers door het Gouvernement onder de wapenen geroepen. Zij werden ingezet voor de bewaking op Bullenbaai, Isla (Shell raffinaderij), Caracasbaai, Fuikbaai en Steenrijk. Maar ook de Militaire Politie werd door vele vrijwilligers ondersteund, en er waren ook vrijwilligers die het eiland verlieten om dienst te doen op Aruba en Bonaire.

In 1938 heeft de gouverneur van Curaçao al aan de Nederlandse regering laten weten: " Zoals de toestand nu is, zijn wij vrijwel weerloos en in elk geval niet n staat de olieraffinaderijen, welke voor ons van zulk een grote betekenis zijn, behoorlijk te beschermen".

Daarbij liet hij weten reeds op eigen initiatief een "Defensie-fonds" in het leven te hebben geroepen en ook voor het eerst vrijwillig een bedrag van

f 100.000,-- op de eigen begroting te hebben gebracht.

Ondanks allerlei beloften om geld en materieel te sturen, liet de Minister van Koloniën op 20 februari 1940 per brief weten dat hij geen gelden beschikbaar had.

Hieruit blijkt dat ten aanzien van de Antillen het beleid van de Departementen van Koloniën en Defensie beperkt bleef tot een klein aantal al even kleine maatregelen en dit in jaren, dat het oorlogsgevaar wel zeer duidelijk voor de deur stond.

In 1938 had gouverneur Wouters al gevraagd om in zijn ambtsgebied een defensiestaf in het leven te roepen en om een hoofdofficier – bij voorkeur van de zeemacht –. Eind mei 1940 werd deze hoofdofficier uitgezonden in de persoon van KTZ W. Van den Donker, als aflosser van de commandant van de Hr. Ms. Van Kinsbergen, toen de Algemeen Militair Commandant (AMC) en Oudst aanwezig Zeeofficier (OAZ).

Naast de kanonneerboot Van Kinsbergen, de onderzeeboot O14 en O15, twee gecharterde KLM-vliegtuigen type Fokker F18, op Curaçao aan mariniers 2 officieren en 147 man, op Aruba 1 officier en 75 man, aan vloot-personeel op Curaçao 6 officieren en 33 man, op Aruba 6 officieren en 14 man, aan militaire politie op Curaçao 2 officieren en 155 man, op Aruba 1 officier en 46 man, *Vrijwilligerskorps Curaçao* 2 officieren en 250 man met nog 68 man aan rekruten en verplegend personeel, *Vrijwilligerskorps Aruba* 52 man en 31 rekruten, op Curaçao de King's Shropshire Light Infantry met 18 officieren en 433 man, op Aruba Franse troepen met 4 officieren en 173 man en op Bonaire een detachement militaire politie van 50 man.

Op 2 augustus 1941 vertrok de O15 naar Halifax voor reparatie en op 12 september vertrok de O14 naar Schotland. In februari waren al 30 mariniers naar Engeland gestuurd en werden vervangen door de eerste lichte dienstplichtigen van de schutterij, op Curaçao 202 man en op Aruba 72 man. In 1944 bereikte de schutterij, met circa tien lichten onder de wapenen, een getalsterkte van 3000 à 3500 man. Het Vrijwilligers Korps Curaçao groeide in de oorlogsjaren van 100 tot 500 man.



Marinebasis Suffisant is gastheer van het Vrijwilligers Korps Curaçao. Deze vrijwilligers zijn inzetbaar voor de handhaving van rust en orde op het eiland, onder bevel van Luitenant-Kolonel R. (Roger) Gibbes.

De VKC wordt volledig gerund door vrijwilligers. Zij ondersteunen Defensie Caraïbisch gebied en de lokale autoriteiten waar nodig.

De huidige bezetting van het (95-jarige) korps telt momenteel 138 manschappen, 32 onderofficieren en 16 officieren.

Wanneer de leden van de VKC moeten worden ingezet, worden zij door hun werkgevers vrijgesteld van hun reguliere werkzaamheden.

Bronnen:

Het Marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog, Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk, Hfdstk 5: West-Indië 1929-1945

De KM in de Tweede Wereldoorlog, Ph.M. Bosscher, Deel I: blz. 74 (Ik mis helaas nog steeds deel III, FR)

Amigoe di Curaçao, 23-06-1944

Vastwerken, AVOM: jaargang 39 nr. 3

Parade van het Vrijwilligers Korps Curaçao



Het Shimonoseki kanon uit Japan aan boord van het radarstoomschip Zr.Ms. Amsterdam

Het voorlaadkanon werd buitgemaakt tijdens de forcering van de Straat van Shimonoseki (Japan) in september 1864.

Het loop van het kanon is gemaakt van brons bij Friedrich Krupp, Essen (Duitsland)

Het kanon is door het Museum Bronbeek, Arnhem geschonken aan het Marine museum.

Het voorlaadkanon, op veldaffuit, is uit circa 1850, en heeft een kaliber van 10.2 cm (8-ponder)



Op 5 en 6 september 1864 maakte een internationaal marine eskader een einde aan de door de vorst van Nagato geblokkeerde vaarroute in de Straat van Shimonoseki.

Hierbij werden tweeënzestig kanons in beslag genomen. De veldaffuit heeft onder het ijzeren beslag op de wielen Japanse karakters en werd door de Japanner Yoshikane vervaardigd.



**AQUAREL DOOR VAN GULIK
VIER NEDERLANDSE SCHEPEN, (MEDUSA, METALEN KRUIS,
AMSTERDAM EN DJAMBI) NEGEN ENGELSE, DRIE FRANSE EN EEN
GEHURDE STOOMBOOT ONDER NOORD-AMERIKAANSE VLAG,
NAMEN AAN DEZE GEALLIEERDE OPERATIE DEEL.**



**POSEREN AAN BOORD VAN ZR. MS. RADARSTOOMBOOT
AMSTERDAM**

Het Marinemuseum zoekt vrijwilligers op de 50+ beurs

Vrijwilligers van het Marinemuseum stonden met een stand op de **50+** beurs in de Kampanje te den Helder. Daar werd aandacht gevraagd om vrijwilligers te worden in ons museum.

De coördinator, Henriette Hopman (zie foto) bemande met drie vrijwilligers de stand.



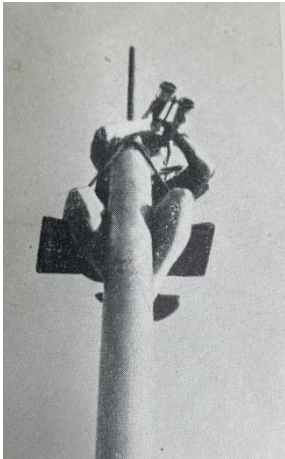
**DE COÖRDINATOR VRIJWILLIGERS,
HENRIETTE HOPMAN**

Er was veel aandacht, natuurlijk ook voor de sleutelhangers en de folders, maar ook informatie voor de "Stichting Vrienden van het Marine museum"

Diverse vragen zoals "ik heb nog foto's van mijn vader enz." Die werden door gewezen naar het info mail adres voor beantwoording van vragen.

Mocht u zelf, familieleden of kennissen interesse hebben, op de website van het Marinemuseum staat een link naar "Wij zoeken nieuwe vrijwilligers"

Periscoop op! Terug naar Indische wateren



TERUG IN INDISCHE WATEREN. UITKIJK IN DE MAST.

In 1941 was besloten om, met het oog op de versterking van de Zeemacht in het Verre oosten, het vlaggenschip van de KNSM, het motorschip **Columbia**, om te bouwen tot onderzeeboot-moederschip. Toen de Hr. Ms. Columbia in januari 1942 het UK verliet, ging ook het grootste deel van het reservepersoneel uit Dundee mee.

De Columbia was geen gelukkig leven beschoren. Zij kwam te laat in het Oosten – Ned. Indië was reeds gevallen – en werd toen naar Colombo gedirigeerd, later naar Bombay, waar zij gastvrijheid verleende aan de uit Indië ontsnapte onderzeeboten. Daarna vertrok zij via Mombassa naar East London in Zuid-Afrika om tenslotte op 27 februari 1943 op weg naar Simonstad te worden getorpedeerd. Gelukkig was het verlies aan personeel gering, doch veel materieel ging naar de bodem van de zee.

Een nieuwe slag trof de Onderzeedienst, toen een passagiersschip, waarmee een volledige Nederlandse onderzeedienst bemanning uit Australië naar Engeland was vertrokken, in de Atlantische Oceaan werd getorpedeerd.

Slechts de commandant van dit detachement, LTZ1 H.C.J. Coumou (voormalig commandant van de **K12**) en vier leden van zijn ploeg wisten er in een reddingsboot het levend af te brengen.

De indienststelling van Hr. Ms. **Haai**, een zusterschip van Hr. Ms. **Dolfijn**, kon toen wegens personeelsgebrek niet doorgaan.

De operationele boten waren intussen alleen nog maar actief in de Middellandse Zee en het Verre Oosten, slechts de **O15** bleef bij de Noorse kust opereren met als thuishaven Dundee.

De **O14** was medio 1942 uit de sterkte afgevoerd en de bemanning overgegaan op de Hr. Ms. **Zeehond**. Die echter voornamelijk als oefenboot werd gebruikt. Het onderzoek naar de conditie, waarin de uit de strijd om Ned. Indië overgebleven onderzeeboten zich bevonden, wees uit dat deze boten aan een grondig onderhoud toe waren. Men had immers voortdurend het uiterste van het materieel gevergd en dikwijls herstellingswerkzaamheden uitgesteld indien dit maar even mogelijk was. Doch nu was "groot onderhoud" dan ook absoluut noodzakelijk. Dit bracht weer nieuwe zorgen, want noch in Brits-Indië, noch in Australië was hiervoor gelegenheid.

Wel werden enige voorlopige herstellingen verricht en waren de **K15** en de **O19** nog in staat patrouilles te maken in resp. in Straat Malakka en de Maldiven, doch

de boten moesten beslist in het dok.

De **K14**, waarvan het commando op 1 april 1942 was overgegaan op LTZ1 J.H. Geijs, was er nog erger aan toe. Men besloot toen deze boten naar Philadelphia te zenden voor groot onderhoud. Dit betekende een reis van 15.000 mijl, want daar de route via de Middellandse Zee gesloten was, moest met ronde Kaap varen. In Bombay werden de drie boten voor deze tocht rond de halve wereld gereed gemaakt. Eind juli verliet de laatste boot Brits-Indië.

De K14 en de K15 begonnen de reis kort na elkaar. Via Diego Suarez (Madagaskar) ging het naar East London (Z-Afrika) en volgde, na een kort verblijf te Kaapstad, de oversteek naar N-Amerika. Na 1000 mijl, kreeg de K14 machineschade en was gedwongen naar Kaapstad terug te keren. De reparaties namen een maand in beslag. Toen ging het verder, na een kort oponthoud te Freetown in verband met de geallieerde operaties bij Dakar.

Op 1 november 1942 arriveerde de K15 te Philadelphia. K14 volgde op 12 december.

De **O19** was van Brits-Indië eerst naar Kilindini aan de oostkust van Afrika vertrokken en deed daar een tijdlang Asdic-werk. Zij deed dus dienst al doelschip voor de opleiding van onderzeeboot verkenneren. Vervolgens werd zij naar Kaapstad gedirigeerd om daar de **O21** op te wachten, welke boot op reis naar het Verre Oosten was en onderweg ernstige machineschade had gekregen.

Deze bleek van zodanige aard dat het was uitgesloten dat men de schade in Zuid-Afrika kon herstellen. De enige oplossing was, dat de O19 één van haar machineonderdelen aan de O21 afstond, opdat deze boot haar reis naar het Verre Oosten zou kunnen vervolgen.

Het herstellen van de schade was een omvangrijk en moeilijk werk, doch het werd door eigen personeel verricht. Een technische prestatie van de eerste rang! H.M. Koningin Wilhelmina benoemde de beide Hoofden van de machinekamer: Officier M.S. Vos (O19) en Officier M.S. Metz (O21) tot ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

De O21 vervolgde toen haar weg naar Colombo, terwijl de O19 op één dieselmotor de tocht van Z. Afrika naar Engeland maakte en daar in reparatie ging.

De K14 en de K15 werden op de Amerikaanse Marinewerf te Philadelphia grondig onderhanden genomen. Zes maanden nam dit werk in beslag. De laatste maand hiervan werd gebruikt om "op te werken." Waartoe de boten gestationeerd werden op de Amerikaanse onderzeebootbasis New London.

Tijdens hun verblijf in de VS zijn de beide commandanten te Ottawa door H.K.H. Prinses Juliana ontvangen en kort daarna kwam een gedeelte van de bemanning eveneens bij de Prinses op bezoek. De schipper van de K14 beschreef dit bezoek met deze woorden: "Het was alsof je thuiskwam, zo hartelijk werden we ontvangen."

De prinses verzocht de mannen van de K14 en de K15 om bij aankomst in Engeland de hartelijke groeten aan H.M. de Koningin over te brengen en in juli 1943, toen de boten in Schotland arriveerden om nog enige veranderingen te ondergaan, werd zonnemankeren aan dit verzoek gevolg gegeven.

Eind 1943 vertrokken de boten van Engeland naar Australië. De drie O-boten die gedurende 1941 in de Middellandse Zee hadden geopereerd, waren aan het einde van dat jaar de een na de ander naar Engeland teruggekeerd voor onderhoud.

De **O23** was het eerder gereed en werd naar het Verre Oosten gedirigeerd. LTZ1 A.M. Valkenburg nam het bevel over van LTZ1 K. van Dongen en bracht de boot door de Med. Naar Colombo, waar de O23 verder deel uitmaakte van de Britse onderzeeboot flottielje.

De **O21** en **O24** moesten, gezien de toestand in de Med de reis naar het Verre Oosten rond de Kaap maken. Men weet reeds hoe de O21 daarbij door de O19 uit de moeilijkheden werd geholpen.

De **O23** was dus het eerst op patrouille in de Far East en bracht ook de eerste successen thuis. In juli 1942 patrouilleerde de boot in Straat Malakka. Een aanval op een Japans kustvaartuig gelukte slechts ten dele. De O23 viel het met kanonvuur aan en bracht de vijand schade aan, doch op het beslissende ogenblik haperde het kanon en moest de aanval worden afgebroken. Men kon in deze, door de Japanners beheerste wateren op velerlei moeilijkheden rekenen. De O23 ontweek deze niet, wanneer er een goede gelegenheid bestond om een torpedo te lanceren.

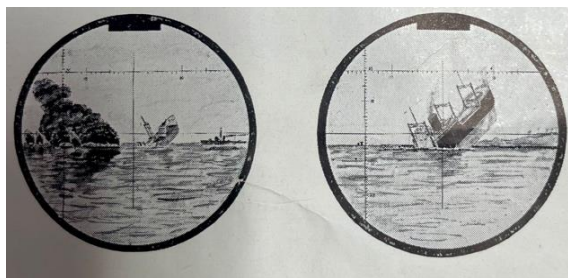
Toen in de ochtend van 29 juli twee Japanse kruisers werden gesignaleerd, geëscorteerd door vier torpedobootjagers, ging LTZ1 Valkenburg tot de aanval over. De torpedo's moesten onder zeer ongunstige omstandigheden worden gelanceerd. De vijand ontdekte ze bijtijds en joeg vier uren lang op de aanvaller, bijgestaan door nog twee inderhaast te hulp geroepen torpedobootjagers en enkele onderzeebootjagers. Vele dieptebommen werden uitgeworpen, doch LTZ1 Valkenburg wist zijn boot steeds weer vrij van de aanvallers te manoeuvreren. Op 80 voet diepte vond hij een zware waterlaag en hier bleef de boot geruisloos op liggen.

Op 2 augustus ontmoette de O23 in Straat Malakka een konvooi van vijf koopvaardijschepen. Waarvan het voorste als escorteschip dienstdeed. De eerste torpedo van de O23 (ongelukkigerwijze was dit de laatste bruikbare boegtorpedo) gold het schip, dat onmiddellijk op het escortevaartuig volgde. Maar er was iets niet in orde met de torpedo en deze lieg de grond in. Zeven seconden later volgde een explosie toe torpedo, niet ver vòòr de O23 de zeebodem raakte. De boot liep vrijwel geen schade op -enkele lampen gingen stuk- doch het konvooi was door de explosie en de daaropvolgende waterzuil gewaarschuwd en prompt wendde het escorteschip de steven naar S.B.

Het volgende schip deed het- zelfde, doch het derde wachtte even en bood aldus de onderzeeboot, die inmiddels ook 90° naar S.B. gedraaid was, een kans.

Twee torpedo's werden gelanceerd uit de hekbuizen, die 90° naar B.B. gebakst waren en na resp. 50 en 60 seconden werden twee explosies gehoord en zag men een rookkolom opstijgen.

De O23 draaide toen nogmaals 90° naar S.B. en gaf het achterste en grootste schip twee torpedo's uit de hekbuizen. Na 60 seconden volgde een geweldig explosie en in oogwenk stond het schip in lichterlaaie. Het escorteschip kwam terug en wierp dieptebommen, doch de O23 bleef buiten schot. Toen LTZ1 Valkenburg een half uur na de torpedering zijn boot op periscoopdiepte liet komen, zag hij dat beide schepen van voor tot achter in brand stonden. 11.000 ton scheepsruimte was vernietigd.



ZO TORPEDEERDE, ZAG EN TEKENE VAN DULM DE TWEE JAPANESE SCHEPEN IN STRAAT MALAKKA.

Het was de eerste slag, welke de Japanner in de hervatte strijd om Indië door de onderzeedienst werd toegebracht – het was het begin van de revanche - waar zo lang naar was uitgezien. Op 23 oktober torpedeerde de **O23** een koopvaardijship van 5.5 ton, dat in konvooi door Straat Malakka voer. Aanvankelijk werd dit schip als beschadigd opgegeven, doch later werd vastgesteld, dat het was gezonken.

Straat Malakka was ook het jachtterrein van de **O21** en de **O24**. Het was voor de bemanningen een bijzondere gewaarwording om de hun zo vertrouwde kusten van de Indische Archipel weer te zien, lieflijk en vredig als immer, doch nu de gevangenis van miljoenen mensen.

Op 11 februari 1943 schoot de O24 onder bevel van LTZ1 W.J. de Vries, een Japanse koopvaarder van 3.500 ton, met kanonvuur in de grond. Deze operatie vond plaats in de omgeving van de Salang eilanden op de Westkust van Malakka.

Op 13 maart vernietigde de **O21**, onder bevel van **LTZ1 J.F. van Dulm** een Japans voorraadschip voor de haven Port Blair in de Andamanen. Dit kwam de Japanners op 4.000 ton scheepsruimte te staan.

Red: ik ga in twee artikelen verder in op de O21 en zijn commandant Jan van Dulm

Reeds op 22 april boekte de O21 een nieuw succes. Zij kruiste in Straat Malakka, wachtende op eventuele

vijandelijke konvoeien. 's Nachts om 01:00 uur werd aan stuurboord het silhouet van een schip waargenomen. De onderzeeboot dook, doch het geruis van de schroeven werd steeds zwakker en het zag er naar uit dat deze prooi zou ontsnappen. LTZ1 van Dulm besloot toen boven water te komen, beide motoren werden vol aangezet en met een vaart van 18 mijl stootte de O21 door de tropische maannacht. Verschillende inlandse vissersschepjes werden gepasseerd, doch het is hoogst onwaarschijnlijk, dat de opvarenden enig idee hadden wat voor vaartuig hen voorbijging.

Tegen het aanbreken van de dag ging de O21 onder water. De moeite was beloond, het schip -een 7.500 tonner - was achterhaald. Het doel werd geëscorteerd door een torpedoboot van de Tidori klasse en het voer een zigzagkoers. Geduldig wachtte de commandant op zijn kans. Deze kwam na 40 minuten gespannen afwachten. Vier torpedo's joegen door het water en twee hiervan explodeerden tegen de scheepswand: één vlak voor de brug en de ander bij ruim 5.

Het schip brak in tweeën en het achterste deel vloog in brand.

De torpedoboot ging tot de aanval over en wierp een aantal dieptebommen. De O21 liep hierbij geen schade op.

Omstreeks 11 uur in de morgen werd een ander Japans schip waargenomen en resoluut ging men tot de aanval over.

Het doel bleek echt een zgn. "Q-ship" of lokschip te zijn, met zeer geringe diepgang en ingericht voor het bestrijden van onderzeeboten.

De torpedo's gingen royaal onder het schip door en onmiddellijk trok de vijand ten aanval.

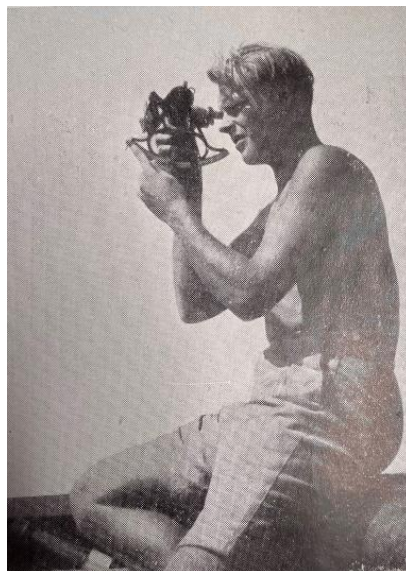
Een vijandelijk vliegtuig maakte de zaak nog een beetje ingewikkelder, doch weer kwam de O21 er zonder kleerscheuren af.

Op 20 augustus torpedeerde de **O24** (LTZ1 de Vries), bij Penang een vrachtschip van 5.000 ton

De beschrijving van de activiteiten van onze onderzeeboten in de Indische wateren kan helaas niet volledig zijn. Deze boten kregen behalve het in de tropen zeer uitputtende patrouillewerk nog vele andere opdrachten te vervullen, maar deze kunnen pas na het einde van de oorlog tegen Japan onthuld worden.

Red: vijf speciale operaties, waarbij geheime agenten in de Indische Archipel werden afgezet.

Menigmaal werd aan de opvarenden van de O21 gevraagd wat de krissen op de bloedvlag betekenden, maar een antwoord - althans een antwoord, waar men wat aan had - kreeg men nooit.



De successen in deze wateren waren gering in aantal. Hiervoor is een eenvoudige verklaring te geven. De geallieerde marines hadden zich hersteld van de slagen, welke hen in het begin van de oorlog met Japan waren toegebracht. De Japanse scheepvaart werd steeds krachtiger aangepakt en het aantal vijandelijke schepen in de Archipel nam daardoor sterk af.

Het scheepsverkeer tussen en rond de eilanden geschiedde hoofdzakelijk door kleine vaartuigjes van allerlei slag.

Op de hoofdroutes bleef het stil en slechts zelden kregen onze onderzeeboten een aanvalskans.



SCHROEFGERUIS
FEESTGEDRUIS
ASDIC-MAN
AANVALSPAN
AMPÈRE-UUR
REUZE DUUR
LAATSTE BLINK
VISSERSPINK
OUWE NORS
TIJDVERMORS

Oud commandeur Johannes Frans van Dulm: "Hoe leven jullie nu op zo'n duikboot?"

U bedoelt natuurlijk onderzeeboot, hoe hardnekkig houdt men toch aan die nare uitdrukking "duikboot" vast.

Ja, het leven op die onderzeeboot. Het spreekt tot een ieders verbeelding en toch kan men er zich geen voorstelling van maken. Voor de ingewijden, die antwoord op de vraag moeten geven, is het toch ook al weer niet zo eenvoudig omdat het hun zo normaal lijkt.

"Patrouille"

Als we op patrouille zijn – voor de Geallieerde onderzeeboten betekent dat altijd in vijandelijke wateren – dan wordt de nacht tot dag en omgekeerd. Want overdag zijn wij onder water en eerst na donker kunnen wij boven komen om de accubatterij op te laden en het hogedruklucltnet weer op peil te pompen.

Om de geleidelijk toch zwaarder wordende lucht niet nog meer te bezwangeren wordt er onder water niet gekookt. Dus wordt het middageten op middernacht gesteld, het ontbijt op zes uur in en de avond en het avondeten – "theewater" bij de marine – op zes uur in de morgen.

Deze tijdintervallen van zes uur houden verband met de oorlogswachten: zes uur op en zes uur af.

Met de oorlogswacht wordt telkens de halve bemanning afgelost en het "schafte" loopt dan van een half uur vóór tot een half uur na het aflossen. De lange ruk van twaalf uur wordt halfweg onderbroken door een bord soep.

Daarenboven wordt op iedere wacht om de twee uur nog koffie en Purut (cacao) rondgebracht.

Iedere leek, die de kleine elektrische kombuis ziet, verbaast zich er altijd over hoe het mogelijk is, dat daarop al dat eten wordt klaar gemaakt. En men moet niet vergeten dat de kok dan ook nog elke nacht brood bakt.

Voor in de tropen is het in de hitte geen pretje. Behalve voor wat betreft brood en aardappelen, kan er slechts voor enkele dagen vers eten meegenomen worden.

Verder moet men het van blikken hebben.

Wat fruit, limoensap en pillen moeten dan de hoogstnodige vitaminen verschaffen.

"Rijsttafel belazer" is dan een regelmatige terugkerende traktatie.

Naast de verdiensten van de kok moeten die van de konstabel worden genoemd. Behalve dat hij het kanon bedient, treedt hij bovendien nog op als bottelier en inkoper.

Over de hele wereld heeft hij kans gezien de juiste voorraden in te slaan en ervoor gezorgd dat het Nederlandse karakter van het "schafte" niet verloren ging.

"Alles draait om de hap"

Ja, het lijkt erg materialistisch, vooral in deze tijd, maar het eten is op onderzeeboten zeer belangrijk. Want het is de enige afleiding, welke de lange dag ons geeft. - Tenzij de vijand er daarvoor zorgt- .

Maar helaas is zijn scheepvaart niet van dien aard, dat we het daar druk mee hebben.

Hoe vaak liggen we niet gedurende een hele patrouille van twee of drie weken op de loer en komt er niets opdagen. Dan wordt inderdaad de routine vervelend.

Elk geluidje in de omgeving, elk wolkje aan de kim is dan welkom, want deze kunnen de zo welkome prooi aankondigen.

Welkom (?), zelfs al bijt de vijand wel eens van zich af en worden we – zoals het aan boord heet – weer "op een lage pit gedrukt." Een pit welke echter gelukkig steeds weer is opgevlamd.

"Oorlogsdivisie"

Ook in de aanval blijven wij met de oorlogsdivisie, die dan op post is, doorgaan.

De geoefendheid van het geroutineerde personeel is van dien aard, dat we geen uitbreiding van bezetting voor de alarmpost nodig hebben.

De afgeloste oorlogswacht laten we dus rustig liggen, want het kan immers best dat de aanval niet doorgaat of wel, dat erna na de aanval van rust niet veel meer komt. En alle slaap die we dan gehad hebben, kan ons niet meer ontnomen worden.

Aan de andere kant is het ontwaken van de slaper soms heel wreed! Want de plotselinge explosies van torpedo's of dieptebommen vertellen hun eerst dat er iets aan de hand is.

Dan is het bewonderenswaardig, de zelfbeheersing te zien, waarmee zij ogenschijnlijk rustig in hun kooien blijven liggen.

Op zulke ogenblikken laat het gemis aan privéruimte zich eerst goed voelen. Hoe groot de angst of schrik ook mogen zijn, men kan het tegenover de gemeenschap niet tonen.

Want men kan nog steeds van voren naar achter door de boot heen kijken en een ieder, die zich zou aanstellen, loopt dadelijk in de gaten.

Het is het grote voorrecht voor commandant en wachtofficiëren om te weten wat er eigenlijk gaande is. De rest weet niets of kan slechts gissen wat er gebeurd is, of staat te gebeuren. Voor hen is alles even duister.

Zodra de omstandigheden het toelaten gaat er dan wel een der officieren rond om de toestand uit te leggen, maar dat is dan ook alles.

Geen lof is te groot voor die mensen, die rustig hun werk doen of kalm moeten blijven liggen die die doodstille boot, waar de stilte alleen maar verstoord door de daverende explosies of door het nog enerverende geluid van de schroeven van de vijandelijk jagers.

In deze ogenblikken van samen doorleefd gevaar groeit de onderlinge band en ontstaat dat vertrouwen in de "ouwe," de commandant, die hen er vroeger uit heeft gebracht en het nu óók wel weer zal scheren.

Omgekeerd geeft de zware verantwoordelijkheid voor het leven van de vijftig man een liefde voor het personeel, welke sterker wordt naarmate de gevaren groter zijn.

Mijn persoonlijke indruk is wel dat het Nederlandse marinepersoneel juist die karaktereigenschappen heeft, die het uitermate geschikt maken voor de dienst aan boord van onderzeeboten.

Niemand zal durven beweren, dat hij niet weet wat angst en zenuwen zijn, maar het is meesterlijk zoals deze gevoelens beheerst en onderdrukt worden.

"Humor"

En hoe verademend werken de moppen en rake opmerkingen, welke getuigen van het grote gevoel voor humor – soms echte galgenhumor.

Een autoriteit hield eens, vóór het vertrek van een onze onderzeeboten een toespraak en getuigde hierbij gloedvol van de gedenksteden met gebeitelde namen, die bij het nageslacht de gevallen helden in ere zouden houden. Nadat weer een serie vijandelijke dieptebommen boot en mens had doen schudden, klonk het plotseling: "Hoor je ze weer beitelzen?"

En dan de opmerking van de duikroerganger, die – hoewel hij al zijn oplettendheid nodig had om de boot op diepte te houden- zegt:

"Wat benne ze weer scheutig met hun zeepkissies, alsof er geen rantsoenering bestaat!"

Men vergelijkt zo'n toestand wel eens met die van mensen in een schuilkelder tijdens een bombardement. Maar deze vergelijking gaat in zoverre mank, dat men aan boord van een opgejaagde onderzeeboot altijd weet, dat iedere dieptebom op het schip is gemunt.

In de tropen is het leven aan boord geen pretje. De temperatuur van de boot is dan zo hoog, dat we zweten als otters. Zakdoeken en handdoeken zijn in ommezien doorweekt en het uitwringen behoort tot de geregelde handgrepen.

In de tropen staan tegenover de hitte in de boot onder water, de heerlijke nachten boven water. Maar daarvan profiteert alleen het dek personeel, dat als uitkijk dienst kan doen. De overigens zien de buitenlucht voor het laatst als ze haven verlaten en dan niet eerder totdat ze weer binnengaats zijn. Verder zien zij niets anders dan de wanden van de boot.

In de koude gewesten is men meestal blij als men weer beneden is. Daar komt men dan weer een beetje bij van de venijnige koude en de nattigheid van de open brug, in de scheepstaal "badkuip" geheten.

Dan is het een verlossing als men zich van het oliegoed kan ontdoen de natte plunje kan uittrekken om deze op de dieselmachines te drogen.

Het blijft altijd nog een wonder dat de bemanning zo weinig met ziekten te kampen heeft. Misschien komt het wel omdat er geen dokter of verpleger aan boord is en men slechts heeft te maken met de diagnose en handigheid van het Hoofd Machinekamer.

Tweemaal hadden we aan boord van de O21 een ernstig verwonde hand te behandelen en de amputatie van een stuk vinger moest met een "gewone schaar" geschieden. Maar het was zóó goed gedaan, dat veertien dagen later na binnenkomst de "echte" dokter alles rustig kon laten zitten en het keurig terecht kwam.

Voor de wijze, waarop het slachtoffer zich gedroegen heb ik altijd het diepste ontzag gehad.

Er zijn echter ook verscheidene rustige perioden geweest en dan bracht de scheepsbibliotheek haar geld op. Ook werd menig kunstig huisvlijtproduct afgeleverd, waarbij lege granaathulzen de voornaamste bouwstof vormden. En dan wordt er natuurlijk heel wat afgepraat, van alledaagse dingen tot de meest diepzinnige beschouwingen toe.

Het was jammer, dat de personeelsaanvulling voor de onderzeedienst door de bezetting van ons vaderland werd afgesneden, want anders had deze Nederlandse dienst nog belangrijk uitgebreid kunnen worden.

In deze oorlog is overduidelijk bewezen, dat het onderzeebootbedrijf de Nederlander ligt.

Johannes Frans (Jan) van Dulm 1907 – 1991

Tekst: Redactie
Oorlogsbronnen, en diverse open bronnen.



OP DE BRUG VAN DE O21



AANKOMST VAN DE O21 IN ENGELAND, DUNDEE, NA DE
OVERTOCHT VANUIT VLISSINGEN.



Oud marineofficier Jan van Dulm werd geboren op 24 oktober 1907 en overleed 20 augustus 1991 te Wassenaar.

De vader van Jan van Dulm, Maarten van Dulm, was oud marineofficier met de rang van viceadmiraal. In 1923 studeerde Jan op het KIM, waar zijn vader docent was in het vak artillerie. Jan deed tot 1 juni 1961 dienst bij de KM.

Na de Tweede Wereldoorlog was hij achtereenvolgens:

- * Commandant van de Onderzeedienst,
- * Commandant Maritieme Middelen in Rotterdam,
- * Stafofficier bij het NAVO hoofdkwartier SHAPE in Parijs,
- * Commandant Maritieme Middelen in Amsterdam
- * Hoofd bureau Inlichtingen van de Marinestaf.

Periode Tweede Wereldoorlog

Op 10 mei 1940 was van Dulm commandant van de onderzeeboot **O21**. Deze boot lag nog in afbouw op de werf van de Koninklijke Schelde, te Vlissingen. (Nu Damen Schelde Naval Shipbuilding)

Hij moest onmiddellijk naar Engeland oversteken, hoewel de boot niet gereed is en de bemanning niet volledig was.

De O21 opererende vanuit:

- * Dundee,
- * Gibraltar,
- * Colombo (Sri Lanka)
- * Freemantle (Australië),

Jan van Dulm en maakte tijdens de oorlog veel patrouilles en bracht acht, mogelijk 10 vijandelijke schepen tot zinken.

Ook voerde hij verscheidene verkenningsmissies uit, waarbij geheime agenten in de Indonesische Archipel werden afgezet.

Tweemaal heeft hij drenkelingen opgevist, nadat hun schip was getorpedeerd.

Op 28 november 1941 torpedeerde de O21 in de Middellandse Zee de Duitse **U-95**. Dit was een **VIIC U-boot** van de Duitse Kriegsmarine.

De boot stond onder commando van de korvettenkapitein Gerd Schreiber.

De U-95 verloor vijfendertig manschappen, maar twaalf opvarende, waaronder de commandant, overleefden het.

Jan van Dulm ontmoette Gerd Schreiber 25 jaar later op de Kieler Woche opnieuw.

Jan van Dulm voerde als commandant op de:
O14, O11, O16, O10, O13, O16, O12, O13 en de O21.

In 1956 werd van Dulm bevordert tot **Commandeur**.

Hij werd onderscheiden met:

- * Militaire Willems Orde (MWO.4)
 - * Bronzen kruis (twee maal)
 - * Officier in de Orde van Oranje-Nassau met de Zwaarden
 - * Drager van het Oorlogsherinneringskruis (met vier gespen)
 - * Honoray Companion in de Distinguished Service Order van het Verenigd Koninkrijk.
- Uitgereikt op Gibraltar door admiraal Sir Max Horton.



Publicaties:

Van Dulm werkte mee aan "**Periscoop op!**"
Dit boek werd geschreven in **1945** door LTZ3 A.C. Beers (Marvo)
Met medewerking van J.H. Geijs

En **1947** schreef hij "Onder de bloedvlag van de Hr. Ms. O21"
Hij droeg dit boek op aan de bemanningen van de zeven Nederlandse onderzeeërs die niet terugkeerden van hun patrouille.

De jaren na de oorlog beschouwde hij als een toegift, want veel vrienden van hem waren niet teruggekeerd van patrouille.
Hij bleef werken bij de marine.

Na zijn overlijden in 1991 te Wassenaar, was o.a. Piet de Jong aanwezig, die als eerste officier onder van Dulm diende.

Piet de Jong werd later:

- * staatssecretaris van defensie,
- * minister van Defensie,
- * minister-President van Nederland.



DE BEMANNING VAN DE O21



Oude mijnenveger Hoogeveen weggesleept van de kade achter het Marinemuseum



HOOGVEEEN NOG AAN DE KADE

Foto's: Redactie

Tekst: © NHD

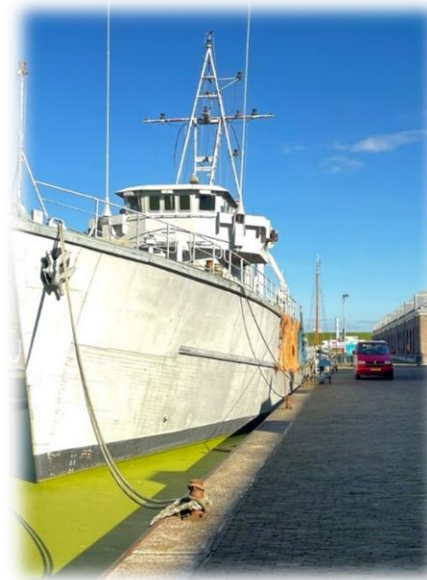
Dit gebeurde op verzoek van de stichting Vrienden van de Koninklijke Marine (VVKM)
De oude mijnenveger Hoogeveen is nu afgevoerd uit de Museumhaven Willemsoord.

Twee sleepboten van de firma Koole klaarden de klus.
Zij zorgen dat de Hoogeveen naar Rotterdam wordt gebracht en daar zal het schip worden ontmanteld.

In 2023 heeft de stichting al aangegeven dat zij haar activiteiten met de oude mijnenveger wilde beëindigen. De stichting kon de instandhouding niet meer garanderen.

Gemeente Den Helder en het Ministerie van Defensie maken zich ook zorgen over de huidige staat van het schip. In overleg met de stichting is de conclusie getrokken het schip weg te laten slepen en te laten ontmantelen.

Mede door de geplande aanleg van een nieuwe brug tussen de Francien de Zeeuw promenade Willemsoord, (Red. hoek Zuidstraat en Weststraat) zijn de gesprekken in een stroomversnelling geraakt



De Hoogeveen is in 1955 gebouwd en werd een jaar later opgeleverd. Het houten schip heeft vooral dienst gedaan op de Noordzee. Tot 1996 werd er gevaren voor de Koninklijke

Marine, waarna het werd geschonken aan de stichting van de VVKM.

Voor de stichting VVKM komt hiermee een einde aan hun activiteiten aan het schip. "Maar", zo zegt oud-secretaris Paul van Winsen uit Den Helder, "Onze kennis van het onderhoud van een dergelijk schip gaat niet verloren. Wij zijn actief voor het behoud van andere schepen. Veel onderdelen van de Hoogeveen hebben daar een plek kunnen vinden en de waarde van dat erfgoed vergroot"



MOE EN AFGETAKELD



GESLEPT DOOR LIZZY



IN DE TAKELS



OP EEN 94 METER LANGE BEUNBAK NAAR ROTTERDAM

GCHQ geeft nieuwe details vrij over de rol van spionnen vóór D-Day

Red:

Ik schreef al eerder over de Enigma/Alan Turing, gebaseerd op een bezoek bij het GCHQ. Echter nu is meer informatie prijsgegeven over de periode een maand vóór de invasie in Frankrijk.

Deze details zijn onder meer topgeheime plannen bedacht door commandeur **Ian Fleming**

GCHQ (<https://www.gchq.gov.uk/>) heeft nieuwe details vrijgegeven over de uiterst geheime bijdrage van de inlichtingendienst aan D-Day ter gelegenheid van 80 jaar sinds de cruciale dag die het einde van WO2 begon.

De documenten – die recentelijk voor het eerst zijn vrijgegeven – tonen een zeer gedetailleerde inlichtingenlijst 'doelwitten' die is verstrekt aan de hoogopgeleide '**30 Assault Unit**', (Red. zie foto) evenals informatie over waar dergelijke inlichtingen konden worden gevonden in bezet gebied:

Dit inclusief gedetailleerde instructies als: "Er wordt gemeld dat de geheime boeken worden bewaard in een lichtmetalen kist in [het] kantoor ...".

De elite-eenheid kreeg de taak om documenten, codeboeken, cyphers en machines met betrekking

tot ENIGMA terug te brengen voor GCHQ tijdens de D-Day-operatie.

De documenten gemarkeerd als 'TOP SECRET' en met de operationele codenaam 'BIGOT', bevatten ook een handtekeningblok van Naval Intelligence Commander Ian Fleming, die de missie ondertekende en later de auteur van de James Bond-serie zou worden.

De nieuwe documenten, die zijn vrijgegeven uit de GCHQ-archieven, tonen een zeer gedetailleerde inlichtingenlijst, die werd gegeven aan de 30 Assault Unit - belast met het terughalen van een aantal inlichtingenmiddelen uit bezette gebieden tijdens de D-Day-operatie.

30AU was het geesteskind van de commandant van de marine-inlichtingendienst Ian Fleming, die regelmatig contact onderhield met het GCHQ (toen nog GC&CS genoemd) en vaak zijn oorlogsthuis **Bletchley Park** bezocht.

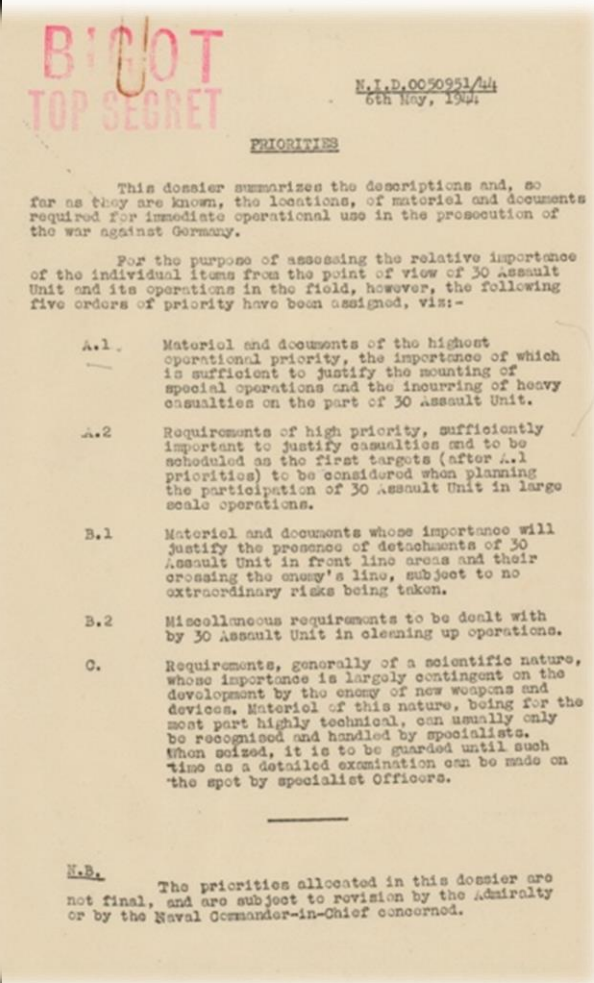
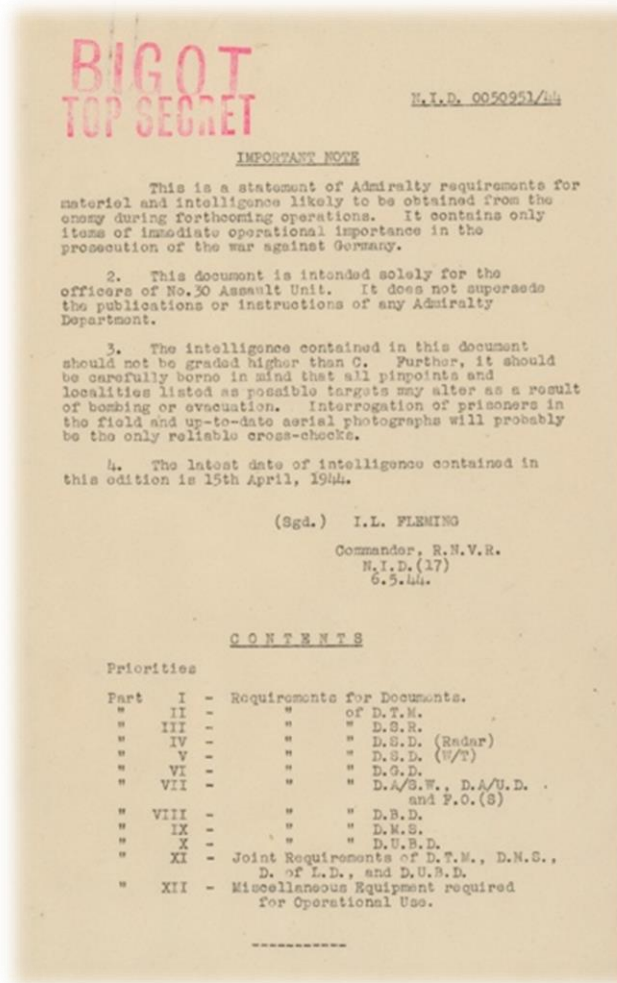
Tijdens D-Day was de missie van 30AU om deze inlichtingen voor het GCHQ te verzamelen.



The 30 Assault Unit (C) Crown Copyright

Het voorblad, gedateerd **precies een maand voor D-Day**, is gemarkeerd als 'TOP SECRET' en met de operationele codenaam 'BIGOT'. Het bevat de titel "Doelenlijst voor Operatie

betrekking tot signalen, radar en communicatie: Dus de "spools" (spoelen), aansluitdozen en indicaties van instellingen die werden gebruikt,



Overlord" en de instructie dat het document het UK niet mag verlaten.

Een deel van het document bevat de algemene doel en parameters van de komende operaties, namelijk het vastleggen" - items die van onmiddellijk operationeel belang zijn voor de voortzetting van de oorlog tegen Duitsland."

Een andere zin voegt eraan toe dat het document "uitsluitend bestemd is voor de officieren van de No.30 Assault Unit."

Dit gedeelte bevat de kenmerkende handtekening van Commander Ian Fleming, die later de auteur van de James Bond-serie zou worden en waarvan werd gedacht dat hij het personage had gebaseerd op een collega-officier van de Royal Navy in de nr.36 Sectie.

In het uiterst geheime document bevinden zich gedetailleerde lijsten van de middelen die de 30AU moest verzamelen, waaronder: "Alle codeboeken, codes en documenten met

in verband met de Duitse 'ENIGMA' -- codeermachines."

De kolom daarnaast bevat details over waar de objecten zich bevonden.

Een saignant instructie detail: "Er is gerapporteerd dat de geheime boeken worden bewaard in een lichtmetalen kist in een kantoor in de [U-boot]: De deur daar is alleen gemarkeerd met de naam "Oberschreibersmaat Fritz Frank" zonder verwijzing naar zijn werk." Het is bekend dat inlichtingen uit berichtenverkeer (**SIGINT**) een cruciaal onderdeel zijn geweest van de successen van D-Day, maar deze nieuwe informatie werpt ook licht op het geheime werk van 30AU om inlichtingen te verzamelen voor GCHQ die cruciaal zouden zijn om het einde van WO2 tot stand te brengen.

© Crown Copyright
©Gouvernement Communications Head Quarter and The 30 Assault Unit

Onder- en boven water onderhoud aan de Schorpioen en Abraham Crijnsen

Tekst: Graddy Boven
Conservator Marinemuseum/Hoofdredacteur
Scheepshistorie/Schrijver/Bestuurslid Stichting
Michiel de Ruyter.

Iedereen die een schip of schepen bezit, weet dat het onderhoud ervan nooit eindigt. Dit is ook het geval met de schepen die eigendom zijn van Marinemuseum Den Helder. Het onderhoud van schepen is omvangrijk. Een zee van werk die in een terugkerende cyclus doorgaat.

Onlangs is romp van de mijnenveger "Abraham Crijnsen" en het ramschip "Schorpioen" door duikers schoongemaakt.

Tevens zijn de Ra's van de "Schorpioen" volledig gerestaureerd en opnieuw geschilderd.

De vervanging van de Ra's zijn prachtig om te zien. De masten die een tijdje kaal waren, hebben hun Ra's terug, wat betekent dat het ramschip weer helemaal compleet is. Dit met dank aan de firma's F.v/d Doe en scheepstuigerij de Schieman. Echte vakmensen met een enorme ervaring en kennis van het



vak. Gedeeltes van de Ra's werden verwijderd en gerepareerd en daarna voorzien van een witte verflaag om het constante zonlicht te weerstaan!

De: Schorpioen is een Nederlands ramschip dat in 1868 in Toulon werd gebouwd.

Samen met haar in Schotland gebouwde zusterschip "Buffel" vormde ze de kern van de vernieuwde Koninklijke Marine.

Afscheid van Jaap Schol, oud onderzeebootman en vrijwilliger op Museumboot de Tonijn

Alle medewerkers van het Marinemuseum gaven hem de laatste eer.

Emotioneel, waardig en mooi.



HET VLAGGENSEIN: CODE P, Y, U. BETEKENIS: GOEDE REIS. NEDERLANDSE VLAG HALFSTOK.



DE BEGRAFENISSTOET RIJDT TUSSEN HET IN TWEE LINIES OPGESTELDE PERSONEEL DOOR.



**VOORDAT DE BEGRAFENISSTOET KWAM, OVERLEG
HOE TE GAAN OPSTELLEN.**



**EEN PELOTON VAN DE LUCHTMACHT - TOEVALLIG OP BEZOEK -
BRACHT OOK EEN EERBEWIJS AAN DE STOET.**

A letter from Down Under

Een weerzien met het Marinemuseum
Door: Mw. A. Huig-Barneveld

Na de nodige voorbereidingen kwam ik samen met mijn zoon en kleinzoon op 2 september jl. vanuit Australië in Nederland aan.

Gelukkig had ik via Airbnb een huis kunnen huren in dezelfde straat waar ik woonde toen mijn zoon in 1961 geboren werd.

Mijn man werd, net vóór de geboorte, op de Hr. Ms. Utrecht geplaatst voor een uitzending naar het voormalige Nederlands-Nieuw-Guinea.

Inmiddels is het alweer achttien jaar geleden sinds mijn man en ik voor het laatst in Den Helder waren.

Toen hebben we natuurlijk ook het Marinemuseum bezocht en mijn man is meteen lid geworden van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum.

De "Postboei" werd trouw naar Australië gezonden en door ons met interesse gelezen. Nu lees ik het ook via het internet.

Wij kregen van de heer Adriaan Leeuw een uitnodiging om het museum te bezoeken.

We zijn gelijk begonnen met een rondleiding in het Torentje met o.a. een zaal over de Tweede Wereldoorlog.

Wij voelden ons erg bevoorrecht met een privé rondleiding van de schepen en attributen. Mijn zoon kon zich nog wel flarden uit zijn vaders diensttijd herinneren.

Het mooiste voor hun was om naar en op de schepen te gaan en te zien hoe de marineman aan boord verbleef.

Vooraf de onderzeeboot de Tonijn maakte indruk met de kleine ruimtes, waar de mannen soms maandenlang moesten doorbrengen. (Hun groot- en overgrootvader verging met de **O16**)

=====
Red:

De **O16** viel op 12 december 1941 een Japans konvooi aan, voor de kust van Malaka. Daarna liep de boot op 15 december 1941 helaas op een mijn en ging verloren, met slechts een overlevende.

=====
En dan naar de Abraham Crijnssen, waarover bij de 27 februari-herdenking bij ons in Brisbane verteld wordt dat zij, als eiland vermomd, naar Australië heeft kunnen ontsnappen. Nu kon ik duidelijk zien hoe dat toen gegaan is. Indrukwekkend!

De Schorpioen riep bij mij herinneringen op, toen deze nog bij de Zuidstraat als MARVA-schip afgemeerd lag. In de jaren zestig gaf ik daar Tupperware demonstraties.

Voor dit museum moet de tijd genomen worden om alles te kunnen bekijken. Het is zeker de moeite waard!
Wij zijn heel dankbaar dat deze bezichtiging voor ons mogelijk werd gemaakt.

Verslag van de Ph. M. Bosscher lezing 120 jaar Marine verbindingdienst

Op zaterdag 19 oktober 2024 was er weer een grote groep donateurs en andere belangstellenden aanwezig bij de tweede Ph. M. Bosscherlezing van dit jaar.

Sinds 2003, toen Philip Bosscher startte met deze lezingen, besloot het bestuur van de Vrienden van het Marinemuseum na zijn overlijden op 13 december 2011, de cyclus van deze lezingen tweemaal per jaar voort te zetten onder de naam: "Ph. M. Bosscher-lezing".

Inmiddels zijn wij ruim twintig jaar verder en worden de lezingen nog steeds goed bezocht en alomtewees gewaardeerd.

Zoals gebruikelijk heet de voorzitter, Fijko van der Laan alle aanwezigen vandaag van harte welkom in de Dukdalf.

Het aantal belangstellenden is van dien aard dat moest worden gekozen voor een grotere locatie dan het tussendek van het museumschip de Schorpioen. Vervolgens introduceert Fijko KTZ KMR b.d. de heer Jan Buzepol, voormalig Chef Verbindingdienst van de KM.

De eerste kennismaking van Fijko met de verbindingdienst was als adelborst bij de laatste opleiding tot verbindingsofficier op de seinschool, de VBS te Amsterdam.

De opleiding zou daarna overgaan naar de Operationele school te Den Helder. Een VBS'er werd toen geleerd om "Veilig, Betrouwbaar en Snel" (Scite et Cito) te werken.

Carl von Clausewitz zegt over informatie ten tijde van oorlog:

"De meeste informatie is twijfelachtig, een groter deel van de informatie is vals, en het grootste deel van de informatie klopt helemaal niets van".

Het was de bedoeling dat Jan Buzepol de lezing, in de vorm van een tweeluik, gezamenlijk zou geven met KLTZ Emile Bos, Hoofd-IV N6 Directie Operaties CZSK, maar deze was helaas door omstandigheden verhinderd met als gevolg dat Jan Buzepol beide onderdelen van de lezing voor zijn rekening nam.

Jan Buzepol kan zich Philip Bosscher nog zeer goed herinneren als docent zeegeschiedenis op het KIM toen hij daar als jongstejaars adelborst in afwachting was van de eerste les door de LTZ SD 20c Bosscher.

De scriptie die Jan Buzepol moest schrijven ging over de Vlootwet van 1924.

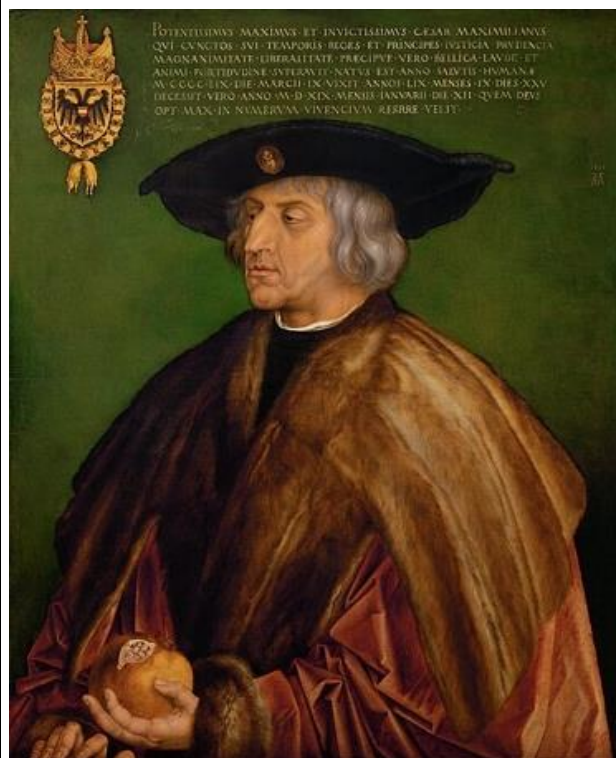
Daarvoor heeft hij een paar maal bij Bosscher thuis op zolder gezeten om daar vorm aan te geven.

Jan voelt zich dan ook zeer vereerd dat hij op deze dag de Bosscherlezing mag geven.

120 jaar Marine Verbindingdienst is volgens hem dan ook een vorm van geschiedenis.

Op 5 december 1904 vond bij Ministeriële beschikking, de officiële instelling plaats van de Dienst der Draadloze Telegrafie.

Het oudste document dat betreffende het seinwezen bekend is, is de seinbrief van Hendrik van Borselen (ongeveer 1394 – 1474), waaruit blijkt dat door banieren op verschillende plaatsen aan boord van schepen te tonen, berichten, bestaande uit elf seinen, konden worden overgeseind.



In die tijd was Maximiliaan van Habsburg van Oostenrijk de heerser, ook over de Nederlanden.

Hij vond dat het een rotzooitje was in de Lage Landen, ieder machtig

of rijk mens had zijn eigen vloot of zijn eigen kaapvaart.

Volgens Maximiliaan moest er één bestuurder komen en dat werd Filips van Kleef.



In 1488 kregen zij echter bonje met elkaar wat resulteerde in de keuze van Filips om zich aan te sluiten bij de opstandige steden die zich keerden tegen Maximiliaan en beschuldigde Maximiliaan ervan de Nederlanden bij het Duitse Rijk te willen annexeren.

Op **8 januari 1488** vaardigde Maximiliaan

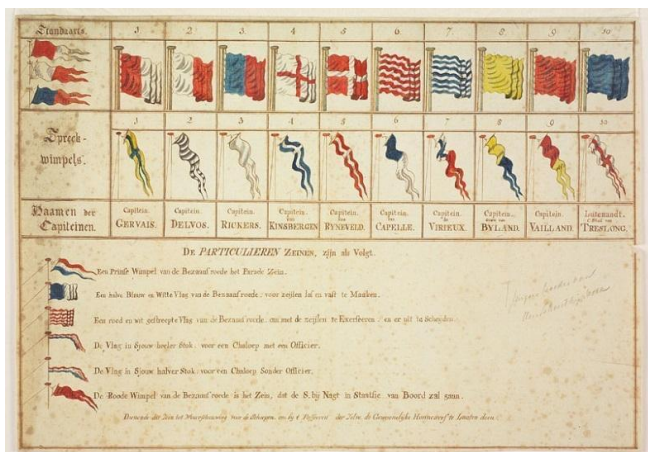
een ordonnantie uit, de Ordonnantie der Admiraliteiten, dat is ook de datum waarop de Koninklijke Marine haar bestaansrecht baseert.

In 1558 maakten de Watergeuzen gebruik van nieuw ontwikkelde Nederlandse seinbrieven. Hierin werd beschreven waarvoor vlaggen en wimpels werden gebruikt op de vloot van viceadmiraal Adolf van Bourgondië.

Ook admiraal-generaal Michiel Adriaenzoon de Ruyter gebruikte in 1673 al vierenveertig seinen om zijn berichten via vlaggen, wimpels en kanonschoten over te brengen.

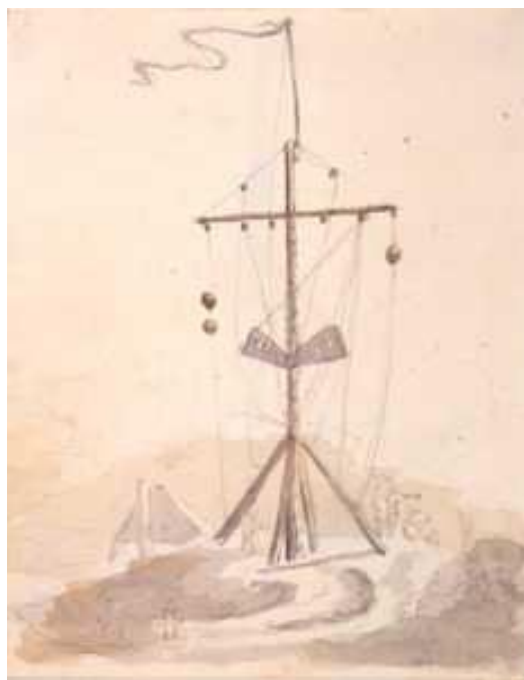
Waarschijnlijk zijn hieruit ook de saluutschoten ontstaan.

In 1757, ruim 80 jaar later, gaf luitenant-admiraal van Kinsbergen het *Grootsein-boek* uit.



Dit boek werd gedurende anderhalve eeuw gebruikt.

In de Bataafsche tijd werden ook vanaf de landzijde posten ingericht. Vanaf Zeeland tot aan Texel stonden die langs de kust opgesteld. Onder andere in Callantsoog, bestaande uit ballen en vlerken, ofwel een semafoor.



Kijken wij naar het seinwezen van later dan zou de betekenis van dit sein "U 2" kunnen zijn.

Aan het eind van de negentiende eeuw komen er steeds meer andere seinwijzen in gebruik, zoals de lamp en de semafoor. En of voor de communicatie tussen de schepen door speciaal opgeleid personeel werd uitgevoerd is niet helemaal duidelijk, maar algemeen wordt aangenomen dat matrozen en zee miliciens hiervoor werden opgeleid.

Ook de seinposten langs de kust zou door speciaal opgeleid personeel zijn bemand.

Aan het einde van de negentiende eeuw heeft de Ltz 1 C. Vreede rond 1880 het armseintoestel ontworpen plus de 24 standen voor de letters van het systeem.

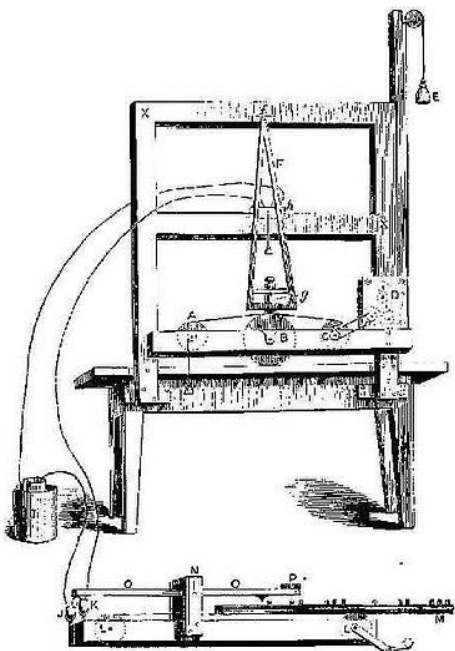
In 1906 werd dit systeem verlaten, behalve de armseinen die werden gehandhaafd.

Het armseintoestel werd vervangen door het morsestelsel.

De onderlinge communicatie tussen de schepen gebeurde dus via diverse seinwijzen zoals seinbrieven en -vlaggen.

Er was geen directe communicatie met de wal en vice versa.

Bij het uitvaren kregen de commandanten een brief mee waarin hun opdracht stond – dat kon ook een kaperbrief zijn – en daar moesten zij het mee doen. Soms lag er in een haven die werd aangedaan nog een briefje met nadere instructies, maar meestal niet. Soms konden de commandanten dan ook een brief achterlaten voor het thuisfront of opdrachtgever.



Eerste seintoestel van Samuel Morse 1837

Tussen 1834 en 1837 vond Samuel Morse het eerste morsetoestel uit met daarbij het morsealfabet. Een paar jaar later werd de eerste verbinding tussen Washington DC en Baltimore gelegd.

Ook in andere landen werden er proeven gedaan met lijnverbindingen om berichten over te brengen. In Nederland was dat op 25 mei 1845 toen tussen Amsterdam en Haarlem een nieuwe telegraaflijn in gebruik werd genomen.

In 1852 werd het Staatsbedrijf Rijks Telegraaf opgericht. Ook vanuit de militaire wereld is er belangstelling voor dit communicatiemiddel.

Hoewel niet iedereen de noodzaak hiervan inzag was de toenmalige minister van Oorlog, **August Willem Philip Weitzel**, een voorstander voor militair gebruik.

Bij Koninklijk Besluit Nr. 2 van 18 februari 1874 werd bij de mineurs en sappeurs, tegenwoordig de genie, een afdeling van veldtelegrafisten opgericht. De Koninklijke Landmacht houdt deze datum dan ook aan als oprichtingsdatum van het regiment verbindingstroepen en bestaat dit jaar dan ook 150 jaar.

Overigens is deze afdeling in 1947 afgescheiden van de genie en als zelfstandig regiment verbindingstroepen verdergegaan.

De Marine Verbindingsdienst bewandelde eigenlijk de omgekeerde weg. Zij begon in 1904 als een zelfstandige dienst en dat veranderde in 1980 toen de VBS ophield te bestaan en onderdeel maakte van de Operationele School en de verbindelaren overgingen naar de OD Verbindingen oftewel onderdeel van de Operationele Dienst.

Een andere belangrijke ontwikkeling was natuurlijk van Marconi met zijn draadloze zend- en ontvangtoestellen die hij in 1895 heeft ontworpen. In 1901 werd er een draadloze verbinding tussen de Verenigde Staten en Europa tot stand gebracht.

In 1902 al proeven genomen aan boord van het pantserschip Hr. Ms. Evertsen met een Marconitoestel. In 1903 werden er proeven uitgevoerd om het meest geschikte toestel te vinden om het axillair eskader in Nederlands-Indië mee uit te rusten.

De testen waren succesvol en op 5 december 1904 werd bij ministerieel besluit de Dienst der Draadloze Telegrafie werd ingesteld.

Ook Hr. Ms. Hertog Hendrik was onderdeel van de proefnemingen. In november 1904 vertrok de Hertog Hendrik naar Oost-Indië met twee van die apparaten en zij wisten veertien uur na vertrek contact te houden met Amsterdam.

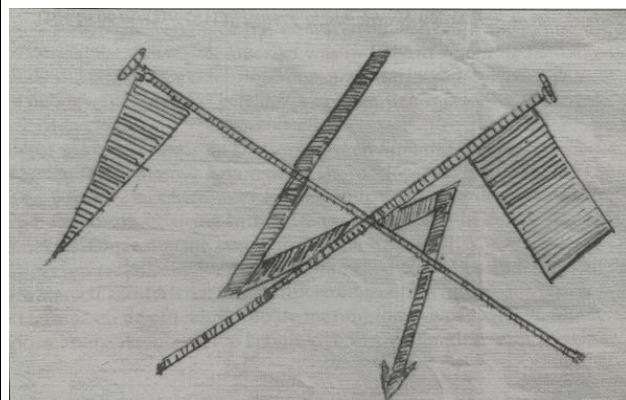
Een van de toestellen aan boord van de Hertog Hendrik was bestemd voor het walstation in Nederlands - Indië.

De eerste chef van de dienst de draadloze telegrafie was Kapitein-luitenant ter zee H.T. Hoven.

Het seinwezen en deze dienst smolten samen tot de Radio Dienst en later tot de Marine Verbindingsdienst.

Het wachtschip de Admiraal van Wassenaar werd het opleidingsschip voor de draadloze telegrafie.

Het embleem/onderscheidingsteken voor het brevet telegrafist werd in 1912 ontworpen door LTZ1 van Iterson.



In juni 1926 werd de eerste draadloze verbinding gelegd tussen Soerabaja en Amsterdam. En in december van dat jaar gingen de eerste echte berichten over van Nederland naar Oost-Indië.

De Wassenaar werd te oud en te klein voor de opleidingen en de apparatuur had ook onderhoud nodig en met de uitbreiding van de mogelijkheden was er ook meer gespecialiseerd personeel nodig.

En zo door de tijd heen kreeg je de telegrafist, de seiner en de codeur vanwege de cryptografie. Zo ontstond er een reeks van dienstvakken binnen de radiodienst.

Vanaf de Wassenaar verhuisde men naar de VBS (Verbindingschool), het gebouw van de oude VBS en later de nieuwe VBS

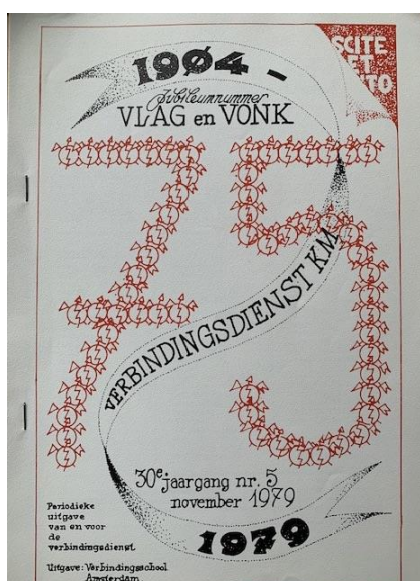


Verbindingschool Kon. Marine (V.B.S.) Amsterdam



In 1980 werd de VBS verplaatst naar de Operationele school op de Nieuwe Haven te Den Helder.

In 1979 was het 75-jarig bestaan van de Marine Verbindingsdienst en daarvan heeft Jan Buzepol nog de laatste uitgave van de Vlag en Vonk in zijn bezit. Daarna kwam de Observer van de Opschool.



De eerste revolutie in de draadloze telegrafie was van Marconi en Morse. Vervolgens was daar in de ogen van Jan Buzepol een tweede revolutie in de jaren '80.

In Den Haag bij de Marinestaf was de afdeling verbindings en bij die afdeling hoorde ook de **EOV** (Elektronische Oorlogsvoering). In 1988 heeft dus een uitrust plaatsgevonden tussen de afdeling verbindings en de afdeling tactiek.

EOV ging dus weg bij verbindings en ging naar de tactiek en als tegenprestatie kwam de operationele informatievoorziening bij de afdeling verbindings.

En die operationele informatievoorziening werd steeds belangrijker. De verbindings zelf zijn er om de informatie over te brengen, de informatievoorziening zelf tot taak krijgen is een grove verschuiving. Dat is volgens Jan Buzepol de tweede revolutie.

Hij is daar indirect nauw bij betrokken geweest en in 1992 is de naam veranderd van afdeling Verbindings binnen de Marinestaf naar de afdeling communicatie en informatiesystemen (CIS). Dus daarmee kwam er veel meer aandacht voor de informatiesystemen.

In 1993 zijn er een aantal overlegorganen geweest en werd er een nieuwe kerntaak voor de verbindingsdienst geformuleerd, en daar zit heel veel extra werk in voor de verbindingsdienst.

Aanvankelijk werd er niet zo gerealiseerd door de verbindingsdienst dat daar extra werk aan zou komen, want dit was het oorspronkelijk verzorgen van de informatieopdracht. Daarvoor hadden wij onze seinvlaggen en radioverbindings. Dat was ons kerntaak van de verbindingsdienst. Het personeel was daar niet op voorbereid.

Bij de Marinestaf probeerden wij dat ons eigen te maken. Dat ging niet zonder slag of stoot. En dat alles in een tijd dat de PC opkwam tot de automatisering aan toe. Vandaar dat in 1993 al dit werd geformuleerd.

Het was in 1998, misschien in 1997, dat Jan als Chef van de Verbindingsdienst werd gebeld door een korporaal telegrafist die vanuit Den Helder eens met Jan wilde praten.

Deze KPL vertelde hem hoe hij de toekomst van de Marine Verbindingsdienst voor zich zag. Hij zag voor zich een verbindingsdienst waar geen plek voor hem was als korporaal telegrafist, waar de seiner geen werk had, en een verbindingsdienst met de kerntaken in gedachten waarbij de marine verbindingsdienst naar de informatica toe moest.

Een zeer verhelderend gesprek, waarin Jan de kern heeft verteld over waar hij mee bezig was en hij was dat

moment bezig om die taak van informatieoverdracht en informatiebeheer over te dragen.

Destijds was Jan bezig een visie op te stellen voor **C4I** wat staat voor Command, Control, Communications Computing and Information.

De Landmacht sprak toen nog over **C3**.

Over het C4I project werd gebrainstormd in bilateraal verband met US Navy en de Royal Navy.

De ontwikkelingen van communicatie- en informatiesystemen gingen razendsnel in die tijd. Het ging over informatie en informatie-dominantie.

In de jaren vanaf de oprichting van de NATO-organisatie was er een agency de **ANCA** (Allied Naval Communications Agency) waar alle maritieme landen bij elkaar zaten om over standaardisatie en ontwikkelingen te praten, zodat alle marines met elkaar konden blijven communiceren.

Totdat in 1989 de Muur viel en daarna het vredesdividend werd geïnd. Het ANCA hield daarna op te bestaan.

Daarvoor in de plaats kwam de **Maritime Working Group**.

Het C4I-project is in de Admiraliteit Raad goedgekeurd op 19 oktober 1999.

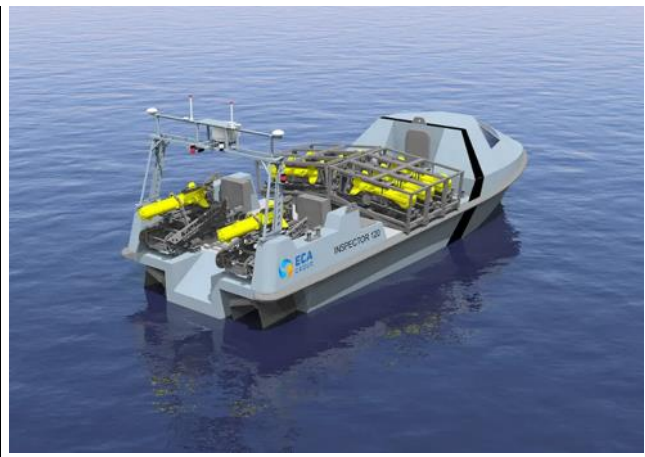
Wordt vervolgd

Verslag van de PH. M. Bosscher lezing van 16 maart, deel 3 "Mijnenbestrijding nieuwe stijl".

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

Het heeft een interface met alle NATO-systemen. Het hele C4 systeem heeft een zeer hoge cyberbescherming.

Het systeem is (nog) niet compatibel met KM systeem **Guardion**. De onbemande boot wordt te water gelaten en functioneert geheel zelfstandig.



Inspector 125 (USV)

Iedere mijnenjager krijgt twee van deze boten aan boord. Zij zijn 12,5 meter lang, 4,2 meter breed en wegen 17 ton.

Gebouwd van composiet en gebaseerd op Franse reddingsboten, onzinkbaar. Dat komt omdat hij helemaal vol zit met piepschuim.

Tweemaal 420 pk waterjet, max 25 knopen. Endurance 30 uur.

Inzetbaar 12 nm vanaf het moederschip met serial radiorelay.

Daarna neemt een helikopter de verbinding over. Heeft een mine avoidance sonar, is onbemand en wanneer er een mijn wordt waargenomen, meet hij uit – onderzeeboten hebben dat ook al en bovenwaterschepen krijgen dat ook - gestabiliseerd, GPS Traagheid- navigatie, onderwaterverbinding. Transport van duikploeg of interventieteam, laadvermogen 3 ton en kunnen worden uitgerust met veeguitrusting.

Dit is dus een complete mijnenjager, dit is wat je overhoudt van de van Alkmaarklasse wanneer je de bemanning van boord haalt.

Hij kan vanaf de wal worden bestuurd. In Brest waar de kernonderzeeboten liggen wordt deze boot elke dag vanuit een container naar buiten gedirigeerd en controleert of er in de route iets ligt. Wij krijgen ook twee van die containers, dus kunnen deze vanuit de Nieuwe Haven opereren.

Een van de sonars die de boot meekrijgt is de **T18-M**. En heeft een nauwkeurigheid van 2 cm. In Frankrijk hebben ze een marineknoop gevonden, die vindt deze gesleepte sonar.

Geen voortstuwing maar vinnen, endurance 30 uur, maximale diepte 300 meter, kan tot 18 kn worden gesleept, sonar **Umisas 240**.



T18-M gesleepte sonar

De volgende sonar, de **A18-M**, is onbemand. Die gooi je in het water en gaat zelf zoeken en die komt zelfstandig terug. De opvolger van deze sonar is de **A24**, die is helemaal automatisch die gooi je in de haven van Den Helder het water in en gaat naar de Noordzee toe via het Molengat of het Schulpengat, dat maakt hij zelf wel uit. Dan gaat dan op de Noordzee langs de pijpleidingen en datakabels varen en kijkt of dat allemaal in orde is.

Als er iets wordt waargenomen vaart hij naar die plek toe, volledig automatisch en dat kan hij 30 dagen doen. Na 30 dagen gaat hij naar een laadpaal, plukt in laadt de batterijen op en gaat weer 30 dagen op pad.



A18-M autonome sonar

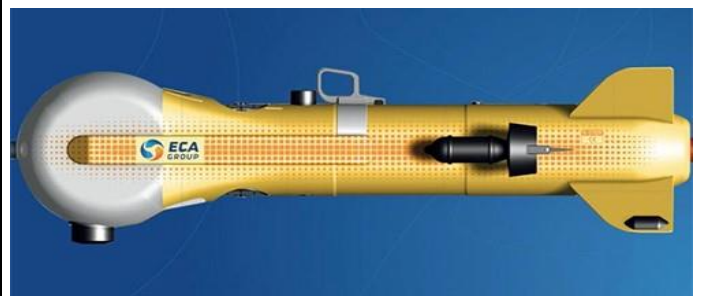
De Remus, hebben we nu al aan boord, een fantastisch ding. Een doos met een sonar, interface en een laptop. Die gooi je in het water en die gaat geprogrammeerd zoeken, komt na een tijdje terug en laat zien waar objecten zijn gevonden in het water.

Ook te gebruiken vanuit een vrachtwagen door het Ministerie van Justitie of Openbaar Ministerie.



Dan is er nog de **Seascan**, de opvolger van de **Seafox**, die detecteert wat er ligt en wanneer het een mijn is keert hij terug en wordt het volgende systeem uitgegoid.

Dat is een vernietigingsapparaat, de **Seascan K-ster C**, zet een holle lading op het object en vernietigt het ding. Dit is een expendable ROV en komt niet meer terug. Kosten zo rond de vijftienduizend euro.



Er zijn twee mijnenveegsystemen bij de prijs inbegrepen. Dat is een onbemand akoestisch systeem en een magnetische spoel, die worden achter de boot gesleept. Deze systemen kun je niet aan boord nemen en die moeten in de haven worden opgepikt.

Het gebruik van drones geeft op dit moment nog wat problemen inzake juridische afspraken op de Noordzee met het onbemande varen. De **GeoSea** heeft op dit moment de helikopter aan boord maar we mogen nog niet varen en vliegen op de Noordzee. Volgens de Rijks Luchtvaartdienst is dat verboden, je mag ook niet met een drone boven de Noordzee vliegen. Dus de GeoSea kijkt uit naar het Engelse gedeelte.



Skeldar V-200 helikopter

Aan boord van de mijnenjager zijn dan ook drie piloten aan boord om de twee helikopters op afstand te besturen. De endurance van de drones is 6 uur.



De **Terma Scanter 600**, de radar voor vuurleiding en navigatie en de **NS 50** radar, het snoepje van de week, het kleine zusje van de Smartradar.

Een van de twee 4D radars in de wereld, die ziet alles en kan in alle richting tegelijk zoeken. Draai niet meer rond maar heeft vaste sensoren. **4D radar** is peiling, afstand, hoogte en rekent de tijd mee. Een smart radar kijkt in de ruimte, naar de maan en als die een beam wegstuurt moet je lang wachten tot die terugkomt. Deze radar stuurt continue beams weg en onthoudt welke code iedere straal heeft meegekregen waardoor ieder weerkaatst signaal door het systeem herkend wordt, en terugreken om het beeld compleet te maken.

NS50
World's Most Capable Compact 4D AESA Radar

THALES
Building a future we can all trust

A 4D World

2D vs. 4D radar

- 4D AESA Air and Surface surveillance adds significant operational advantages compared to a 2D radar
- Provides Fire Control against UAVs, Low Slow Flyers and surface targets in combination with small-medium caliber gun systems
- Performance scalable to ship size and fit for mission
- Excellent capability upgrade for platform modernization

FACTS

- 1 180 km (air) & 80 km (surface)
- 1 X-band (F/J), AESA
- 1 Up to 70° elevation, W 2.5 x H 2.5
- 1 750 kg (above) & 680 kg (below)
- 1 Dual-axis multi-beam 4D

De Fire Control Electro Optical, voor detectie en tracking, low light television enz.

360 graden rondom.



Hoofdbewapening:
40 mm Bofors, Mark 4.

Engelse fregatten hebben dat ook als tweede bewapening. Niks meer vuurleiding, misschien kennen sommigen onder ons nog de vuurleiding-kast van de 12 cm, tegenwoordig is dat een kastje.

Machinegeweer **punt 50 Sea DeFNder**, gestabiliseerd met 500 schoten per minuut.

Te bedienen vanuit de commandocentrale en wanneer die iets ziet dan kan de operator daarop drukken. Je kunt er ook 40 mm granaten mee werpen.

SEA DEFENDER®

Well suited for countering asymmetric threats from any naval platform

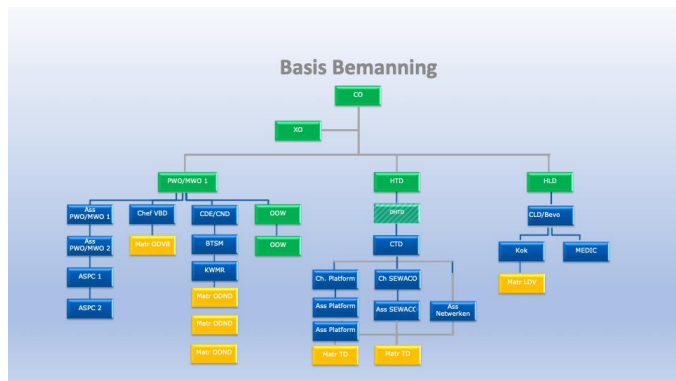
Maar hij moet ook de havens beveiligen, dus hij heeft ook Man Middle Weapons, een luidspreker met een groot vermogen van 160 dB, wat blijvende gehoorschade kan veroorzaken, maar gelukkig zit er een dimmer op.

Chaff en Infrarood voor zelfbescherming om raketten af te leiden.

EOV nog niet bekend maar waarschijnlijk krijgt het schip EOV mee in een container indien dat nodig is. EOV moet ook worden ingezet tegen drones en 5G storing.

Twee duikteams, RHIB's, aan boord, een duikstore en decompressie kamer.

Rompbemanning 29, Staf accommodatie en Staf ruimte. Accommodatie voor 63 personen.



De groene vakjes zijn de officieren, blauw de onderofficieren en de gele vakjes zijn de matrozen; bijna een uitstervend ras.

De opleiding moet zo hoogwaardig worden en we hopen dat er een wervende functie van deze bezetting uitgaat.

De Oostende is het eerste schip waarvan de kiel is gelegd voor België. Op 1 maart is de bemanning aan boord gekomen. Eind van dit jaar moet de Oostende in dienst worden gesteld.

Het eerste Nederlandse schip, de Vlissingen, kiel gelegd op 14 juni 2022 en vorig jaar te water gelaten en moet in juni 2025 in dienst worden gesteld.



De kiellegging voor de Scheveningen op 19 juli 2023 werd mede gedaan door **Bob Roetering** die de eer had om de daarvoor bestemde munt vast te lassen aan de kiel.



De volgende kiellegging voor een Nederlandse mijnenjager is van de IJmuiden en zal worden uitgevoerd door de directeur van het Marinemuseum, **Kees Boelema Robertus**.

Lezing over Francien de Zeeuw

Op donderdag 31 oktober werd in School 7 (bibliotheek) in Den Helder een lezing verzorgd over oud-MARVA Francien de Zeeuw.

Drijvende kracht achter de lezing is Angelique Huizinga. Met een aantal vriendinnen vond zij destijds dat er in Den Helder onvoldoende vrouwelijke helden met een straatnaam zijn geëerd.

Dat heeft geleid tot de Francien de Zeeuw Promenade. (Zuidstraat)

Dat het dit jaar 80 jaar geleden is dat de Marine Vrouwenafdeling (MARVA) werd opgericht, heeft wel binnen het Marinemuseum aandacht gekregen, maar verder is er, en afgezien van de reünie, volgens haar onvoldoende aandacht aan besteed.

Hoe mooi is het dat op de datum dat het KB is getekend een lezing zou worden gehouden over de allereerste MARVA, Francina (Francien) de Zeeuw, op een locatie met uitzicht op de Francien de Zeeuw promenade.

De lezing werd verzorgd door **Natasza Tardio**, schrijfster van het boek over Francien de Zeeuw. In vier jaar heeft zij veel met Francien gesproken en onbeperkt toegang gekregen tot het rijke archief, dat Francien door de jaren heen verzameld had.

In de lezing, begint Natasza met het leven van Francien in de Tweede Wereldoorlog.

Bij het uitbreken van de oorlog was zij Rijkstelefoniste in Terneuzen.

Omdat zij diverse talen sprak, waaronder Duits, kon zij voor het verzet veel informatie verzamelen uit de telefoongesprekken. Maar haar activiteiten gingen gaandeweg veel verder, onderduikadressen zoeken, de door het verzet gestolen bonkaarten wegbrengen naar andere delen van het land, het verspreiden van de verzetskrant, ware heldendaden.

In september 1944 is zij met twee mannelijke collega's dwars door de linies gegaan om de geallieerden te vertellen, dat zij verkeerde locaties onder vuur namen. Een korte opsomming van de vele heldendaden, waarbij zij diverse malen door het oog van de naald is gekropen.

Wanneer in oktober Zeeland bevrijd is en de verzetsactiviteiten daar niet meer nodig zijn, kan Francien haar draai niet goed vinden.

Zij stuurt een verzoek om toe te mogen treden tot het vrijwillige vrouwenbataljon. Kort daarna wordt zij benaderd om 'het gezicht' te zijn van de op te richten MARVA. Met het **KB nr. 1 d.d. 31 oktober 1944** kwam een grote verandering. Daarvoor waren vrouwen

vrijwilligster ter ondersteuning van de krijgsmacht, nu werden ze beroepsmilitair.

Francien gaat naar Londen en krijgt een opleiding bij de WRNS, de Engelse vrouwenafdeling.

Na de oorlog gaat zij met een aantal vrouwen op een van de schepen naar de Oost. Eerst naar Ceylon, en daarna naar Batavia. Wat opvalt, is dat zij altijd eenvoudig is gebleven, en in Ceylon en Nederlands Indië iedereen zonder oordeel met respect behandelde.

In Batavia Hoofd Postkantoor, en heeft ook daar steeds onrecht bestreden. Wanneer zij als officier verliefd wordt op een matroos en zich verloofd, betekent dat een einde van haar militaire carrière. En keert in juli 1947 terug naar Nederland en wordt daar burger.

Red:

Francien werd op 19 mei 1922 in Terneuzen geboren en overleed op 8 september 2015 in Middenbeemster.

Zij Was van 1945 tot eind 1947, als officier Marva gestationeerd in Batavia, Nederlands-Indië

Na haar terugkeer nam zij ontslag, woonde met haar gezin in Purmerend.

Zij overleed op 93-jarige leeftijd.

Francien werd gedecodeerd met het Oorlogsherinneringskruis, het verzetsherdenkingskruis en het ereteken voor Orde en Vrede.



FRANCIEN IN OFFICIERS UNIFORM

DE EERSTE MARVA – BIJ DE MARINE



NATASZA TARDIO

FRANCIEN
Van verzetsheldin tot
eerste vrouwelijke militair
DE ZEEUW



Opnieuw 100.000 bezoekers, en met
nog twee maanden te gaan in 2024



De Den Helder begint aan zijn proeftocht

Tekst is overgenomen met toestemming en met dank, van Marineschepen.nl.

Foto: Defensie

Het nieuwe bevoorradingsschip van de marine, de Den Helder, is vanuit Roemenië begonnen met de proefvaart.

Dat meldt Defensie (16 november) op haar website.

Het schip voer zaterdagochtend met sleepboten over de rivier de Donau en zal later vandaag de Zwarte Zee in varen.



DE DEN HELDER OP DE DONAU, OP DE ACHTERGROND DE WERF VAN DAMEN.

Volgende maand moet de Den Helder in Nederland aankomen.

De bouw van de Den Helder begon nu bijna vier jaar geleden op de werf van Damen in Galati.

Het schip werd daar bijna volledig gebouwd en zou de proefvaart ook in de Zwarte Zee afronden.

De bouw verliep op een kleine vertraging na voorspoedig, maar de oorlog in Oekraïne zorgde wel voor kopzorgen bij Defensie.

Want een volledige proefvaart in de Zwarte Zee werd niet als verantwoord geacht.

De Den Helder zal de proefvaart en de reis naar Nederland nu combineren.

Het schip vaart via de Zwarte Zee en de Bosporus richting de Middellandse Zee.

(Defensie.nl) Dan zal het schip volgende week een eerste haven aandoen.

Enmaal in die wateren kan het personeel van Damen met de marine bemanning aan boord, weg van mijnendreiging, zich meer ontspannen richten op de technische kant van het schip.

De Den Helder koerst via de Donau naar Sulina, de Roemeense havenplaats aan de Zwarte Zee (en net als Galati grenzend aan Oekraïne).

Vervolgens zal het via wateren van **NAVO-lidstaten** Roemenië en Bulgarije afzakken richting (**NAVO-lidstaat**) Turkije.

Na passage middels de Bosporus door Istanbul en de Dardanellen, wordt de Egeïsche Zee betreden en vervolgens de Middellandse Zee.

Daarna volgt de reis naar Nederland.

Het schip zal in Vlissingen en Den Helder worden voorzien van sensoren, wapens en militaire software.

Combat support ship/ bevoorradingsschip Den Helder

Het CSS is het eerste nieuwe Nederlandse marineschip sinds Zr. Ms. Karel Doorman.

De Doorman verliet Galati op 22 juli 2013 voor de afbouw in Nederland.

De komst van de Den Helder naar Nederland, markeert de start van de vervanging van vrijwel de volledige Nederlandse marine.

De stroom aan nieuwe schepen (voor een groot deel door bezuinigingen uitgestelde vervangingsprojecten) loopt vooralsnog tot eind jaren dertig.

De Den Helder is een bevoorradingsschip en wordt ook wel Combat Support Ship (CSS) genoemd.

Het schip moet marineschepen gaan voorzien van brandstof, reserveonderdelen en munitie.

Het CSS vervangt feitelijk de in 2014 uit dienst gestelde bevoorrader Zr.Ms. Amsterdam.

Het nieuwe schip, de Den Helder, moet in 2025 in dienst worden gesteld.

Namen: 'Den Helder' en Combat Support Ship

De Koninklijke Marine heeft tot nu toe drie echte bevoorradingsschepen gehad:

de [Poolster](#), [Zuiderkruis](#) en [Amsterdam](#).

Daarna volgde Joint Support Ship Zr. Ms. [Karel Doorman](#), een schip waarvan één van de drie taken het bevoorraden op zee is.

Met een nieuwe pure bevoorrader was de kans aanwezig dat de naamgevingscommissie zou terugkeren naar een van de eerdere namen, Poolster of Zuiderkruis.

Er werd echter gekozen voor een stad; Den Helder, om de marinestad te eren en omdat het CSS op zee ook een soort van thuisbasis zal zijn.

WORD VRIEND VAN HET MARINEMUSEUM

Het Museum

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

Een 'must' voor jong en oud

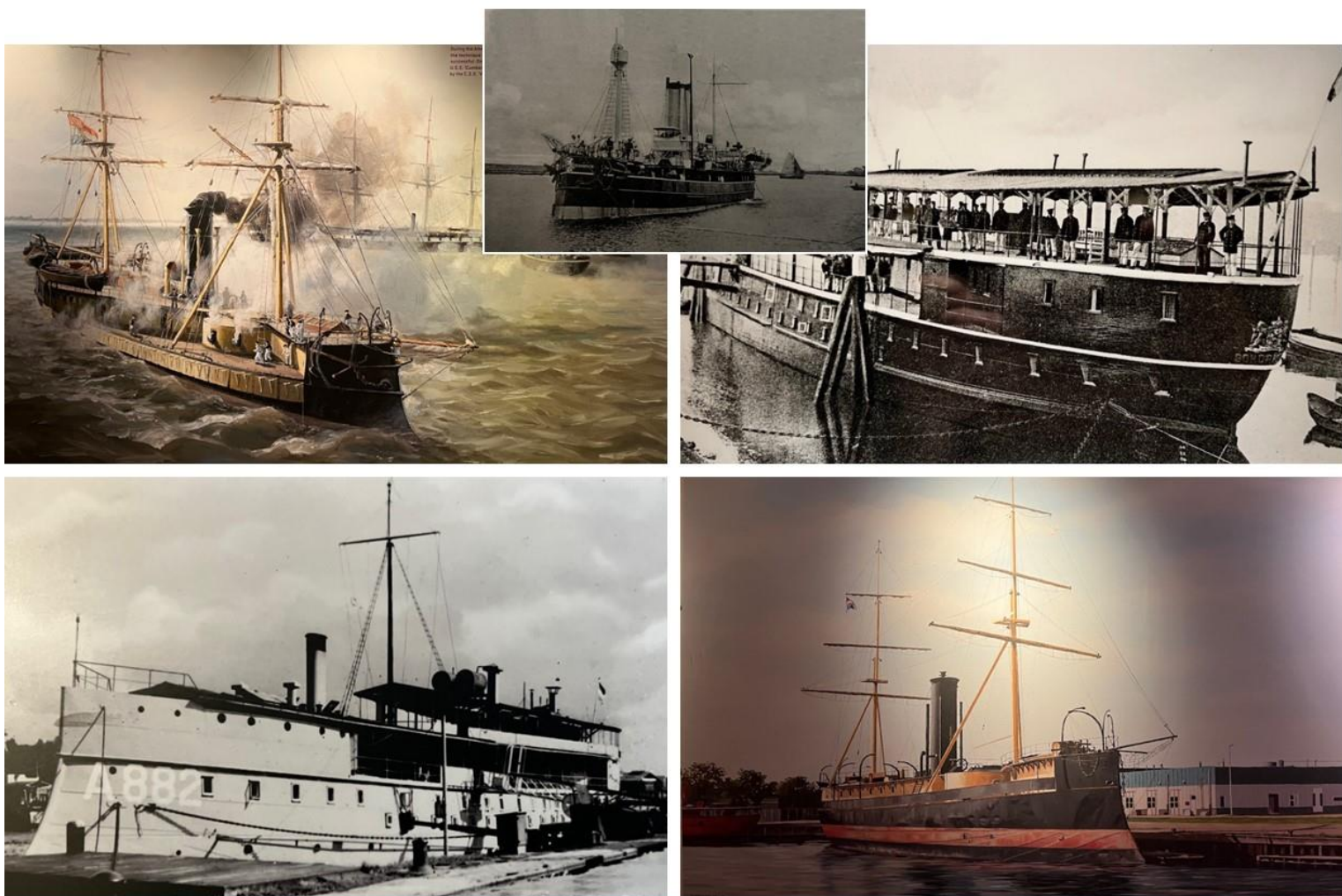
Het Marinemuseum biedt op interactieve wijze een inblik in onze maritieme geschiedenis. Leuk voor jong en oud! Of het nu gaat om museumschepen, waaronder de onderzeeboot Tonijn, het brughuis van het fregat ex Hr.Ms. De Ruyter, of de prachtige tentoonstellingen. Het zijn allemaal op zichzelf staande onderdelen,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

De Stichting

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

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

De Nieuwsbrief had haar eerste editie in 2004 als mededingsblad naar vrienden en donateurs. Vanaf 2006 was de nieuwsbrief ook het informerende orgaan met veel verhalen. Eerder was de Postboei sinds 1991 het informatieblad naar donateurs en vrienden van het Marinemuseum. Vanaf september 2021 is de Nieuwsbrief weer 'Postboei'.



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

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

E-mailadres: vrienden@marinemuseum.nl

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