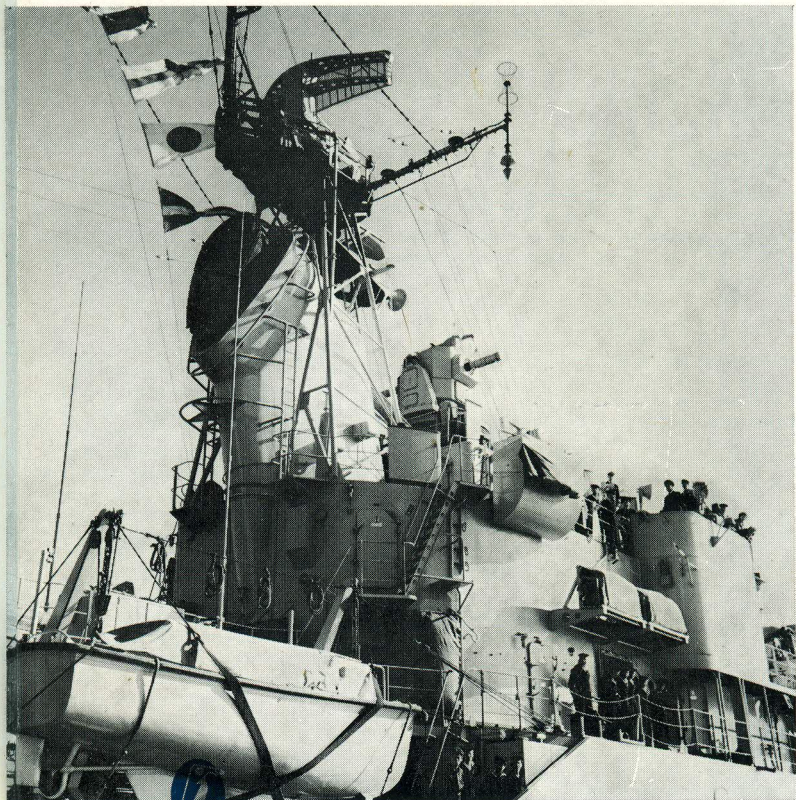


ONZE KONINKLIJKE MARINE 1

W. C. LEMAIRE



114

ALKENREEKS

Beeld-Encyclopedie

ALKMAAR

114

W. C. LEMAIRE

Kapitein-luitenant ter zee van speciale diensten

ONZE KONINKLIJKE MARINE

DEEL 1

Hr. Ms. schepen
vliegkampschip, kruisers, jagers
fregatten en bevoorradingsschip



Op het omslag: Opbouw Hr. Ms. kruiser de Zeven Provinciën.

NR



114

© Copyright Uitgeverij De Alk N.V., Alkmaar, Holland

DE ALKENREEKS • *Beeld-Encyclopedie* • **ALKMAAR**

INLEIDING

De zware verliezen, die de Koninklijke marine gedurende de afgelopen oorlog ondermeer op materieels-gebied heeft geleden, maakten het noodzakelijk dat na 1945 een geheel nieuwe Nederlandse zee-macht moest worden opgebouwd.

In overleg met de volksvertegenwoordiging kwam een vlootplan tot stand, dat in ongeveer tien jaar tijds Nederland weer zou voorzien van schepen van allerlei soort, aangepast aan de eisen die men in deze tijd, gezien de nationale en internationale verplichtingen, aan een Nederlandse marine mocht stellen. Dit vlootplan kon geheel volgens de opzet binnen de vastgestelde tijd worden uitgevoerd. Nadien werd de op deze wijze „herboren” vloot nog gecompleteerd met een aantal nieuw te bouwen kleinere eenheden, voornamelijk mijnenvegers.

De huidige vloot bevat circa 135 schepen, die in de navolgende bladzijden stuk voor stuk worden beschreven. Daarnaast beschikt de Koninklijke marine ook over een vloot van maritieme vliegtuigen (ongeveer 100 stuks).

De nationale taak van de Nederlandse marine ligt bij de Nederlandse kusten, in de rijkdelen in de Caraïbische zee en op het Zuidamerikaanse vasteland en verder overal ter wereld, waar Nederlandse belangen in het nauw komen en maritiem optreden wordt vereist. De internationale taak, welke uiteraard ook een nationaal belang vertegenwoordigt, vloeit voort uit ons lidmaatschap van de Noord-atlantische verdragsorganisatie (NAVO). Bij drie commando's van deze organisatie, te weten: het opperbevel Atlantische Oceaan (SACLANT), het Kanaal Commando (CHINCHAN) en het opperbevel Europa (SACEUR) beveiligt de Nederlandse Vloot tezamen met de zeestrijdkrachten van de andere Noordatlantische landen in een eventueel conflict de aanvoerlijnen over zee naar West-Europa. Daarbij is aan de Koninklijke marine opgedragen het deelnemen aan het opsporen en het bestrijden van onderzeeboten op de Noord-Atlantische Oceaan, het Kanaal en het zuidelijk deel van de Noord-zee, alsmede de zelfverdediging van eenheden en convooien tegen aanvallen van vliegtuigen en oppervlakte-schepen. Voorts het deelnemen aan de bestrijding van het mijnengevaar in de twee laatstgenoemde zeegebieden, het beveiligen van de kustwateren, het organiseren van convooien, het beveiligen van de eigen bases en steunpunten en de maritieme havenverdediging.

Tenslotte is er voor de Koninklijke marine nog een taak weggelegd als Nederland haar verplichtingen, voortvloeiend uit het handvest van de Verenigde Naties, zal moeten nakomen. Daarvoor zijn een-

heden van de Koninklijke marine, alsmede contingenten van het korps mariniers beschikbaar.

Het moge duidelijk zijn, dat het niet de bedoeling is, dat de Nederlandse vloot in vreedstijd op oorlogsterkte in bedrijf is. Een deel van de schepen is opgenomen in een reserve-vloot, terwijl van het gehele personeel, dat ongeveer 40.000 man omvat, in vreedstijd 22.000 man in werkelijke dienst is, hierbij inbegrepen het personeel van het korps mariniers.

De reserve-vloot wordt zodanig onderhouden, dat de hierin opgenomen schepen binnen enkele dagen vaargereed kunnen zijn.

De huidige vloot zal in de eerstkomende jaren enige belangrijke wijzigingen ondergaan, die onder het hoofd „Plannen” (zie tweede deel) nader worden beschreven.

W.C.L.

Vliegkampschip

(Aantal: 1)

Hr. Ms. Karel Doorman (R 81)

In dienst gesteld: 28 mei 1948

Technische gegevens

Standaard waterverplaatsing 15.892 ton;	Lengte hoekdek: 166 meter.
Grootste lengte 213.95 meter;	Het schip heeft ruimte voor 20 vliegtuigen.
grootste breedte 42.67 meter;	Bewapening: 10 mitrailleurs van
gemiddelde diepgang; 7.50 meter.	40 mm; 2 dieptebomrekken.
Machine vermogen: 40.000 apk	Bemanning: 1509 koppen.
Maximum snelheid 25 zeemijl per uur.	

Taak

Hr.Ms. vliegkampschip Karel Doorman maakt de kern uit van de harmonisch opgebouwde Nederlandse vloot. Met de aan boord ingescheepte vliegtuigen (Grumman S 2 A — trackers) en helicopters (Sikorsky SH — 34 J) levert dit varende en dus mobiele „vliegveld” een belangrijke bijdrage aan de bescherming van de Nederlandse koopvaardijvloot tegen vijandelijke onderzeebootaanvallen. De Nederlandse koopvaardij zorgt voor de goederen, waarvan de Nederlandse industrie voor drievijfde deel en de totale Nederlandse omzet voor de helft afhankelijk is. Zoals dit het geval is bij alle marineschepen maakt de mobiliteit van Hr.Ms. Karel Doorman het mogelijk om deze onderzeebootbestrijdingsmiddelen (de vliegtuigen) in te zetten, waar ter wereld deze het meest worden gevraagd. Voor de NAVO-landen is het ter beschikking hebben van dit vliegkampschip een belangrijke bijdrage in het totaal benodigde onderzeebootbestrijdings-potentieel.

Verrichtingen

Het schip werd in de jaren 1942/1943 in Engeland gebouwd. Het deed bij de Royal Navy dienst onder de naam H.M.S. Venerable. Na in mei 1948 in Engeland aan de Koninklijke marine te zijn overgedragen kwam Hr.Ms. Karel Doorman in begin juni d.a.v. voor het eerst in Nederland (Rotterdam). Het schip oefende tot december 1948 in de Schotse wateren. Een jaar later, van 2 januari tot 4 mei 1950, fungeerde het als vlaggeschip van het smaldeel Nederlandse Antillen, dat in de Westindische en Caraïbische wateren oefende tezamen met eenheden van de Amerikaanse marine. Begin 1952 vertrok Hr.Ms Karel Doorman wederom naar de Nederlandse Antillen om vliegtuigsquadron no. 1 van de marine luchtvaartdienst naar Curaçao over te brengen, terwijl eveneens in mei/juni 1954 een reis naar het westelijk halfrond plaatsvond. Daarbij werden Montreal (Canada) en New York officieel bezocht.

Van eind mei tot eind december 1960 maakte het vliegkampschip een reis van vlagvertoon langs de vijf werelddelen, waarbij tevens het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea werd aangedaan. In 1962 volgde weer een reis naar het westelijk halfrond, terwijl ook in 1964 een voorjaarsoefenreis in westelijke richting werd gemaakt. Een hernieuwd bezoek aan de Nederlandse Antillen stond daarbij wederom op het programma. Daarnaast nam ons vliegkampschip deel aan vele internationale oefeningen, meestal als vlaggeschip van smaldeel 5. Gedurende de jaren 1956/1958 onderging het schip een ingrijpende modernisatie. Zo werd het conventionele vliegdek vervangen door een hoekdek; de stalen vangnetten verdwenen, terwijl de hydraulische katapult plaats maakte voor een stoomkatapult. De taak van de vliegdeklandingsofficier is grotendeels overgenomen door de landingspiegels.

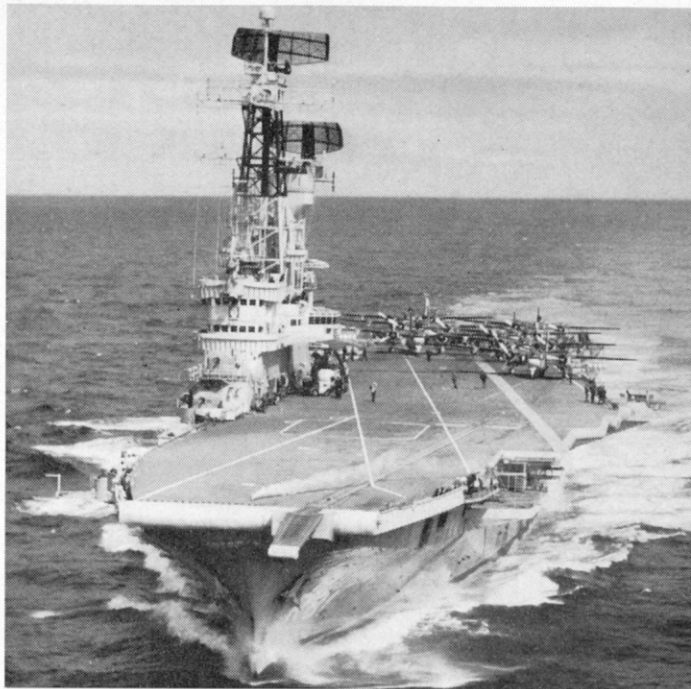
Het vliegbedrijf

Bij het fascinerende vliegbedrijf aan boord van Hr.Ms. Karel Doorman valt de aandacht in het bijzonder op het starten en landen van de maritieme vliegtuigen op dit varende vliegveld.

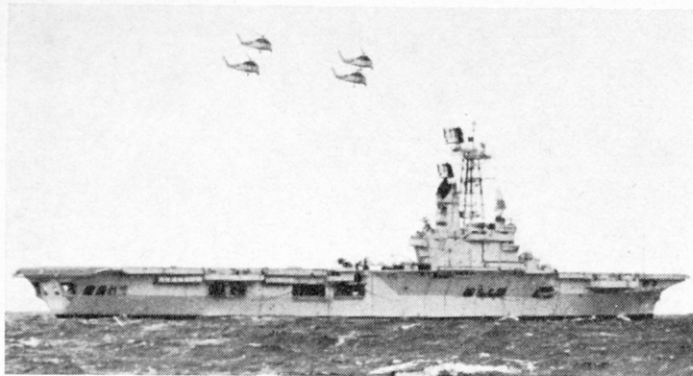
Het starten van de vliegtuigen kan op tweeërlei wijze geschieden. Heeft men slechts enkele vliegtuigen de lucht in te brengen — met andere woorden behoeft men het achterdek niet als parkeerdek voor een groot aantal te starten vliegtuigen te gebruiken — dan zal men doorgaans de zogenaamde „vrije start” prefereren.

Daarbij zullen dan de vliegtuigen het vliegdek als een normale startbaan gebruiken, derhalve door middel van de gebruikelijke „aanloop” loskomen. Bij deze „vrije start” wordt voornamelijk het overlangse vliegdek gebruikt, aangezien dit het langste (213 meter) is. Wenst

Hr. Ms. vliegkampschip KAREL DOORMAN



men echter meerdere vliegtuigen te doen starten, waarbij men dus het achterdek als parkeerdek moet gebruiken en derhalve een te korte startbaan overhoudt, dan dient het starten door middel van de stoomkatapult (in het voordek aangebracht) te gebeuren. Dit is een krachtinstallatie, welke de vliegtuigen met een snelheid van ongeveer 130 mijl per uur de lucht inschiet. Hierbij dient nog opgemerkt te worden, dat vliegtuigen met straalaandrijving steeds gekatapulteerd moeten worden. De „vrije start” is voor dit type vliegtuigen uitgesloten. Momenteel heeft de Koninklijke marine geen vliegtuigen met straalaandrijving in dienst. De aan boord van een vliegkampschip



gestationeerde helicopters hebben uiteraard dezelfde start- en landings-procedure als normaal.

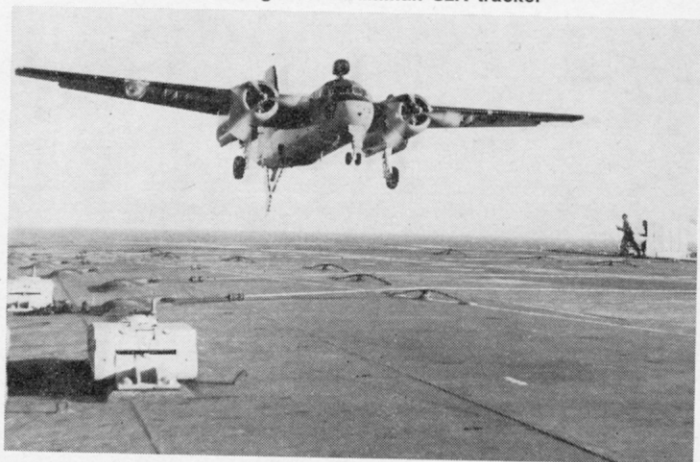
De vliegdekofficier is belast met de regeling van het doen starten der vliegtuigen. Hij geeft zijn instructies door middel van optische seinen dan wel door middel van de radio door aan de betrokken vliegers. De landing van de vliegtuigen geschiedt op het hoekvliegdek, dat een lengte heeft van 166 meter. Op dit dek dient de hoge landingssnelheid te worden afgeremd, willen de vliegtuigen veilig aan de „grond” komen. Dit afremmen geschiedt door de zogenaamde vangkabels, die in de breedte, met een tussenruimte van 10 meter, over de eerste helft van het hoekvliegdek zijn gespannen.

Vanuit de staart van het landende vliegtuig is een haak neergelaten, die één van deze vangkabels —er zijn in totaal zes stuks— dient te grijpen. Daarvoor moet het toestel in een juiste positie ten aanzien van het vliegdek binnenkomen, welke positie door de vlieger te controleren c.q. te corrigeren valt door een bepaald licht-beeld, dat de landingsspiegel hem toont. Dergelijk correcties kunnen de vlieger ook door de deklandingsofficier (die met het veilig binnenloodsen van de vliegtuigen belast is) langs optische weg dan wel door middel van het radio-contact worden gegeven. Zodra het vliegtuig door de vangkabel is afgeremd en tot stilstand is gekomen, maakt het zich, door het intrekken van de haak, van de kabel los en taxiëert het de landingsbaan af, opdat het volgende vliegtuig ongehinderd kan binnenkomen.

De start door middel van de stoom-katapult



Deklanding door Grumman S2A tracker



Doordat het hoekvliegdek na iedere start weer volledig vrij komt kunnen vliegtuigen, die „slecht” binnenkomen, dus de remkabels missen, doorleggen en opnieuw rondgaan voor een „betere” landing. Onderdeks bevinden zich aan boord van Hr.Ms. Karel Doorman grote hangars, waarin de vliegtuigen worden ondergebracht en waar ook de nodige onderhoudswerkzaamheden alsmede kleine herstellingen kunnen worden verricht. Bij het onderdeks brengen van de vliegtuigen, hetgeen door middel van de (twee) vliegtuigliften geschiedt, worden de vleugels van de vliegtuigen gevouwen.

Naamgeving

Het schip is genoemd naar een vlootvoogd uit een recent verleden, namelijk naar schout-bij-nacht K. W. F. M. Doorman (1889-1942), commandant van de „combined striking force”, die met zijn vlaggeschip Hr.Ms. de Ruyter op 28 februari 1942 in de slag op de Javazee ten onder ging. Het is het *tweede* (vliegkamp)schip van deze naam. De eerste Hr.Ms. Karel Doorman, eveneens van de Britse marine overgenomen, werd op 20 maart 1946 in dienst gesteld. Het schip vertrok op 1 september 1946 vanuit Glasgow naar het toenmalige Nederlands-Indië, vanwaar het op 18 februari 1947 in Nederland terugkeerde. Daarna nam het schip deel aan enige tactische oefeningen. Het vertrok op 9 maart 1948 naar Engeland en werd wederom aan de Britse marine overgedragen.

KRUISERS

(Aantal: 2)

Taak

De kruisers vormen de artilleristische slagkracht van de Nederlandse zeestrijdkrachten. De taken, die aan deze schepen kunnen worden opgedragen, bestaan in grote lijnen uit:

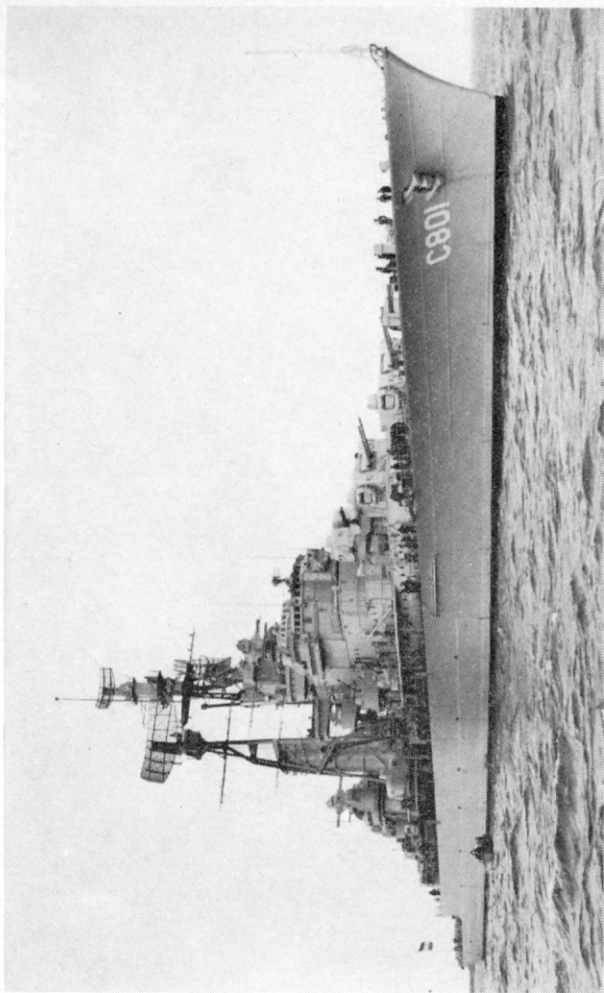
1. de bescherming van eigen vlooteenheden tegen aanvallen van zee- en luchstrijdkrachten;
2. de bescherming van koopvaardij-schepen, al dan niet in konvooi varende, tegen vijandelijke zee- en luchstrijdkrachten, waardoor de kruisers een bijdrage leveren aan het openhouden van de aanvoerlijnen overzee;
3. in vredetijd de bescherming van de Nederlandse belangen waar ook ter wereld door vlagvertoon, en, indien noodzakelijk, door daadwerkelijk optreden.



Genoemde taken hebben in zekere zin een min of meer *defensief* karakter, hoewel de kruiser door zijn bewapening evenzeer voor *offensief* optreden geschikt is. Wij denken bij dit laatste bijvoorbeeld aan de deelname —uiteraard in samenwerking met andere schepen— aan het opsporen en bestrijden van vijandelijke bovenwaterschepen, het uitvoeren van kustbombardementen, eventueel in verband met amphibische operaties, en het aanvallen van vijandelijke konvooen. In de praktijk zijn de offensieve en defensieve taken niet precies te scheiden. De vloot is een mobiel en flexibel gevechtsinstrument. Oorlogsschepen kunnen overal optreden waar dat nodig is. Hun operatieterrein is de wijde wereldzee en zij veranderen voortdurend van plaats.

Kruisers vormen een deel van de vloot. Zij worden naar behoefte samengevoegd met andere oorlogsschepen. De samenstelling van de scheepsmachten kan voortdurend worden aangepast aan de eisen van tijd en plaats.

Hr. Ms. kruiser DE RUYTER



Hr. Ms. De Ruyter (C 801)

In dienst gesteld: 18 november 1953

Technische gegevens

Standaard waterverplaatsing 9529 ton;	(in dubbel torens);
Grootste lengte 187,32 meter;	8 mitrailleurs van 57 mm
grootste breedte 17.20 meter;	(in dubbele opstelling);
gemiddelde diepgang 6.65 meter.	8 mitrailleurs van 40 mm;
Maximum snelheid 32,3 zeemijl per uur.	1 lichttraketwerper van 10.3 cm;
Machine vermogen: 85.000 apk.	2 dieptebomrekken.
Bewapening: 8 kanons van 15.2 cm	Bemanning: 973 koppen.

Verrichtingen

De kiellegging van de „De Ruyter” (aanvankelijk zou het schip „de Zeven Provinciën” heten) vond plaats op 5 september 1939. De ontwikkeling in de scheepstechniek en de technische vindingen, gedurende de tweede wereldoorlog gedaan, maakten het niet wenselijk het schip volgens de oude plannen af te bouwen. Ingenieurs en technici ontwierpen, uitgaande van de oorspronkelijke casco, een geheel moderne kruiser.

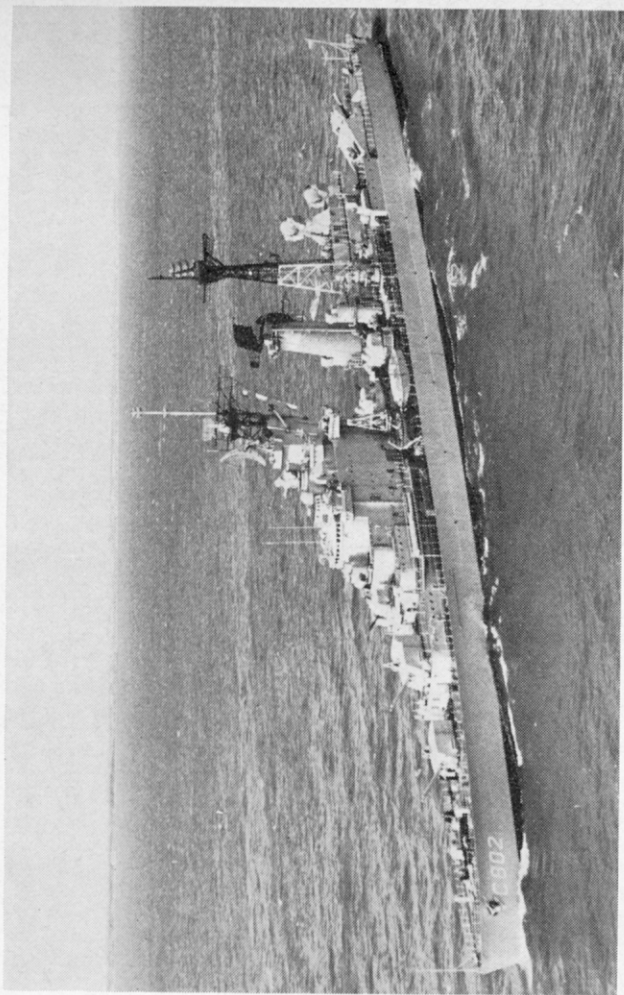
Hr.Ms. De Ruyter werd na de bevrijding van Nederland afgebouwd bij de Dok- en Werfmaatschappij Wilton Fijenoord N.V. te Schiedam. Na zijn indienststelling door Hare Majesteit de Koningin bezocht het schip gedurende de z.g garantie-vaart (lees: uitgebreide proef-vaart in dienst van de Koninklijke marine), welke in de periode van januari-maart 1954 plaats vond, ondermeer Oslo, Brest, Halifax en Norfolk. Sindsdien nam Hr.Ms. De Ruyter aan vele oefeningen deel, zowel in nationaal als in internationaal verband. Het had Hare Majesteit de Koningin en Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden voor een korte tijd aan boord tijdens het Koninklijk bezoek aan de Nederlandse Antillen in oktober 1955. Voorts bracht het in mei 1959 Z.K.H. de Sjah van Iran voor een staatsbezoek vanuit Denemarken naar Nederland.

In 1956 deed het schip voor enige maanden dienst als opleidingskruiser om in de jaren 1959-1960 als vlaggeschip van smaldeel 1 te fungeren. Na tijdelijk uit dienst te zijn geweest voor groot-onderhoud, kwam Hr.Ms. De Ruyter eind juni 1962 wederom als vlaggeschip van smaldeel 1 in dienst. Sinds de opheffing van dit smaldeel (zie blz. 61) d.d. 3 mei 1965 bevindt Hr.Ms. De Ruyter zich in onderhoud.

Naamgeving

Hoewel deze kruiser aanvankelijk dus de naam „de Zeven Provinciën” zou voeren, werd het schip later „De Ruyter” genoemd, gedachtig Nederlands grootste vlootvoogd en ter herinnering aan het vlaggeschip van schout-bij-nacht Karel Doorman, dat bij de slag in de Javazee in februari 1942 ten onderging.

Hr. Ms. kruiser DE ZEVEN PROVINCIEËN



De huidige kruiser Hr.Ms. De Ruyter is het *tiende* schip van deze naam. Het *eerste* schip was een jacht van 18 stukken, oorspronkelijk toebehorend aan de Verenigde Oostindische Compagnie. Het had een bemanning van 65 koppen. Het nam deel aan de slag bij Lowestoft (juni 1665), waar het schip echter werd genomen door het Britse schip „Dolphin”. Het staat echter niet vast of dit jacht inderdaad genoemd is naar luitenant-admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter, zoals met de latere schepen van die naam wel het geval was. Vermoedelijk sloeg de naam slechts op de afbeelding op de achterstevan „een man te paard” (ruiter).

Hr. Ms. de Zeven Provinciën (C 802)

In dienst gesteld: 17 december 1953
Verwepend (terrier-installatie) 1962–1964

Technische gegevens

Standaard waterverplaatsing 12.250 ton;	voor geleide wapens (terrier);
Grootste lengte 186.50 meter;	4 kanos van 15.2 cm
grootste breedte 17.10 meter;	(in dubbel torens);
gemiddelde diepgang 6.77 meter.	6 mitrailleurs van 57 mm
Machinevermogen: 85.000 apk.	(in dubbele opstelling);
Maximum snelheid 32.3 zeemijl per uur.	8 mitrailleurs van 40 mm.
Bewapening: 1 dubbellanceerinrichting	Bemanning: 850 koppen.

Verrichtingen

De kiellegging van „De Zeven Provinciën” (aanvankelijk zou het schip „Eendracht” heten) vond plaats op 19 mei 1939. En aangezien het hier de bouw van een tweelingschip van Hr.Ms. De Ruyter betrof, was de ontwikkelingshistorie in de periode 1939-1953 ongeveer authentiek aan die van laatstgenoemde kruiser.

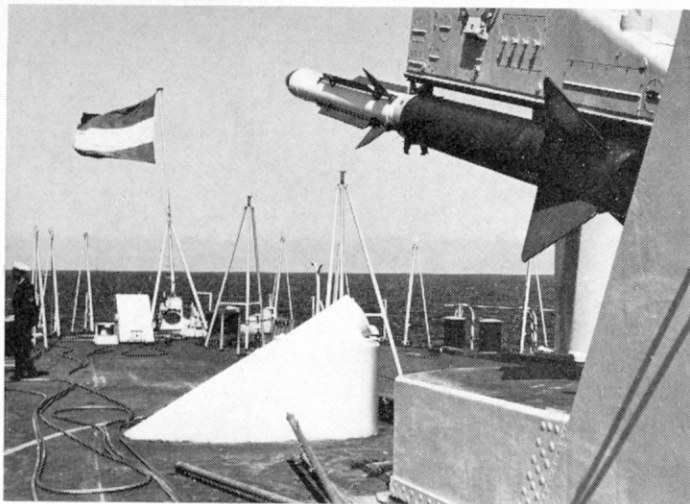
Het schip werd gebouwd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam; de tewaterlating, op 22 augustus 1950, geschiedde door Hare Majesteit de Koningin.

Na zijn indienststelling bezocht de kruiser gedurende de garantievvaart, welke in de periode april-juni 1954 plaats vond, o.m. Portsmouth, Las Palmas, Curaçao, Aruba en Annapolis. Sindsdien nam het schip aan vele oefeningen deel, om onderwijl —in smaldeelverband— onofficiële bezoeken te brengen aan Leningrad en Stockholm (juli 1956), de Nederlandse Antillen en Zuid Amerika (voorjaar 1957), Norfolk (juni 1957), Hamburg (oktober 1957) en Kopenhagen (oktober 1958). Ook bracht het Hare Majesteit de Koningin en Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden naar Stockholm, tijdens het Koninklijke bezoek aan Zweden in mei 1957. Op 1 juni 1958 werd Hr.Ms. de Zeven Provinciën vlaggeschip van



Terrier-raket wordt gelanceerd





smaldeel 1, welke taak in januari 1959 aan Hr.Ms. De Ruyter werd overgedragen. Na een onderhouds-periode werd Hr.Ms. de Zeven Provinciën in oktober 1960 wederom vlaggeschip van eerdergenoemd smaldeel, totdat in mei 1962 het schip naar de bouwwerf te Rotterdam werd gebracht teneinde verwapend c.q. gemoderniseerd te worden, welke werkzaamheden eind 1964 waren voltooid. Van eind maart tot eind juni 1965 bevond Hr.Ms. de Zeven Provinciën zich in de Verenigde Staten teneinde de nieuwe raketbewapening te beproeven.

Verwapening

In de jaren 1962/1964 werd Hr.Ms. de Zeven Provinciën o.m. verwapend, hetgeen betekent dat de kruiser thans is uitgerust met een terrier-installatie. Door deze verwapening diende het achterschip nogal ingrijpend te worden gewijzigd, zodat, ook qua vorm en indeling, het schip niet meer het tweelingschip van Hr.Ms. De Ruyter kan worden genoemd.

Van deze verwapening werd tevens gebruik gemaakt om het schip te moderniseren. De „Terrier” is een wapen voor gebruik tegen vliegtuigen — een zogenaamd „oppervlaktelucht geleide wapen”. Het is een raket met vaste brandstof, welke —de omschrijving zegt het reeds— naar zijn doel, de aanvaller, wordt geleid. Het projectiel heeft een snelheid, welke enige malen die van het geluid overtreft. Het hoogte- en afstandbereik, alsmede de trefzekerheid van de „Terrier” zijn voldoende om moderne vijandelijke straalbommenwerpers te vernietigen, voordat zij tot effectieve actie tegen onze schepen kunnen overgaan. De toevoeging aan de vloot van een schip, bewapend met geleide projectielen, zal o.m. de Koninklijke marine in de gelegenheid stellen zich met de operatieve, technische en personeelsproblemen van dit nieuwe wapensysteem vertrouwd te maken. De terrier-installatie werd in het kader van de wederzijdse hulpverlening door de Verenigde Staten (dus kosteloos) ter beschikking gesteld. De verbouwing diende door Nederland zelf bekostigd te worden.

Naamgeving

De naam houdt de herinnering levendig aan een der hoogtepunten van onze nationale geschiedenis, namelijk de Unie van Utrecht (23 januari 1579), toen de zeven provinciën zich aaneensloten tot een bondgenootschap, dat later de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werd.

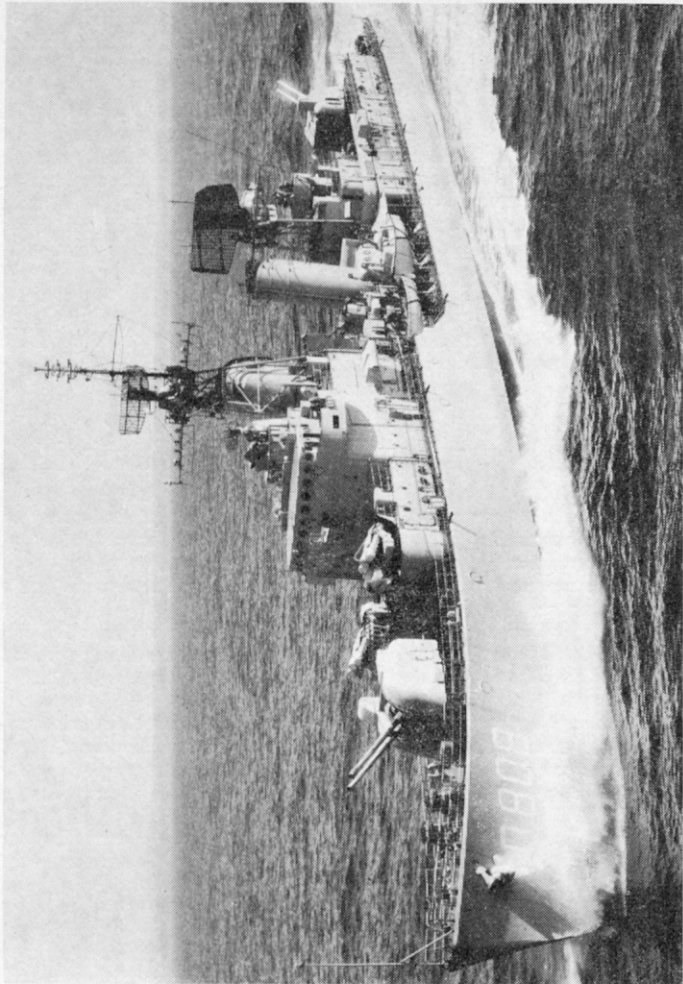
De huidige kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën is het *zevende* schip van deze naam.

De derde „de Zeven Provinciën” was het beroemde vlaggeschip van admiraal De Ruyter. In 1665 als lineschip van 80 stukken gebouwd voor de Admiraliteit van de Maze (Maas), was het aanvankelijk het vlaggeschip van vice-admiraal Van Nes. Van 1666 tot 1674 evenwel was het het vlaggeschip van vice-admiraal, later luitenant-admiraal De Ruyter. Het nam toen deel aan de Vierdaagse Zeeslag (1666), de Tweedaagse Zeeslag (1666), de Tocht naar Chatham (1667), de slag bij Solebay (1672), de slag bij Schooneveld (1673) en de slag bij Kijkduin (1673)*.

In 1678 werd het het vlaggeschip van schout-bij-nacht Jan van Brakel. Nadat het schip in 1692 bij Kaap La Hogue onder kapitein Evert de Liefde was lekgeschoten, werd het twee jaar later voor sloep verkocht.

*) Aanvankelijk heeft men er ook nog over gedacht de huidige kruiser „Kijkduin” te noemen.

Hr. Ms. Jager HOLLAND



ONDERZEEBOOTJAGERS

(Aantal: 12)

Taak

Van de vele uiteenlopende taken, die aan deze jagers kunnen worden opgedragen, noemen we de volgende:

1. de bescherming van eigen vlooteenheden tegen aanvallen door onderzeeboten;
2. de bescherming van koopvaardij schepen, al dan niet verenigd in konvooien, tegen aanvallen door onderzeeboten;
3. het opsporen en vernietigen van vijandelijke onderzeeboten, veelal in samenwerking met vliegtuigen;
4. het bijdragen in de luchtverdediging van vlooteenheden en konvooien;
5. het beschermen van vlooteenheden, en eventueel konvooien, tegen aanvallen van lichte bovenwaterstrijdkrachten.

Bij de bestrijding van het onderzeebootgevaar treden de onderzeebootjagers niet alleen *defensief* op, maar de schepen gaan er ook op uit om de vijand op te zoeken en te vernietigen. Daartoe worden de jagers toegevoegd aan de zogenaamde „hunterkiller”-groepen, waarin nauw wordt samengewerkt met de vliegtuigen, ingescheept aan boord van de eveneens ingedeelde vliegekamp schepen. Om dit met succes te kunnen doen is een onderzeebootjager, behalve met een uitgebreide sonar-installatie met bijbehorende aanvalswapens, tevens uitgerust met uitstekende radar- en verbinding apparatuur.

Mede door goede radarwaarschuwing speelt de onderzeebootjager een waardevolle rol bij de luchtverdediging van vlooteenheden en konvooien, waaraan het schip voorts nog actief bijdraagt met behulp van zijn luchtafweergeschut en raketbewapening. Dit geschut is behalve voor lucht doelen ook geschikt voor de bestrijding van zee doelen en eveneens voor het uitvoeren van kust bombardementen. Niet voor niets geeft de Britse marine aan dit soort schepen de bijnaam „Maid of all work”.

De twaalf (onderzeeboot)jagers, welke de Koninklijke marine beschikbaar heeft, zijn verdeeld in twee klassen. De „Holland”-klasse, welke vier-, en de „Friesland”-klasse, welke acht schepen omvat. De jagers van de „Holland”-klasse zijn iets kleiner dan de jagers van de „Friesland”-klasse.

JAGERS „HOLLAND” KLASSE

Technische gegevens

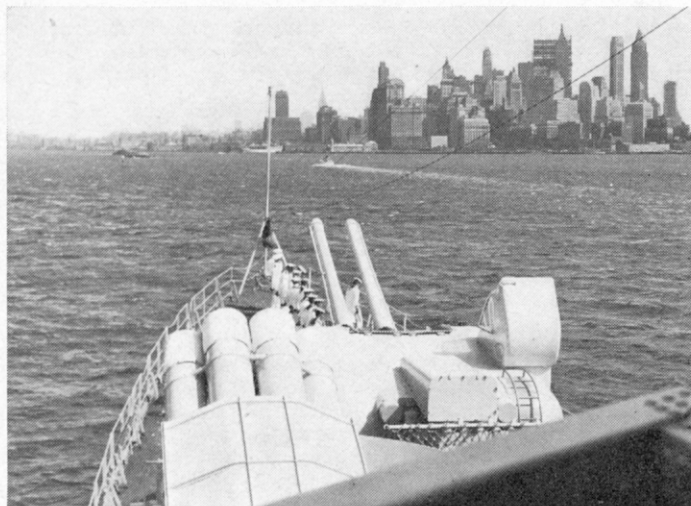
Standaard waterverplaatsing 2216 ton; Bewapening: 4 kanons van 12 cm
Grootste lengte 111.30 meter; (in dubbel torens);
grootste breedte 11.33 meter; 1 mitrailleur van 40 mm;
gemiddelde diepgang 3.88 meter. 2 raket dieptebomwerpers;
Machinevermogen: 45.000 apk. 2 dieptebomrekken.
Maximum snelheid 32 zeemijl per uur. Bemanning: 247 koppen.

Hr. Ms. Holland (D 808)

In dienst gesteld: 30 december 1954

Verrichtingen

Hr.Ms. Holland werd gebouwd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam. Na zijn indienststelling vertrok het schip op 12 februari 1955 voor een garantievaart rond Afrika om op 26 mei 1955 daarvan terug te keren. Van medio 1955 tot medio 1962 was het schip niet operatief (lees: uit dienst). Nadien was het schip ingedeeld bij smaldeel 1, om na de opheffing van dit smaldeel d.d. 3 mei 1965 individueel te oefenen.



Hr. Ms. jager GELDERLAND te New York

Naamgeving

Hr.Ms. Holland werd genoemd naar de „verzamelnaam” van de beide provinciën Noord Holland en Zuid Holland. Het is het *acht-tiende* schip van deze naam.

De eerste „Hollandt” behoorde tot de Admiraliteit van Amsterdam. Het was in 1614 gebouwd en mat 300 last (1 last = 2 ton). Het nam in 1617/18 deel aan de tocht tegen de roofstaten aan de Middellandse zee onder commandeur Hillebrandt Quast. In 1619 werd het schip overgedragen aan de Verenigde Oostindische compagnie.

Hr. Ms. Zeeland (D 809)

In dienst gesteld: 1 maart 1955

Verrichtingen

Hr.Ms. Zeeland werd gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen. Na zijn indienststelling vertrok het schip op 12 april 1955 voor een garantievaart, waarbij o.m. Portland werd bezocht. Het schip nam in 1956 deel aan diverse onderzeebootbestrijdingsoefeningen, om gedurende de maand juli van dat jaar in smaldeel-verband, tezamen met Hr.Ms. kruiser De Zeven Provinciën en Hr.Ms. jager Friesland, een bezoek te brengen aan Leningrad en Stockholm. Op 21 december d.a.v. werd Hr.Ms. Zeeland uit dienst gesteld. Het schip behoort momenteel tot de reserve-vloot.

Naamgeving

Hr.Ms. Zeeland werd genoemd naar de Nederlandse provincie Zeeland. Het is het *twintigste* schip van deze naam. De eerste „Zeeland” behoorde tot de admiraliteit van Amsterdam. Het werd omstreeks 1628 gebouwd en mat 200 last. Het had 39 stukken aan boord.

Hr. Ms. Noord Brabant (D 810)

In dienst gesteld: 1 juni 1955

Verrichtingen

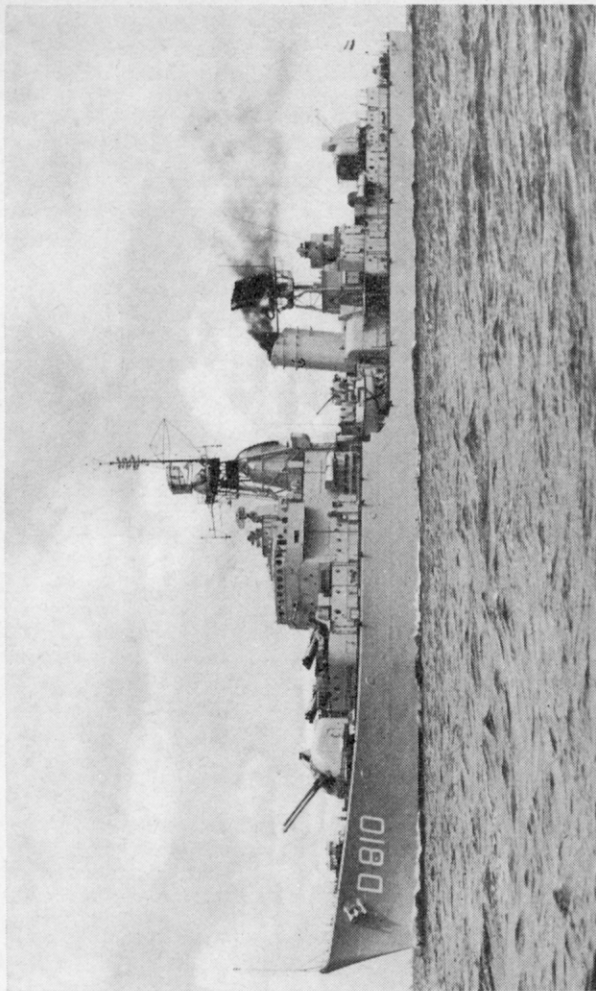
Hr.Ms. Noord Brabant werd gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen. Na zijn indienststelling vertrok het schip voor een garantievaart, waarbij ondermeer Torbay werd bezocht. Van eind 1955 tot medio 1965 was het schip niet operatief. Het vaart momenteel t.b.v. de opleidingen c.q. beproevingen.

Naamgeving

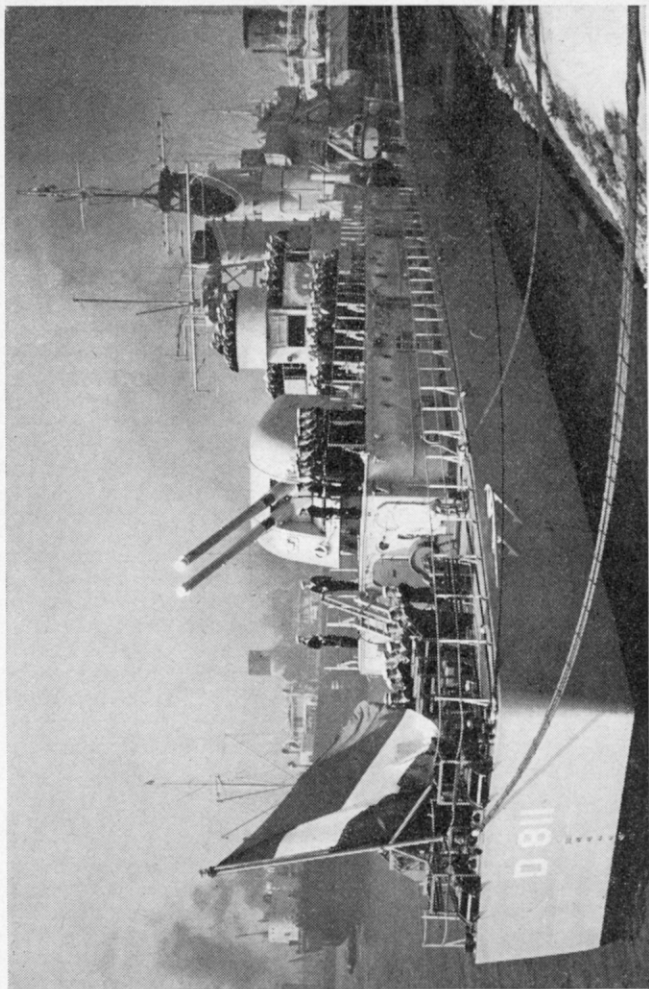
Hr.Ms. Noord Brabant werd genoemd naar de Nederlandse provincie Noord-Brabant. Het is het *derde* schip van deze naam.



Hr. Ms. jager NOORD BRABANT



Indienststellung Hr. Ms. GELDERLAND



De eerste „Braband” behoorde tot de admiraliteit van de Maze. Het schip werd als lineschip onder de naam „Willem de Eerste” in de jaren 1782/1785 te Rotterdam gebouwd en had een bewapening van circa 80 stukken. Na in 1795 de naam „Brutus” te hebben gekregen, werd het in 1806 tenslotte in „Braband” herdoopt. Het deed voornamelijk dienst in Nederlands Oost-Indië om in 1820 te Vlissingen gesloopt te worden.

Hr. Ms. Gelderland (D 811)

In dienst gesteld: 17 augustus 1955

Verrichtingen

Hr.Ms. Gelderland werd gebouwd bij de N.V. Wilton Fijenoord te Schiedam. Na zijn indienststelling vertrok het schip voor een garantietaar, waarbij ondermeer Portland werd bezocht. Na van februari 1956 tot juni 1958 uit dienst te zijn geweest, werd Hr.Ms. Gelderland ingedeeld bij smaldeel 1. In smaldeelverband bezocht het schip o.m. Kopenhagen gedurende de slag-in-de-Sont-herdenking eind oktober 1958. Op 1 januari 1959 werd Hr.Ms. Gelderland ingedeeld bij smaldeel 5 om deel te nemen aan de voorjaarsreis van dit smaldeel naar de Oostkust van de Verenigde Staten en de Nederlandse Antillen. In augustus 1959 vertrok het schip wederom naar het westelijk halfrond, waarbij o.m. een bezoek werd gebracht aan Toronto in verband met de aldaar toen plaatsvindende Canadian National Exhibition. Bij het bezoek van H.K.H. Prinses Beatrix aan New York, ter gelegenheid van de 350ste gedenkdag van Henry Hudson's tocht met „De halve Maen”, bracht Hr.Ms. Gelderland onze kroonprinses op 11 september 1959 de haven van New York binnen. In de jaren 1960, 1961 en gedurende het voorjaar van 1962 was het schip weer ingedeeld bij smaldeel 1; het nam in die periode aan vele nationale en internationale oefeningen deel. In april 1962 werd Hr.Ms. Gelderland uit dienst gesteld. Het behoort momenteel tot de reserve-vloot.

Naamgeving

Hr.Ms. Gelderland werd genoemd naar de Nederlandse provincie Gelderland. Het is het *drie-en-twintigste* schip van deze naam. De eerste „Gelderland” behoorde tot de admiraliteit van Amsterdam. Het schip dat in 1607 gebouwd was, had een waterverplaatsing van 300 ton en was bewapend met 16 stukken. Het nam in 1607 deel aan de slag bij Gibraltar onder kapitein De Lange in de vloot van vice-admiraal Jacob van Heemskerck.

JAGERS „FRIESLAND” KLASSE

Technische gegevens

Standaard waterverplaatsing 2497 ton;	Bewapening: 4 kanons van 12 cm
Grootste lengte 116 meter;	(in dubbel torens);
grootste breedte 11.78 meter;	6 mitrailleurs van 40 mm;
gemiddelde diepgang 4.02 meter.	1 lichttraketwerper van 10.3 cm;
Machinevermogen: 60.000 apk.	2 raket dieptebomwerpers;
Maximum snelheid 36 zeemijl per uur.	2 dieptebomrekken.
	Bemanning: 280 koppen.

Hr. Ms. Friesland (D 812)

In dienst gesteld: 22 maart 1956

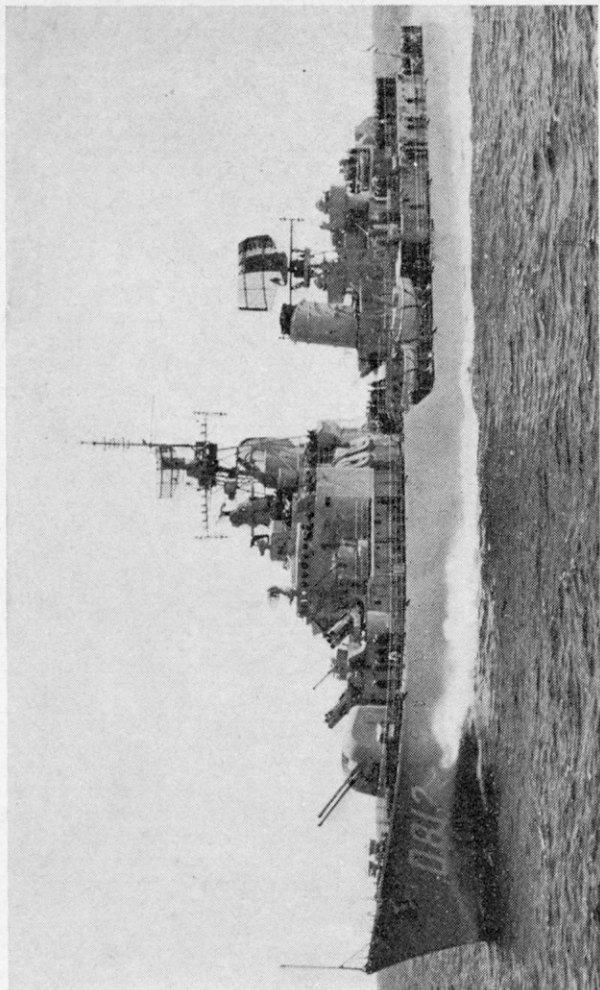
Verrichtingen

Hr.Ms. Friesland werd gebouwd bij de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. Na zijn indienststelling vertrok het schip voor een garantievaart, waarbij o.m. —in smaldeel verband— gedurende juli 1956 (tezamen met Hr.Ms. kruiser De Zeven Provinciën en Hr.Ms. jager Zeeland) Leningrad en Stockholm werden bezocht. Een jaar later bracht Hr.Ms. Friesland gedurende de maand mei wederom een bezoek aan Stockholm, toen als begeleider van Hr.Ms. kruiser De Zeven Provinciën in verband met het staatsbezoek van ons Koninklijk Paar aan Zweden. Om in juni d.a.v., wederom met genoemde kruiser, in Norfolk (VS) aanwezig te zijn bij de viering van het Jamestown Festival 1957. Na enige jaren uit dienst te zijn geweest, vertrok Hr.Ms. Friesland medio februari 1962 naar het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea om eind november van dat jaar weer in Nederland terug te keren. Nadien werd het schip ingedeeld bij smaldeel 5. Als zodanig bracht de „Friesland” in het voorjaar van 1964 een bezoek aan de Nederlandse Antillen. Het werd in augustus 1964 uit dienst gesteld. Het behoort momenteel tot de reserve-vloot.

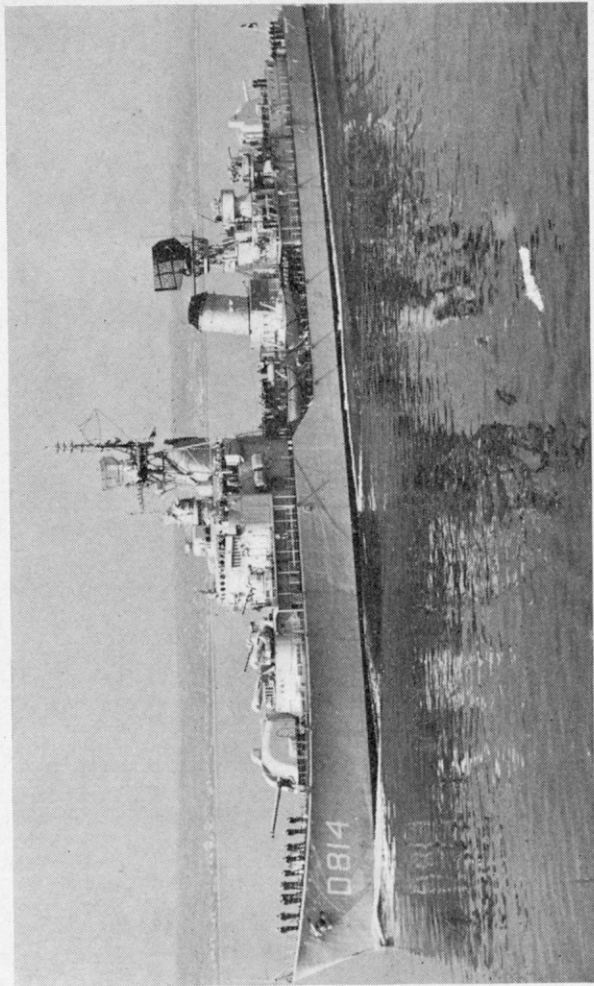
Naamgeving

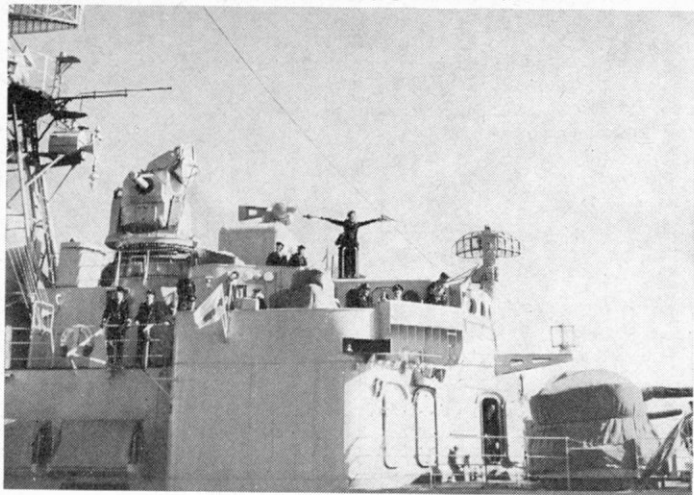
Hr.Ms. Friesland werd genoemd naar de Nederlandse provincie Friesland. Het is het *twaalfde* schip van deze naam. De oudste „Frieslandt” behoorde tot de admiraliteit van Amsterdam. Het mat 150 lasten en voerde 26 tot 28 stukken geschut. In de jaren 1617-1618 opereerde het onder bevel van kapitein ter zee Carsten Pieterz. Rosegaardt in het smaldeel van commandeur Hillebrandt Quast tegen de toen zo beruchte roofstaten in de Middellandse Zee. Ook in 1620-1621 opereerde het schip in de Middellandse Zee tegen deze roofstaten, nu onder bevel van kapitein ter zee Dirck Pieterz. Vis in de vloot van luitenant-admiraal Willem de Zoete.

Hr. Ms. jager FRIESLAND



Hr. Ms. jager LIMBURG op buitenlands vlagvertoon





Hr. Ms. Groningen (D 813)

In dienst gesteld: 12 september 1956

Verrichtingen

Hr.Ms. Groningen werd gebouwd bij de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. Na zijn indienststelling vertrok het schip voor een garantievaart, waarbij o.m. Portland, Freetown en Las Palmas bezocht werden. Eind juni 1957 vertrok het schip naar het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea om tot eind oktober 1958 in de Zuid Oost-Aziatische wateren verblijf te houden met Singapore als voornaamste „thuishaven“. Van mei tot december 1960 maakte het schip, tezamen met Hr.Ms. vliegkampschip Karel Doorman en Hr.Ms. jager Limburg een reis van vlagvertoon langs de vijf werelddelen, waarbij ook Nieuw-Guinea bezocht werd. Voor de derde maal was het schip gedurende 1962 in Nieuw-Guinea. Nadien hield het individuele oefeningen, terwijl het gedurende de eerste helft van 1963 zowel was ingedeeld bij smaldeel 5 als bij smaldeel 1. In augustus werd Hr.Ms. Groningen uit dienst gesteld. Het schip behoort momenteel tot de reserve-vloot.

Naamgeving

Hr.Ms. Groningen werd genoemd naar de Nederlandse provincie Groningen. Het is het *zesde* schip van deze naam.

De oudste „Groeningen” behoorde tot de admiraliteit van Amsterdam. Het schip werd in 1641 gebouwd en voerde 34 tot 40 stukken. Het nam in 1665 deel aan de slag bij Lowestoft om een jaar later aan Denemarken verhuurd te worden. Vermoedelijk is het schip kort daarop vergaan.

Hr. Ms. Limburg (D 814)

In dienst gesteld: 31 oktober 1956

Verrichtingen

Hr.Ms. Limburg werd gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen. Na zijn indienststelling vertrok het voor een garantievaart, waarbij (gelijk Hr.Ms. Groningen) Portland, Free-town en Las Palmas werden bezocht. Na in de periode van maart 1957 tot maart 1959 uit dienst te zijn geweest, werd het schip ingedeeld bij smaldeel 1. Begeleidde als zodanig in mei d.a.v. Hr.Ms. kruiser De Ruyter, welke bodem Z.K.H. de Sjah van Iran voor een staatsbezoek vanuit Denemarken (Aarhus) naar Nederland bracht. Van mei tot december 1960 maakte het schip, tezamen met Hr.Ms. vliegkampschip Karel Doorman en Hr.Ms. jager Groningen een reis van vlagvertoon langs de vijf werelddelen, waarbij ook Nieuw-Guinea werd bezocht. Het laatste verblijf in de Nieuw-Guinese wateren was in 1962, van welke torn het schip medio oktober in Nederland terugkeerde. Een maand later werd Hr.Ms. Limburg uit dienst gesteld. Behoort momenteel tot de reserve-vloot.

Naamgeving

Hr.Ms. Limburg werd genoemd naar de Nederlandse provincie Limburg. Het is het *eerste* schip, dat deze naam voert.

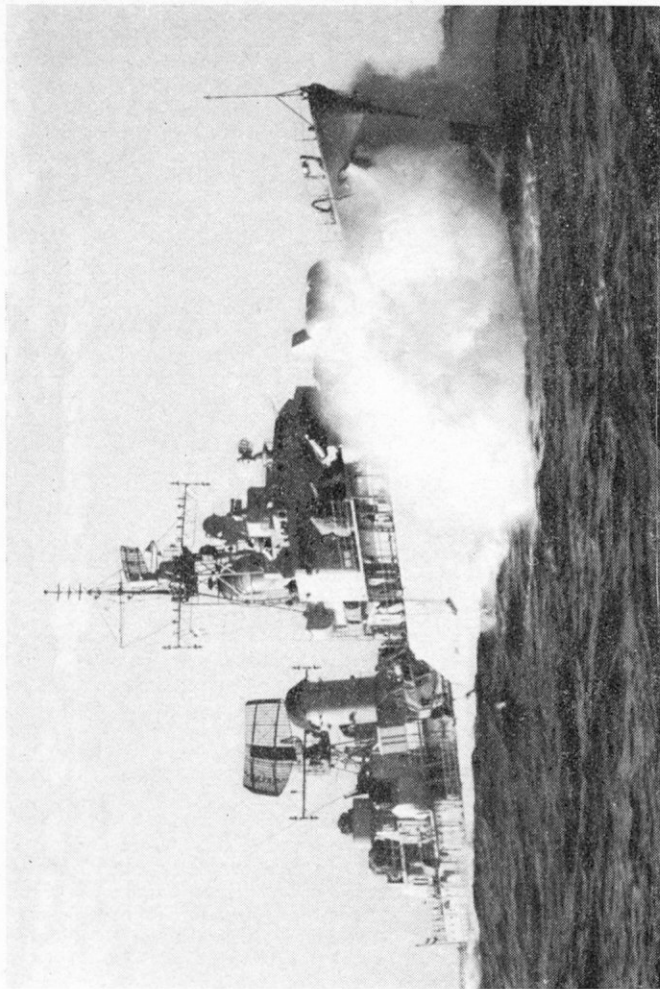
Hr. Ms. Overijssel (D 815)

In dienst gesteld: 4 oktober 1957

Verrichtingen

Hr.Ms. Overijssel werd gebouwd bij de N.V. Wilton Fijenoord te Schiedam. Ruim een maand na zijn indienststelling vertrok het schip voor een garantievaart, waarbij o.m. Portland, Tanger, Gibraltar en Toulon bezocht werden en waarvan Hr.Ms. Overijssel medio december d.a.v. in Den Helder terugkeerde. Na in januari 1958 een reis gemaakt te hebben naar Skandinavië, waarbij Oxeläsund en Oslo bezocht werden, nam het in februari en maart —in smaldeel-verband

Hr. Ms. jager OVERIJSEL op „volle kracht vooruit”



— deel aan enige oefeningen op de Noordzee en in het Engelse Kanaal. Eind maart was Hr.Ms. Overijssel ingedeeld bij het Nederlandse escorte, dat het Koninklijk jacht „Britannia” begeleidde tijdens het staatsbezoek van het Engelse Koninklijk Paar aan Nederland. Na verblijf in het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea in de periode juli 1958 november 1959, werd het schip, in Nederland teruggekeerd, in maart 1960 ingedeeld bij smaldeel 1. Bij de 500-jarige herdenking van de sterfdag van Prins Hendrik de Zeevaarder bracht het in augustus van dat jaar een niet officieel bezoek aan Lissabon. Een tweede tocht naar Nieuw-Guinea werd gemaakt in de tweede helft van 1962. Gedurende 1963 was het schip ingedeeld bij oefensmaldeel 5 om in april 1964 „over te gaan” naar smaldeel 1. In de periode februari-juli 1965 was het schip ingedeeld bij het z.g. Navo-escorte-squadron (bestaande uit jagers van Groot-Brittannië, Canada, de Verenigde Staten en Nederland), waarbij in Europese wateren bezoeken werden gebracht aan Kopenhagen, Rotterdam, Brest en Lissabon.

Naamgeving

Hr.Ms. Overijssel werd genoemd naar de Nederlandse provincie Overijssel. Het is het *twaalfde* schip van deze naam. De eerste „Overijssel” behoorde tot de admiraliteit van Amsterdam. Het schip werd in 1617 gebouwd. Het mat 150 last en had een bewapening van 30 stukken.

Hr. Ms. Drenthe (D 816)

In dienst gesteld: 1 augustus 1957

Verrichtingen

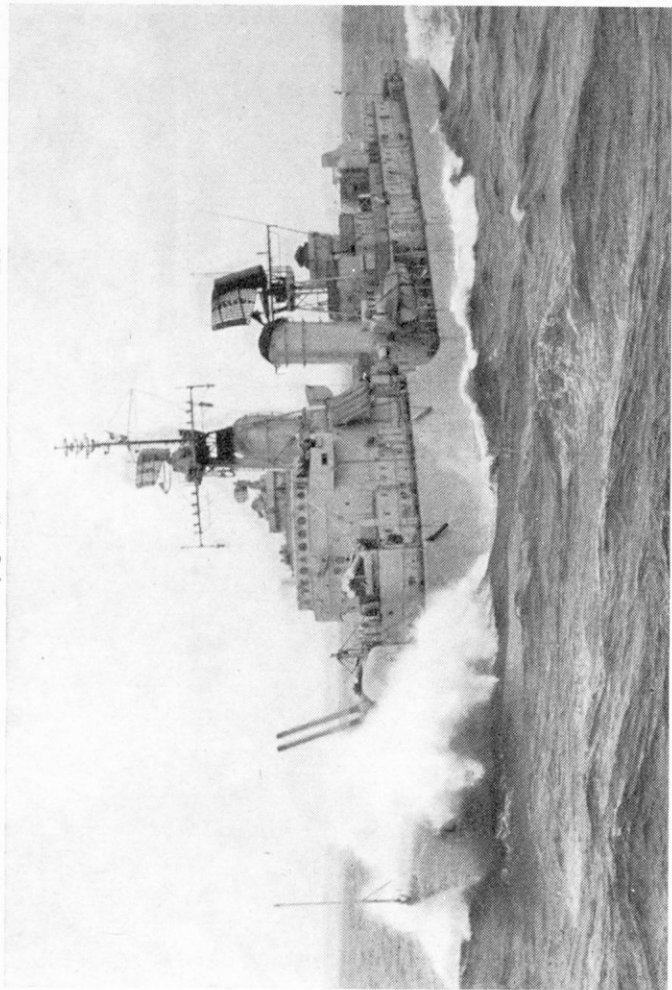
Hr.Ms. Drenthe werd gebouwd bij de Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmaatschappij te Amsterdam. Twee maanden na de indienststelling, namelijk in begin oktober 1957, vertrok de jager voor een garantievaart, waarbij o.m. Portland, Falmouth, Brest en Rosyth werden bezocht en aan enige internationale oefeningen werd deelgenomen. Van januari tot medio juni 1958 verbleef Hr.Ms. Drenthe in de wateren rond het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea. Op 20 februari in die periode hield het schip in Straat Malakka het door de Indonesische regering onrechtmatig in beslag genomen KPM-schip „Kasimbar” aan, dat daarna naar Manokwari op Nieuw-Guinea werd opgebracht. Ingedeeld bij smaldeel 1 maakte het schip in het voorjaar van 1959 een reis naar de Middellandse Zee om, tezamen met Hr.Ms. Limburg, Hr.Ms. kruiser De Ruyter te begeleiden, welke bodem in mei van dat jaar Z.K.H. de Sjah van Iran voor een staatsbezoek vanuit Denemarken (Aarhus) naar Nederland bracht. Met

Overgeven lichte lasten (tussen jager en kruiser)





Onderzeebootjager „Holland“-klasse in ruwe zee



ingang van augustus 1959 ging het schip „over” naar smaldeel 5. Nam —met onderbreking in de jaren 1961-1963 toen het schip in onderhoud/reserve was— deel aan vele nationale en internationale oefeningen. Maakte in het voorjaar van 1964 in smaldeelverband een oefenreis naar de Nederlandse Antillen. Nam in 1965 deel aan de oefenreizen van het smaldeel o.m. in het Middellandse Zee gebied.

Naamgeving

Hr.Ms. Drenthe werd genoemd naar de Nederlandse provincie Drenthe. Het is de *vierde* oorlogsbodem, die deze naam voert. De eerste „Drenthe” was een fregat, bewapend met 16 stukken en gebouwd in de jaren omstreeks 1639. Het nam deel aan de slag bij Duins in het eskader van commandeur Joost Banckert onder kapitein Gerrit Veen.

Hr. Ms. Utrecht (D 817)

In dienst gesteld: 1 oktober 1957

Verrichtingen

Hr.Ms. Utrecht werd gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen. Na enige onderzeebootbestrijdings-beproevingen in de Portland-area, vertrok het schip begin februari 1958 voor een garantievaart, waarbij Gibraltar, Barcelona en Napels werden bezocht. Eind maart 1958 was Hr.Ms. Utrecht ingedeeld bij het Nederlandse escorte, dat het Koninklijk jacht „Britannia” begeleidde tijdens het staatsbezoek van het Engelse Koninklijk Paar aan Nederland. Ingedeeld bij smaldeel 1 nam het schip aan vele oefeningen deel ten behoeve van de opleidingen. Zo vertrok het in februari 1959, gedurende de winterreis van dit smaldeel naar de Middellandse Zee, waarbij o.m. Cassablanca, Gibraltar en Cadiz werden bezocht. Nadien, ingedeeld bij het z.g. NATO-squadron bezocht het —ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van de NATO— in april van dat jaar Le Havre, Londen, Antwerpen en Amsterdam. Later ingedeeld bij smaldeel 5 nam het in de maanden mei en juni 1959 deel aan nato-oefening „Fair Wind” in het westelijk gedeelte van de Atlantische oceaan en in de Skandinavische wateren. In 1961 en gedurende de eerste helft van 1962 verbleef het schip in het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea, om terug in Nederland —na een onderhoudsbeurt— in begin 1963 wederom te worden ingedeeld bij smaldeel 1. Maakte als zodanig een voorjaarsoefenreis in het Middellandse zeegebied alsmede in het Engelse Kanaal. Nam in juli van dat jaar deel aan de internationale oefening „Midzomernachtsdroom”, gehouden in het oostelijk deel van de Atlantische oceaan. Sinds oktober 1963 behoort Hr.Ms. Utrecht tot de reserve-vloot.

Hr. Ms. jager AMSTERDAM in de Nederlandse Antillen



Naamgeving

Hr.Ms. Utrecht werd genoemd naar de Nederlandse provincie Utrecht. Het is het *twintigste* schip van deze naam.

De eerste „Utrecht” behoorde tot de admiraliteit van Amsterdam. Het werd in de jaren 1604-1607 gebouwd en mat circa 170 last. Het nam in 1607 deel aan de slag bij Gibraltar in de vloot van vice-admiraal Jacob van Heemskerck om tien jaar later onder commandeur Hillebrandt Quast op te treden tegen de roofstaten aan de Middellandse Zee.

Hr. Ms. Rotterdam (D 818)

In dienst gesteld: 28 februari 1957

Verrichtingen

Hr.Ms. Rotterdam werd gebouwd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam. Gedurende zijn garantieperiode begeleidde het schip in mei 1957 Hr.Ms. kruiser De Zeven Provinciën naar Stockholm ter gelegenheid van het staatsbezoek, dat ons Koninklijk paar aan Zweden bracht. H.M. de Koningin en Z.K.H. de Prins der Nederlanden hadden zich toen ingescheept aan boord van genoemde kruiser. Na enige jaren in „reserve” te zijn geweest, werd Hr.Ms. Rotterdam begin 1961 wederom in dienst gesteld. Ingedeeld bij smaldeel 1 nam het toen aan vele oefeningen deel. Medio januari 1962 vertrok het schip vanuit Den Helder naar de Verenigde Staten, teneinde te Key West en Mayport een „weapon evaluation” (beproeving van de bewapening) te ondergaan. Begin mei d.a.v. keerde Hr.Ms. Rotterdam weer in Nederland terug om in juli naar het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea te worden uitgezonden. In verband met de gesloten overeenkomst met de Indonesische regering (15 aug.) werd het schip tijdens deze uitreis „teruggeroepen”. Eind november 1962 vertrok Hr.Ms. Rotterdam naar de Nederlandse Antillen om daar als „tweede stationschip” tot mei 1963 te fungeren. In Nederland teruggekeerd werd het schip ingedeeld bij smaldeel 1 tot de opheffing van dit smaldeel begin mei 1965. Maakte tijdens de zomer van dat jaar een kruisreis (lees: opleidingsreis) met adelborsten in de wateren rondom Groot-Brittannië, de Azoren en de Scandinavische landen.

Naamgeving

Hr.Ms. Rotterdam werd genoemd naar de eerste Nederlandse havenstad Rotterdam. Het is het *zeventiende* schip van deze naam. De eerste „Rotterdam” behoorde tot de admiraliteit van Friesland. Het was een roei-jacht bewapend met 10 stukken. Het nam in 1639 deel aan de slag bij Duins in het eskader van commandant Joost Bankert. Het stond toen onder commando van kapitein Joris Pieterszoon (van den) Broeck.

Hr. Ms. Amsterdam (D 819)

In dienst gesteld: 10 april 1958

Verrichtingen

Hr.Ms. Amsterdam werd gebouwd bij de Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmaatschappij te Amsterdam. Vier maanden na de indienststelling in begin augustus 1958, vertrok de jager voor een garantietaar, waarbij o.m. Gibraltar, Malta, Istanboel en Valencia werden bezocht. Ingedeeld bij smaldeel 5 vertrok het schip medio januari 1959 voor een voorjaarsreis naar de Verenigde Staten en de Nederlandse Antillen, welke reis begin mei van dat jaar beëindigd werd. In het kader van de periodieke aflossingen der schepen vertrok Hr.Ms. Amsterdam in oktober 1959 naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea. In juni 1961 keerde het schip weer in Nederland terug. Na een onderhoudsbeurt werd het schip op 21 december 1962 bij opleidingssmaldeel 1 gevoegd om gedurende januari-maart 1963 deel te nemen aan een voorjaarsoefenreis in het Middellandse zeegebied. Gedurende deze reis werd o.m. een bezoek gebracht aan de Spaanse stad Taragona. Sinds 1 mei 1963 is deze jager ingedeeld bij smaldeel 5. Het nam als zodanig in de rest van dat jaar deel aan vele oefeningen. In het voorjaar van 1964 bracht het schip in smaldeelverband een bezoek aan de Nederlandse Antillen. Nam in 1965 deel aan de oefenreizen van het smaldeel o.m. in het Middellandse zeegebied.

Naamgeving

Hr.Ms. Amsterdam werd genoemd naar Nederland's hoofd- en havenstad Amsterdam. Het is het *zeventiende* schip van deze naam. De eerste „Amsterdam” behoorde tot de admiraliteit van Amsterdam. Het schip had een waterverplaatsing van 350 last en was bewapend met 36 stukken. Het nam in de jaren 1620-1621 onder luitenant-admiraal Willem de Zoete, heer van Haultain, deel aan de tocht tegen de roofstaten van de Middellandse Zee. Ook nam het, in 1623, deel aan de tocht van de Nassause vloot onder admiraal J. l'Hermite naar Chili via Straat Lemaire, om daarna door te gaan naar Oost-Indië en opgelost te worden in de vloot van de VOC. In 1626 kwam het schip in Nederland terug.

FREGATTEN

(Aantal: 12)

Taak

Evenals aan onderzeebootjagers, kunnen aan fregatten vele uiteenlopende taken worden opgedragen. Het kenmerkend verschil tussen beide typen schepen is echter, dat onderzeebootjagers door hun grote snelheid en zwaardere bewapening geschikt zijn voor een meer offensief optreden tegen de vijand, terwijl het fregat (zoals thans bij de Koninklijke marine in dienst), dat een kleiner, minder snel en lichter bewapend schip is, voornamelijk gebruikt wordt voor de nabijbescherming van konvoeien. Ook voor escortediensden in de minder diepe kustwateren waar de vijandelijke onderzeeboot door de geografische gesteldheid in zijn bewegingen beperkt wordt, kan het fregat met succes worden gebruikt. Fregatten worden daarom ingezet voor:

1. de nabijbescherming van konvoeien tegen aanvallen door onderzeeboten;
2. het bijdragen aan de nabijbescherming van kustkonvoeien tegen aanvallen van lichte oppervlaktezeestrijdkrachten (motortorpedoen motorkanonnerboten e.d.) en vliegtuigen;
3. het opsporen en vernietigen van vijandelijke onderzeeboten, veelal in samenwerking met vliegtuigen, doch voornamelijk in de kustwateren;
4. het uitvoeren van patrouilles in de kustwateren tegen vijandelijke lichte oppervlaktezeestrijdkrachten en vliegtuigen, die aanvallen uitvoeren op ankerplaatsen en havengebieden. Deze indirecte bescherming beveiligt de eindpunten en de scheepvaartroutes en koopvaardij schepen, welke zich nabij deze punten bevinden.

Voor de nabijbescherming van konvoeien worden fregatten verzameld in „escortegroepen”. Deze groepen hebben tot taak of het konvooi gedurende zijn gehele overtocht te beveiligen of het konvooi vanuit de haven van vertrek een eindweegs de oceaan in te begeleiden, om het daarna over te geven aan het „ocean-escorte” of het konvooi uit de oceaan op te halen en het gedurende het laatste deel van zijn overtocht te begeleiden naar de haven van bestemming. Voor het opsporen en vernietigen van onderzeeboten in de kustwateren worden fregatten verzameld in de zogenaamde „patrouillegroepen” voor het afzoeken van zeegebieden welke door de scheepvaart moeten worden gepasseerd. Op dezelfde wijze kunnen patrouillegroepen worden ingezet tegen oppervlaktezeestrijdkrachten en vliegtuigen voor de indirecte bescherming van de koopvaardij en de eindpunten van de handelsroutes.

Hr. Ms. fregat VAN AMSTEL in de Caraïbische zee



De twaalf fregatten, welke de Koninklijke marine thans beschikbaar heeft, zijn verdeeld in twee klassen, nl. de „Amstel”-klasse, welke zes, en de „Roofdier”-klasse, welke eveneens zes schepen omvat.

FREGATTEN „VAN AMSTEL” KLASSE

Technische gegevens

Standaard waterverplaatsing 1300 ton;	6 mitrailleurs van 40 mm in dubbele
Grootste lengte 93.30 meter;	opstelling (behalve Hr.Ms. Van
grootste breedte 11 meter;	Amstel);
gemiddelde diepgang 3.3 meter.	1 hedgehog;
Machinevermogen: 6000 apk.	2 dieptebomrekken;
Maximum snelheid 19 zeemijl per uur.	8 dieptebomwerpers.
Bewapening: 3 kanons van 7.6 cm;	

Hr. Ms. Van Amstel (F 806)

In dienst gesteld: 1 juni 1950

Verrichtingen

Hr.Ms. fregat „Van Amstel” behoort tot een serie van zes „destroyer-escorts” welke in 1950 van de Amerikaanse marine in het kader van de wederzijdse hulpverlening in bruikleen werd ontvangen. Op 2 augustus van dat jaar kwam het schip in Den Helder aan. Was sedertdien geruime tijd ingedeeld bij smaldeel 5 en nam aan vele belangrijke oefeningen deel. Na enige jaren in reserve te hebben gelegen werd het schip in 1959 weer in dienst gesteld. Vertrok dat jaar eind juli als stationsschip voor de eerste maal naar de Nederlandse Antillen om drie jaar later in Nederland terug te keren. Een tweede torn naar de West werd eind mei 1964 vanuit Den Helder begonnen.

Naamgeving

Hr.Ms. Van Amstel is genoemd naar Jan van Amstel, die als kapitein der admiraliteit van Amsterdam zich onderscheidde in de strijd tegen de Zweden in 1659 bij de verovering van het eiland Funen. In de tweede Engelse zeeoorlog behoedde hij bij de terugtocht na de slag bij Lowestof in juni 1665 onze vloot voor grotere verliezen. Hij wist zich verder te onderscheiden in de Vierdaagse en Tweedaagse zeeslagen in 1666; onder admiraal De Ruyter nam hij deel aan de tocht naar Chatham in 1667. Hr.Ms. Van Amstel is het *tweede* schip, welke deze naam voert. Voor de overdracht aan de Koninklijke marine voer het schip bij de Amerikaanse marine onder de naam USS Burrows.

Hr. Ms. De Bitter (F 807)

In dienst gesteld: 1 juni 1950

Verrichtingen

Hr.Ms. fregat „De Bitter” behoort tot een serie van zes „destroyer-escorts” welke in 1950 van de Amerikaanse marine in het kader van de wederzijdse hulpverlening in bruikleen werd ontvangen. Op 2 augustus van dat jaar kwam het schip tezamen met Hr.Ms. Van Amstel in Den Helder aan. Het fungeerde tot eind 1950 als volgboot van Hr.Ms. vliegkampschip Karel Doorman en nam als zodanig aan diverse oefeningen deel. Was van oktober 1952 tot mei 1954 ingedeeld bij smaldeel 5, waarna het in reserve kwam. Wederom in dienst gesteld werd Hr.Ms De Bitter medio december 1959 ingedeeld bij smaldeel 1. Stond gedurende de zomer (juni/juli) van 1960 en 1961 ter beschikking van het Koninklijk Instituut voor de marine te Willemsoord om dienst te doen als opleidingsschip voor adelborsten. Daarbij werden bezoeken gebracht aan Franse, Portugese, Britse, Skandinavische en Finse havensteden. Nam voorts in smaldeelverband deel aan vele nationale en internationale oefeningen. Behoort momenteel tot de reserve-vloot.

Naamgeving

Hr.Ms. De Bitter is genoemd naar commandeur Pieter de Bitter, die tijdens de eerste Engelse oorlog, toen zijn schip was ingedeeld bij het eskader, dat onder bevel stond van admiraal De Ruyter, zich tijdens de slag bij Terheide bijzonder wist te onderscheiden. Na vele jaren in de Oost te zijn geweest, waarbij hij ondermeer in 1656 deelnam aan de verovering van Colombo, keerde Pieter De Bitter in 1668 als commandeur van de retourvloot naar Nederland terug. In Kaap de Goede Hoop kreeg hij opdracht om deze kostbare vloot om de Noord naar Nederland te brengen. Hoewel er 60 Britse oorlogsschepen op hem loerden, bracht hij zijn 12 schepen behouden de Noorse haven Bergen binnen. Hij stierf in 1666. Hr.Ms. De Bitter is het *tweede* schip welke deze naam voert. Het schip voer voor zijn overdracht aan de Koninklijke marine bij de Amerikaanse marine onder de naam USS Rinehart.

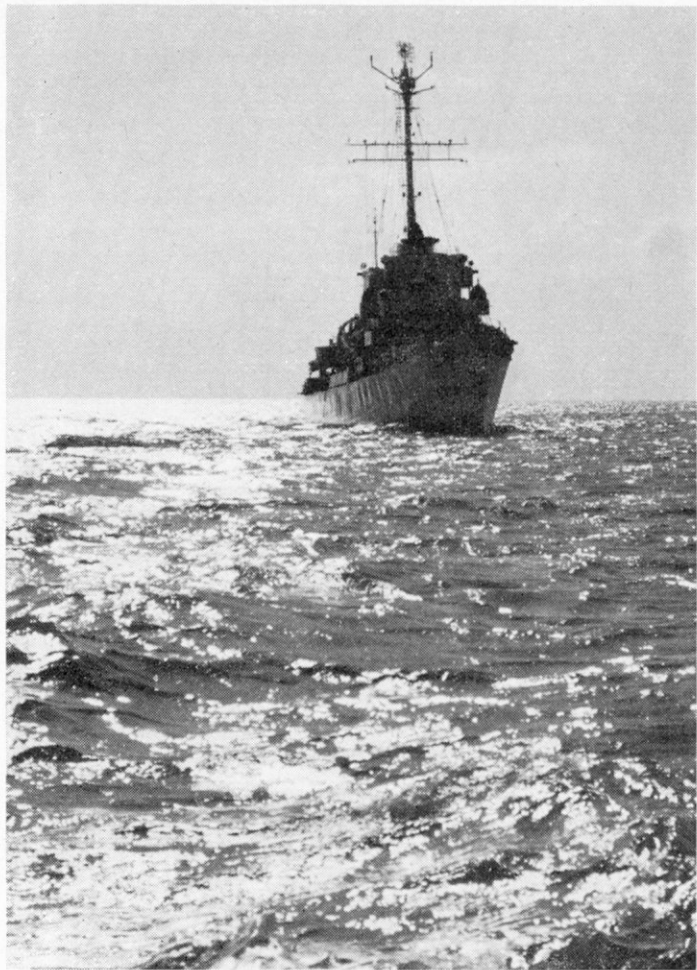
Hr. Ms. Van Ewijk (F 808)

In dienst gesteld: 23 oktober 1950

Verrichtingen

Hr.Ms. fregat „Van Ewijk” behoort tot een serie van zes „destroyer-escorts” welke in 1950 van de Amerikaanse marine in het kader van de wederzijdse hulpverlening in bruikleen werd ontvangen. Op

Hr. Ms. fregat DE BITTER vaart uit in de vroege morgen



21 december van dat jaar kwam het schip in Den Helder aan. Was gedurende enige maanden in 1951, zo ook gedurende 1955 en begin 1956 ingedeeld bij smaldeel 5. Na enige jaren in reserve te zijn geweest vertrok Hr.Ms. Van Ewijck in juni 1962 als stationsschip naar de Nederlandse Antillen om daarvan in juni 1964 terug te keren. Was van september 1964 tot eind maart 1965 ingedeeld bij smaldeel 1. Werd medio mei van dat jaar uit dienst gesteld. Bevindt zich thans in reserve.

Naamgeving

Hr.Ms. Van Ewijck is genoemd naar Willem van Ewijck, die onder kapitein Van Meeuwen in de slag bij Solebay in 1672 streed. Als commandeur van het fregat Edam nam hij deel aan de expeditie naar de Theems in mei 1673. Hij streed verder in het smaldeel van admiraal De Ruyter in de zeeslagen op de vlakte van Schooneveld en bij Kijkduin in juni en augustus 1673. In 1674 zeilde hij met De Ruyter naar West Indië. Op 7 mei 1686 sneuvelde Van Ewijck bij Lagos als kapitein van de convooier „Cornelia”, nadat hij aanvankelijk een aanval van een Frans oorlogsschip, uitgerust met 62 stukken, succesvol had afgeslagen. Hr.Ms. Van Ewijck is het *derde* schip van deze naam.

Voor overdracht aan de Koninklijke marine voer het schip bij de Amerikaanse marine onder de naam USS Gustafson.

Hr. Ms. Dubois (F 809)

In dienst gesteld: 23 oktober 1950

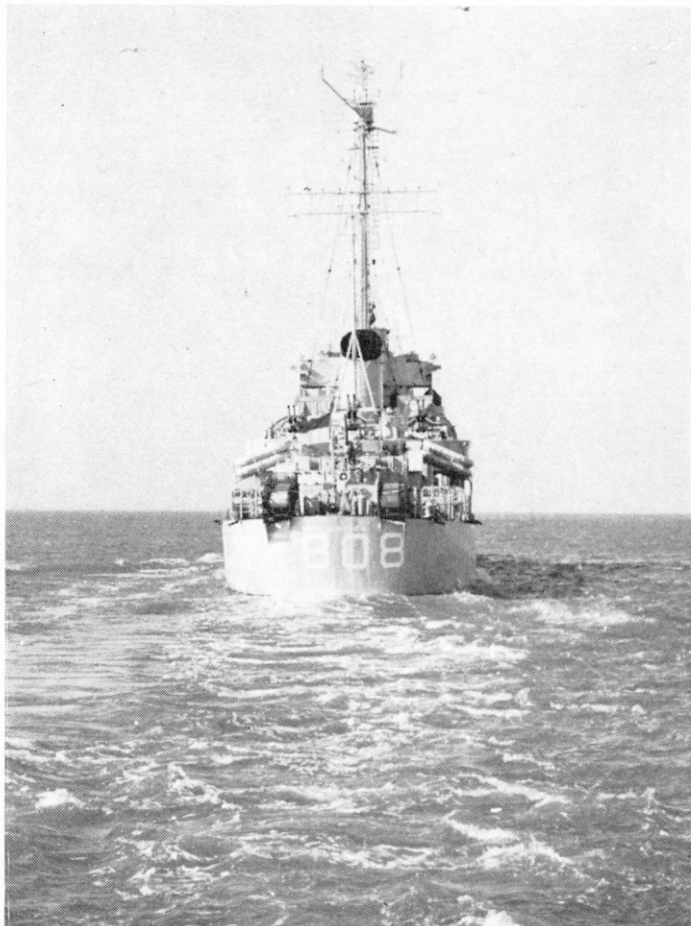
Verrichtingen

Hr.Ms. fregat Dubois behoort tot een serie van zes „destroyer-escorts” welke in 1950 van de Amerikaanse marine in het kader van de wederzijdse hulpverlening in bruikleen werd ontvangen. Op 21 december van dat jaar kwam het schip tezamen met Hr.Ms. Van Ewijck in Den Helder aan. Het werd ingedeeld bij smaldeel 5 en nam als zodanig aan vele oefeningen deel. In de periode van november 1953 tot september 1954 verbleef het schip in de Koreaanse wateren tot deelname aan de maritieme acties der Verenigde Naties. Na een aantal jaren uit dienst te zijn geweest, vertrok het schip eind april 1963 als stationsschip naar de Nederlandse Antillen.

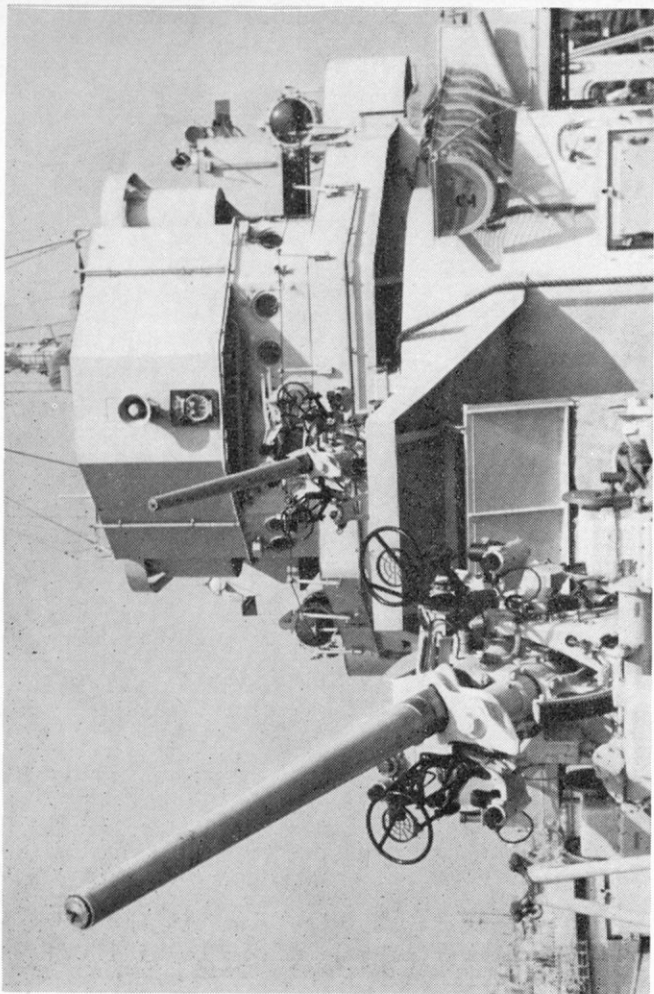
Naamgeving

Hr.Ms. Dubois is genoemd naar Eland Dubois, kapitein ter admiraliteit van de Maze (1642-1676). Hij vocht mee in de vierdaagse zeeslag als commandant van het schip „De Utrecht” en in de slag om Schooneveld in 1666. Ook nam hij aan de tocht naar Chatham in

Hr. Ms. fregat VAN EWIJCK (achteraanzicht)



Opbouw fregatten „Van Amstel“-klasse



1667 deel. In 1672 verloor hij in een zeegevecht zijn linkerhand. Hij was zeer goed bevriend met admiraal De Ruyter. Hr.Ms. Dubois is het *tweede* schip van deze naam.

Voor zijn overdracht aan de Koninklijke marine voer het schip bij de Amerikaanse marine onder de naam USS O'Neill.

Hr. Ms. De Zeeuw (F 810)

In dienst gesteld: 3 mei 1951

Verrichtingen

Hr.Ms. fregat De Zeeuw, behorende tot een serie van zes „destroyer-escorts”, werd in 1951 van de Amerikaanse marine in het kader van de wederzijdse hulpverlening in bruikleen ontvangen. Op 9 juli van dat jaar kwam het schip in Den Helder aan om een week later te worden ingedeeld bij smaldeel 5. Het maakte een oefenreis naar de Middellandse Zee in het voorjaar van 1952. Ook in 1954 en de eerste helft van 1955 was Hr.Ms. De Zeeuw ingedeeld bij bovengenoemd smaldeel, waarna het uit dienst werd gesteld en in reserve kwam. Medio november 1958 werd Hr.Ms. De Zeeuw ingedeeld bij smaldeel 1 en bezocht als zodanig o.m. Casablanca, Gibraltar en Cadar gedurende de voorjaarsreis 1959. Tevens werd dat jaar, gedurende de maanden juni en juli een oefenreis gemaakt met adalborsten, waarbij havenplaatsen in Spanje, Ierland, Noorwegen en Denemarken werden aangedaan. Na een onderhoudsperiode bleef het schip ingedeeld bij smaldeel 1 om aan vele nationale en internationale oefeningen deel te nemen. In de zomer van 1962, 1963 en 1964 fungeerde Hr.Ms. De Zeeuw wederom als opleidingsschip voor adalborsten. Daarbij werden bezoeken gebracht aan Stockholm en Malmö (in 1962), aan Helsinki (in 1963) en aan Lissabon (in 1964). Werd eind augustus 1964 uit dienst gesteld. Bevindt zich thans in reserve.

Naamgeving

Hr.Ms. De Zeeuw is genoemd naar Lieven de Zeeuw, kapitein ter admiraliteit van het Noorderkwartier. Hij voerde het bevel over het „Wapen van Nassau” onder admiraal Tromp voor Duinkerken in 1637. In 1645 diende hij onder admiraal De Ruyter tijdens diens tocht naar de Sont. Aangesteld tot tijdelijk schout-bij-nacht onder admiraal Witte de With commandeerde hij op het „Wapen van Nassau” de hulpvloot naar Brazilië van 1647 tot 1650 en nam hij deel aan het gevecht voor Bahia. Hr. Ms. De Zeeuw is het *eerste* schip van deze naam.

Voor overdracht aan de Koninklijke marine voer het bij de Amerikaanse marine onder de naam USS Eisner.

Hr. Ms. Van Zijll (F 811)

In dienst gesteld: 3 mei 1951

Verrichtingen

Hr.Ms. fregat Van Zijll, behorende tot een serie van zes „destroyer-escorts”, werd in 1951 van de Amerikaanse marine in het kader van de wederzijdse hulpverlening in bruikleen ontvangen. Het kwam in juli van dat jaar in Den Helder aan om een week later te worden ingedeeld bij smaldeel 5. Het maakte een oefenreis naar de Middellandse Zee in het voorjaar van 1952. Was het laatste Nederlandse oorlogsschip, dat deelnam aan de maritieme acties van de Verenigde Naties in de Koreaanse wateren (september 1954 - januari 1955). Maakte daarna een vlagvertoon thuisreis via Nederlands Nieuw-Guinea, de Australische eilanden, Zuid-Amerika en de Nederlandse Antillen om in juni 1955 in Den Helder terug te keren. Na enige jaren in reserve te zijn geweest, werd Hr.Ms. Van Zijll eind mei 1957 wederom in dienst gesteld. Gedurende de zomermaanden van dat jaar stond het ter beschikking van het Koninklijk Instituut van de marine voor de varende opleiding van adelborsten. Daarbij werden bezoeken gebracht aan Denemarken, Engeland, Majorca en de Azoren. Ook in 1958 —het schip was wederom ingedeeld bij smaldeel 5— werd een dergelijke oefenreis met adelborsten in juni en juli ondernomen, ditmaal naar Kopenhagen, Spitsbergen en Brest. In het najaar van 1958 kreeg het schip een plaats bij smaldeel 1. Het bracht toen in de periode van 28 oktober tot 3 november een tweede bezoek aan Kopenhagen ter gelegenheid van de 300 jarige herdenking van de slag in de Sont. Na enige jaren in reserve te zijn geweest, kwam Hr.Ms. van Zijll in mei 1963 wederom in dienst. Voor de derde maal werd het, gedurende juni en juli, ter beschikking gesteld voor een kruisreis met adelborsten. Daarbij werden bezoeken gebracht o.m. aan Livorno en Christiansand. In oktober 1963 werd het schip wederom uit dienst gesteld. Bevindt zich thans in reserve.

Naamgeving

Hr.Ms. Van Zijll is genoemd naar Abraham Ferdinand van Zijll (1640-1697), kapitein ter admiraliteit van Amsterdam. Hij nam deel aan de slag bij Lowestoft in 1665, de Vierdaagse en Tweedaagse zeeslagen in 1666. Aangesteld tot smaldeelcommandant in West-Indië overleed Van Zijll aldaar op 3 augustus 1697. Hr.Ms. Van Zijll is het eerste schip van deze naam.

Voor zijn overdracht aan de Koninklijke marine voer het schip bij de Amerikaanse marine onder de naam USS Stern.

FREGATTEN „ROOFDIER” KLASSE

Technische gegevens

Standaard waterverplaatsing 808 ton;	2 dieptebomwerpers;
Grootste lengte 56.27 meter;	1 kanon van 7.6 cm;
grootste breedte 10.29 meter;	6 mitrailleurs van 40 mm
gemiddelde diepgang 2.95 meter.	in dubbele opstelling;
Machinevermogen: 1600 apk.	1 hedgehog.
Maximum snelheid 15 zeemijl per uur.	Bemanning: 96 koppen.
Bewapening: 2 dieptebomrekken;	

Hr. Ms. Wolf (F 817)

In dienst gesteld: 26 maart 1954

Verrichtingen

Hr.Ms. Wolf, behorende tot een serie van zes fregatten, werd in 1954 door de Verenigde Staten, in het kader van de wederzijdse hulpverlening, aan Nederland overgedragen. Na de indienststelling te New Orleans kwam het schip op 12 juli 1954 in Nederland aan. Het deed tot medio maart 1956 dienst als visserij-politiekruiser. Na een aantal jaren tot de reserve-vloot behoort te hebben, kwam Hr.Ms. Wolf d.d. 1 februari 1963 weer in dienst. Was tot eind 1964 voornamelijk weer belast met de visserij-politie-inspectie. Sinds januari 1965 in reserve.

Naamgeving

Het schip is genoemd naar het desbetreffende roofdier Wolf. Het is het *vijfde* schip van deze naam.

Hr. Ms. Fret (F 818)

In dienst gesteld: 4 mei 1954

Verrichtingen

Hr.Ms. Fret, behorende tot een serie van zes fregatten, werd in 1954 door de Verenigde Staten, in het kader van de wederzijdse hulpverlening, aan Nederland overgedragen. Na de indienststelling te Boston kwam het schip op 11 augustus 1954 in Nederland aan. Het was tot juli 1955 ter beschikking van de vaaropleiding te Vlissingen om van maart 1956 tot juni 1958 voornamelijk dienst te doen als visserij-politie-kruiser. Is sindsdien ingedeeld bij de reserve-vloot.

Naamgeving

Het schip is genoemd naar het desbetreffende roofdier Fret. Het is het *vierde* schip van deze naam.



Hr. Ms. Hermelijn (F 819)

In dienst gesteld: 5 augustus 1954

Verrichtingen

Hr.Ms. Hermelijn, behorende tot een serie van zes fregatten, werd in 1954 door de Verenigde Staten, in het kader van de wederzijdse hulpverlening, aan Nederland overgedragen. Na de indienststelling te Boston kwam het schip op 22 november 1954 in Nederland aan. Met een onderbreking van een jaar (1959-1960), toen het als visserij-politie-kruiser dienst deed, behoort het schip sinds eind 1954 tot de reserve-vloot.

Naamgeving

Het schip is genoemd naar het desbetreffende roofdier Hermelijn. Het is het *derde* schip van deze naam.

Hr. Ms. Vos (F 820)

In dienst gesteld: 2 december 1954

Verrichtingen

Hr.Ms. Vos, behorende tot een serie van zes fregatten, werd in 1954 door de Verenigde Staten, in het kader van de wederzijdse hulpverlening, aan Nederland overgedragen. Na de indienststelling te Boston kwam het schip op 27 maart 1955 in Nederland aan. Hr.Ms.

Vos bevond zich in de zomermaanden van 1955 ten behoeve van zwaartekrachtmetingen op de Noordzee. Na van 1956 tot begin 1962 in reserve te zijn geweest, kwam Hr.Ms. Vos medio februari van laatstgenoemd jaar wederom in dienst. Deed tot mei 1963 voornamelijk dienst als visserij-politie-kruiser. Nam als konvooschip deel aan de internationale oefening „Midzomernachtsdroom”, welke medio 1963 gehouden werd. Werd eind september van dat jaar buiten dienst gesteld; bevindt zich sindsdien in reserve.

Naamgeving

Het schip is genoemd naar het desbetreffende roofdier Vos. Het is het *negende* schip van deze naam.

Hr. Ms. Panter (F 821)

In dienst gesteld: 16 juni 1954

Verrichtingen

Hr.Ms. Panter, behorende tot een serie van zes fregatten, werd in 1954 door de Verenigde Staten, in het kader van de wederzijdse hulpverlening, aan Nederland overgedragen. Na de indienststelling te New Orleans kwam het schip op 1 september 1954 in Nederland aan. Het schip behoorde tot mei 1960 tot de reserve-vloot. Deed nadien tot februari 1962 dienst als visserij-politie-kruiser.

Naamgeving

Het schip is genoemd naar het desbetreffende roofdier Panter. Het is het *achtste* schip van deze naam.

Hr. Ms. Jaguar (F 822)

In dienst gesteld: 16 juni 1954

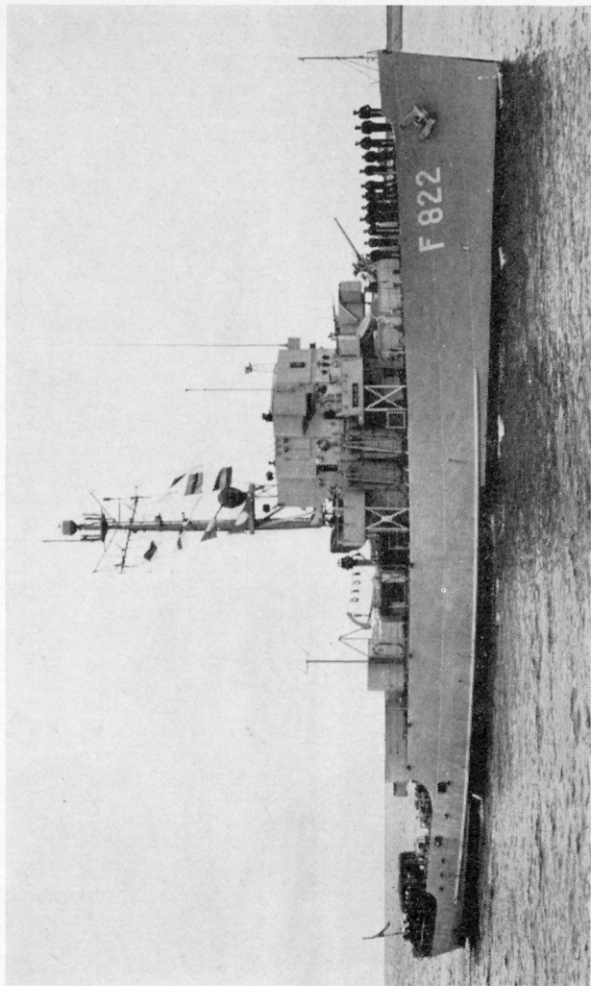
Verrichtingen

Hr.Ms. Jaguar, behorende tot een serie van zes fregatten, werd in 1954 door de Verenigde Staten in het kader van de wederzijdse hulpverlening, aan Nederland overgedragen. Na de indienststelling te New Orleans kwam het schip op 11 augustus 1954 in Nederland aan. Ook Hr.Ms. Jaguar heeft als visserij-politie-kruiser dienst gedaan en wel in de periode juli 1956 - augustus 1957 en februari 1958 - april 1959. Het heeft sinds januari 1965 wederom deze politie-taak.

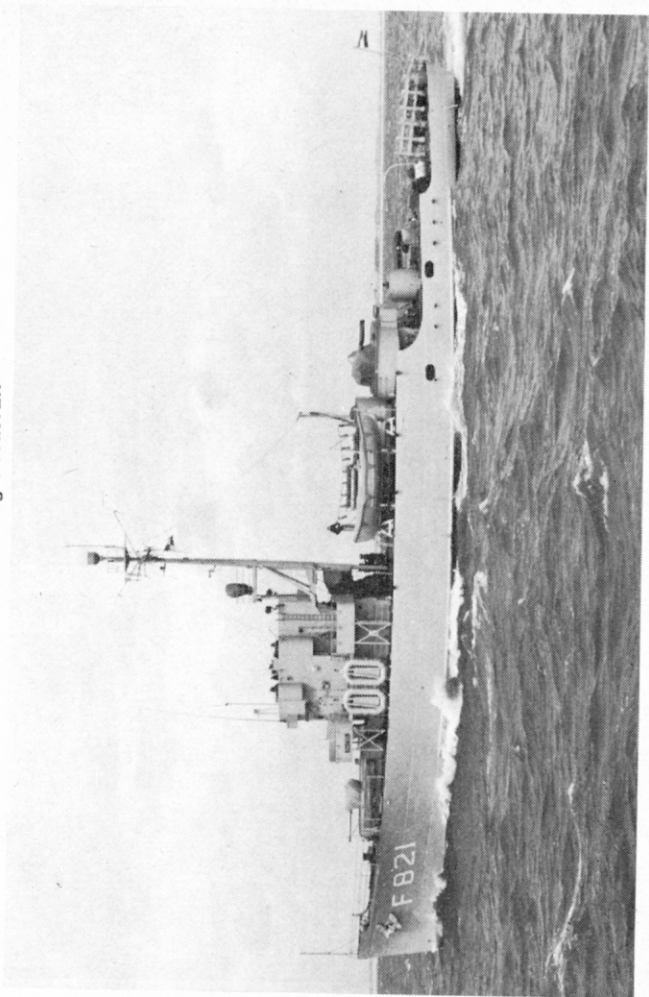
Naamgeving

Het schip is genoemd naar het desbetreffende roofdier Jaguar. Het is het *tweede* schip van deze naam.

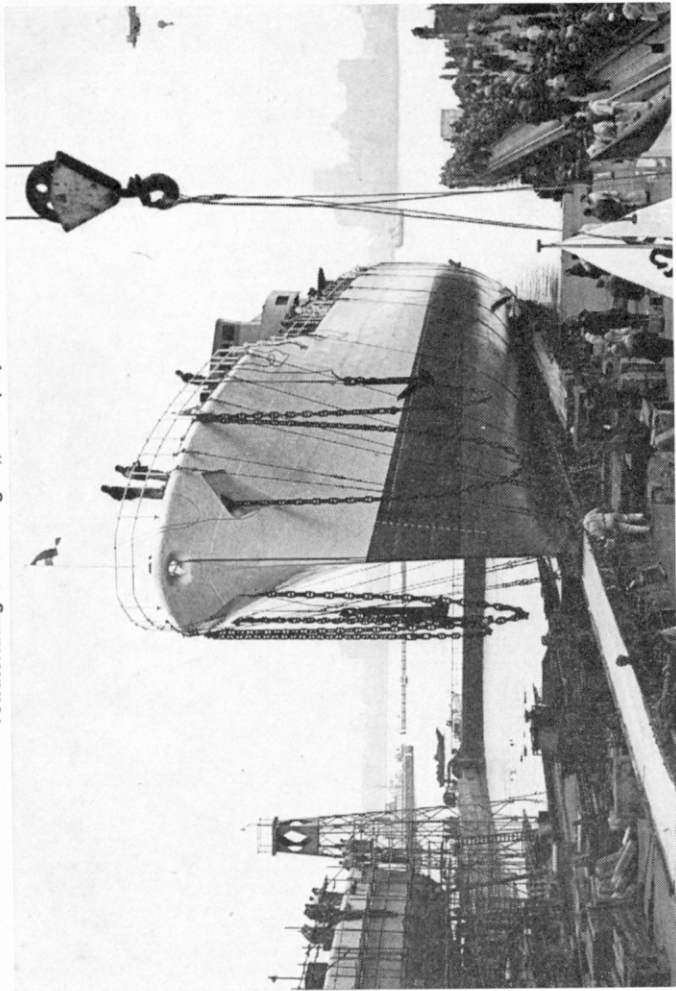
Hr. Ms. fregat JAGUAR



Hr. Ms. fregat PANTER



Tewaterlating eerste fregat „Van Speijk“-klasse



Visserij-inspectie

De Visserij-inspectie is een weinig bekende vredestaak van de Koninklijke marine. In 1881 werd door Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland, Denemarken, Nederland en België een verdrag opgesteld, dat de rechten en plichten van de vissers uit de betrokken landen regelde. In deze „Noordzee Conventie”, die door de betrokken landen in 1922 werd bekrachtigd, werden regels opgesteld over: de visserij op de Noordzee buiten de territoriale wateren; het voeren van nationaliteits- en onderscheidingstekenen door de vissersvaartuigen; de visserij-technische voorschriften om beschadigingen van netten en tuig te voorkomen; rechten en plichten bij onverhoopte schade; verboden tot het aan boord hebben van vernielingswerktuigen; de handel in sterke drank op zee enz.

Een dergelijke overeenkomst —hoe „waterdicht” ook— is waardeloos zonder toezicht. Daarom werd het toezicht op de naleving van de bepalingen van de Noordzee Conventie opgedragen aan de marines van de betrokken landen. De visserij-inspectie vormt dus een *vredestaak* van de Koninklijke marine.

NIEUWBOUW FREGATTEN

FREGATTEN „VAN SPEIJK” KLASSE

Momenteel zijn voor de Koninklijke marine in aanbouw (zie ook hoofdstuk „Plannen” in „Onze Koninklijke Marine” — deel II) een serie van zes fregatten, waarvan er drie gebouwd worden bij de N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen en drie op de werf van de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. Deze fregatten zullen heten:

Hr. Ms. Van Speijk (F 802)

Reeds te water gelaten op 5 maart 1965

Hr. Ms. Van Galen (F 803)

Reeds te water gelaten op 19 juni 1965

Hr. Ms. Tjerk Hiddes (F 804)

Hr. Ms. Isaac Sweers (F 814)

Hr. Ms. Van Nes (F 805)

Hr. Ms. Evertsen (F 815)

Technische gegevens

Standaard waterverplaatsing 2835 ton;	Bewapening: 1 dubbelloops kanon van 4½ inch;
Grootste lengte 113 meter;	1 drielloops-mortier om dieptebommen af te vuren;
grootste breedte 12.5 meter;	2 geleide wapensystemen, waarmee raketten tegen vliegtuigen en schepen kunnen worden afgevuurd;
gemiddelde diepgang 4.25 meter.	1 helicopter.
Machinevermogen: 30.000 apk.	
Max. snelheid 28.5 zeemijl per uur.	
Bemanning: 254 koppen.	

De nieuwe fregatten worden gebouwd naar een ontwerp van de Britse marine. Daarin is echter zoveel gewijzigd, dat er een nagenoeg eigen Nederlands ontwerp is ontstaan. Zij zijn speciaal ontworpen voor de onderzeebootbestrijding op de aanvoerlijnen naar het Europese vasteland, dat wil zeggen: de Noord-Atlantische Oceaan, Het Kanaal en de Noordzee.

Grote aandacht is besteed aan goede manoeuvreerbaarheid en zee-eigenschappen. Er is een „droog” schip uit de bus gekomen, dat ook bij zeegang een zo hoog mogelijke vaart kan lopen zonder veel water over te nemen. De accommodatie is geheel aangepast aan de Nederlandse opvattingen. De gehele elektronische installatie (radar-, vuurleiding- en gevechtinformatieapparatuur) alsmede de elektrische installatie is van Nederlands fabrikaat.

De voornaamste taak van deze fregatten zal het opsporen en vernietigen van vijandelijke onderzeeboten zijn. Gezien deze taak behoeft het geen betoog, dat de onderzeebootbestrijdingsbewapening de hoofdschotel vormt. Voor de opsporing van vijandelijke onderzeeboten zijn aan boord vier sonarapparaten opgesteld, elk met een specifieke taak. Zelfs als een dergelijke onderzeeboot zou trachten zich aan ontdekking te onttrekken door bijvoorbeeld op de ondiepe zeebodem van Het Kanaal of de Noordzee te gaan liggen, kan deze onderzeeboot nog als zodanig onderscheiden worden van de tevens daar liggende wrakken e.d.

Voor de vernietiging van de ontdekte onderzeeboot is een drieloops-mortier opgesteld, waarmee dieptebommen kunnen worden afgevuurd. Bovendien wordt een helicopter meegevoerd, die doelzoekende torpedo's kan afwerpen. Om het gebruik van de helicopter onder alle weersomstandigheden te waarborgen, worden deze fregatten uitgerust met scheeps-stabilisatie-vinnen, een installatie, die niet alleen bij de helicoptervliegers, maar ook bij de rest van de bemanning „in goede aarde” zal vallen. Tegen luchtaanvallen kan een dubbelloopskanon worden opgesteld. Dit geschut is behalve tegen luchtdoelen ook geschikt voor het vuren tegen zee- en landdoelen. Op de hangar (van de helicopter aan boord) worden twee geleidewapensystemen van het type Seacat opgesteld. Voor wat de scheepsbeveiliging betreft, zijn de laatste opvattingen, voor zover mogelijk op dit type schip, in het ontwerp opgenomen. Zo is voorzien in een gascitadel, waarin een kleine overdruk gehandhaafd wordt door middel van luchtfilters. Bovendien is tegen „fall-out” (radio-actieve uitwerking nucleaire wapens) een sproei-installatie aangebracht.

Zoals reeds opgemerkt is de accommodatie geheel aangepast aan de Nederlandse opvattingen. Dit betekent, dat de 204 korporaals en

manschappen vaste kooien (driehoog) krijgen met individuele verlichting en ventilatie en een ingebouwde bergruimte voor persoonlijke bezittingen. Behalve het dagverblijf, waar volgens het cafetaria systeem gegeten wordt, is in de slaapverblijven een zitje aangebracht. Het zal mogelijk zijn zich geheel benedendeks door het schip te verplaatsen zonder daarbij door verblijven e.d. te gaan. De 32 onderofficieren krijgen één dagverblijf, twee één-persoons-, één twee-persoons-, één vier-persoons-, twee zes-persoons- en een twaalf-persoons-hut. De 18 officieren beschikken praktisch allen over een één-persoons-hut, behalve de jongste officieren, die in een tweetal twee-persoonshutten zijn ondergebracht. De commandant krijgt uiteraard zijn eigen appartementen. Alle hutten, verblijven en werkplaatsen zijn voorzien van air-conditioning.

BEVOORADINGSSCHIP

(Aantal: 1)

Technische gegevens

Standaard waterverplaatsing 16.800 ton;	Bewapening: 2 mitrailleurs van 40 mm;
Grootste lengte 168.30 meter;	dieptebommen;
grootste breedte 20.30 meter;	helicopters voor onderzeeboot-
diepgang 8.20 meter.	bestrijding.
Machinevermogen 22.500 apk.	Bemanning: 205 officieren en
Maximum snelheid 21 zeemijl per uur.	scheplingen.

Hr. Ms. Poolster (A 835)

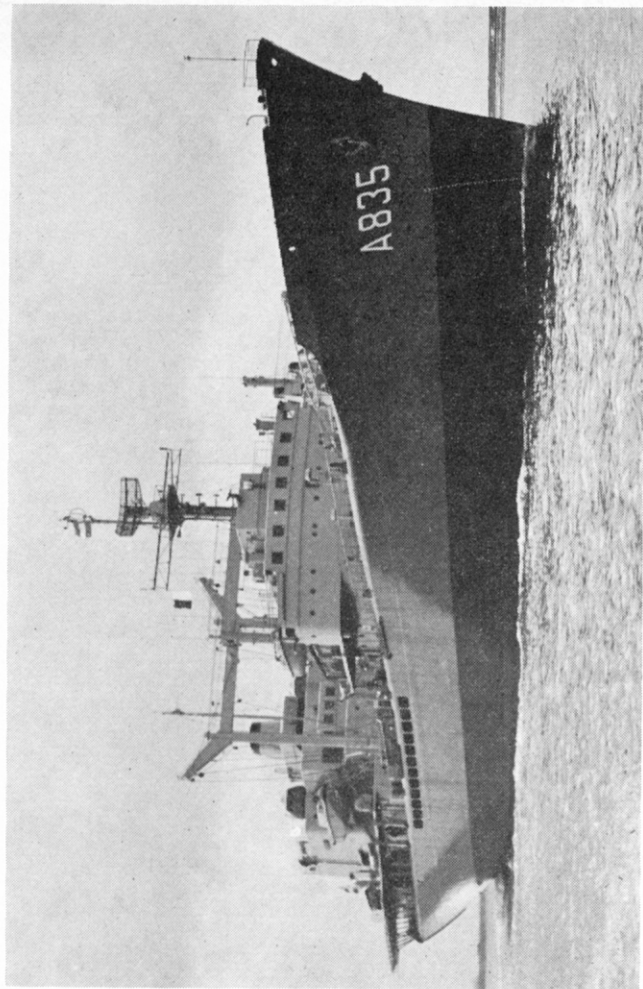
In dienst gesteld: 10 september 1964

Taak

Oorlogsschepen kunnen voor lange tijd onafgebroken op zee blijven, mits er zorg voor wordt gedragen dat de noodzakelijke voorraden in volle zee aan deze schepen worden afgeleverd. Om dit onder alle omstandigheden te kunnen doen zijn speciale bevoorradingsschepen noodzakelijk, die technisch in staat zijn om voorraden in volle zee over te geven. Een marine, die over dergelijke bevoorradingsschepen de beschikking heeft, beschikt in wezen over een verhoogde mate van slagkracht, aangezien de gevechtseenheden langere tijd op het operatieterrein beschikbaar zijn. Immers de tijd, nodig voor het heen en weer varen tussen dit terrein en de dichtsbijzijnde beschikbare vlootbasis, wordt uitgewonnen.

Het is uiteraard mogelijk voor elke soort voorraad, bijvoorbeeld voor voeding, voor munitie, voor reserve-onderdelen, voor brandstoffen e.d., een apart bevoorradingsschip te bouwen. Zo kennen diverse marines *tankers*, vaartuigen dus, die alleen de brandstofvoorziening verzorgen, een bevoorrading die gescheiden wordt gehouden van de

Hr. Ms. bevoorradingsschip POOLSTER

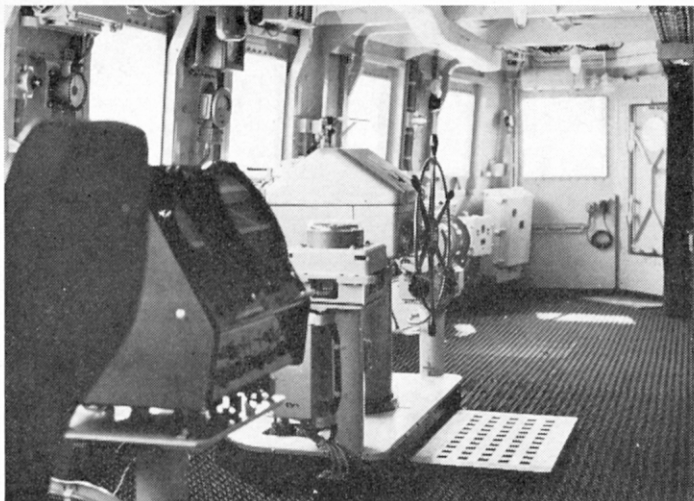


voorziening met andere goederen. Voor een relatief kleine marine als de Koninklijke marine is het ter beschikking hebben van dit soort schepen niet rendabel. Er werd dan ook gezocht naar een ontwerp, waarbij alle voor een vlootverband noodzakelijke voorraden in één schip konden worden geborgen en zo efficiënt mogelijk konden worden afgegeven, desgewenst aan meerdere schepen tegelijk. Aangezien de helicopter voor het overbrengen van personeel en materieel steeds belangrijker wordt, vooral in gevallen waar de te bevoorraden schepen op hun post moeten blijven en zich dus niet naar het bevoorradingschip kunnen begeven, diende een dergelijk bevoorradingschip ook met helicopters te worden uitgerust, die aan boord zowel zouden kunnen opstijgen als landen. Tenslotte moest bij de constructie rekening worden gehouden met moderne strijdmethoden. Volgens deze conceptie werd in de jaren 1962-1964 Hr.Ms. Poolster gebouwd, het, op Hr.Ms. Karel Doorman na, grootste schip in de Koninklijke marine. Met als taak: het bevoorraden van de eigen en bondgenootschappelijke vloottenheden in volle zee.

Het schip is in de eerste plaats een vloottanker en kan dus stookolie, dieselolie, vliegtuigbrandstoffen en smeermiddelen vervoeren. Verder is het ingericht om victualiën van allerlei aard op te slaan. Voor voedsel, dat aan bederf onderhevig is, zijn grote koel- en vriesruimten in het schip aangebracht. Verder zijn er magazijnen aan boord, waarin kleding, magazijnartikelen, munitie van allerlei aard, reserve-delen e.d. kunnen worden meegevoerd. Dit alles is zo gegroepeerd, dat de goederen op snelle en eenvoudige wijze aan dek kunnen worden gebracht om aan andere schepen te worden overgedragen. Het schip kan in volle zee aan meerdere schepen tegelijk zowel brandstof als goederen en personen afgeven. Dit kan geschieden op meerdere plaatsen aan beide zijden, terwijl brandstof ook over de achtersteven kan worden afgegeven.

Voorts bevindt zich op het achterschip een vliegdek en een hangar voor een aantal helicopters. Deze helicopters hebben een dubbele functie; zij kunnen worden gebruikt om lichte lasten en personeel vanaf het bevoorradingschip naar andere schepen v.v. over te brengen, terwijl zij bij de verdediging van het vlootverband, waarbij het bevoorradingschip is ingedeeld, voor onderzeebootbestrijdingsdoel-einden kunnen worden ingezet.

Hr.Ms. Poolster is het eerste schip van de Koninklijke marine met een ingebouwde bescherming tegen radio-actieve „fall-out”. Alle patrijspoorten, deuren, luchtkokers e.d. kunnen gasdicht worden afgesloten, terwijl de radio-actieve stof door middel van een over het hele schip verspreid sproei-systeem kan worden afgespoeld. Bij de constructie is bijzondere aandacht besteed aan de accommodatie



van de opvarenden. Hierbij is van de modernste materialen gebruik gemaakt. In het bijzonder is gelet op de mogelijkheid alles gemakkelijk schoon te houden. Het schip is geheel airconditioned.

Verrichtingen

Hr.Ms. Poolster is gebouwd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam. Na zijn indienststelling maakte het schip in de maanden september-december 1964 een garantievaart, o.m. in het Middellandse zeegebied; het was daarvoor ingedeeld bij smaldeel 1. Medio januari 1965 kwam Hr.Ms. Poolster bij smaldeel 5. Het nam deel aan de voorjaars oefenreis van het smaldeel, welke medio maart werd beëindigd. Enige Noorse havens werden gedurende deze reis o.m. bezocht. In mei d.a.v. vertrok het schip voor een individuele oefenreis naar de Nederlandse Antillen om daarvan begin juli in Nederland terug te keren. Het maakt sindsdien weer deel uit van smaldeel 5.

Naamgeving

Met de naam „Poolster” wordt de herinnering levend gehouden aan het voorraadschip van die naam, dat bij de Gouvernementsmarine

in dienst was en dat in de voormalige Nederlands-Indische wateren gedurende de jaren 1939-1942 belangrijk werk heeft verricht. Het is het *tweede* schip bij de Koninklijke marine dat deze naam voert.

DE SMALDELEN

Smaldeel 1

Op 1 juni 1958 werd smaldeel 1 in dienst gesteld als *opleidings-smaldeel*. Nieuwe ideeën over de opleiding van de marine-man maakten het toen wenselijk hiervoor speciaal een verband van schepen aan te wijzen.

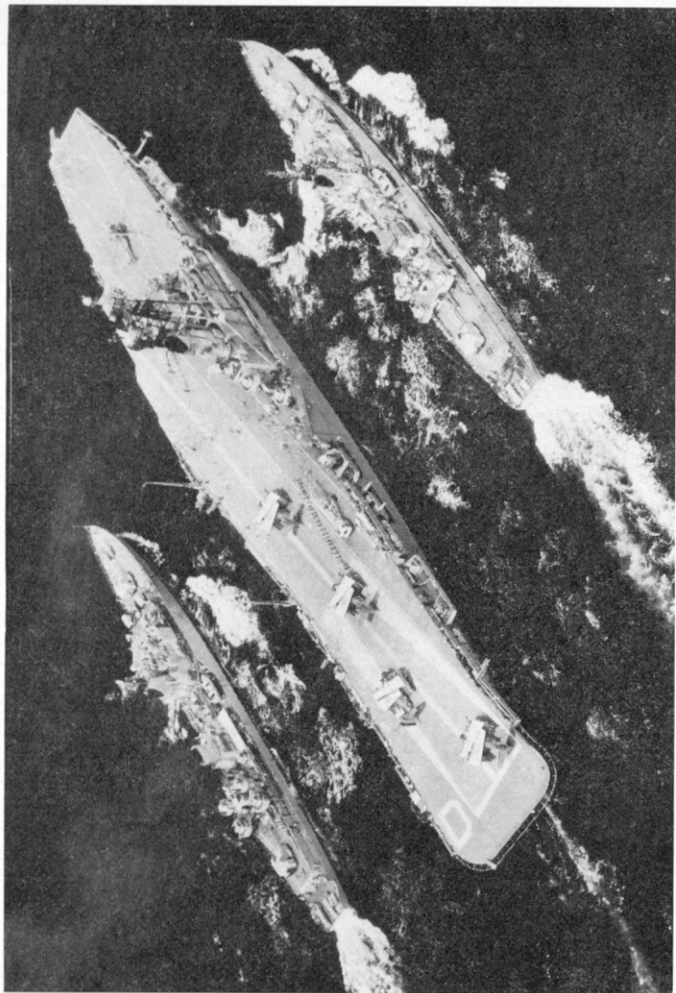
De samenstelling van dit smaldeel was meestal een kruiser, twee jagers, één of twee fregatten, één of twee onderzeeboten, terwijl op geregelde tijden een marine luchtvaart dienst detachement aan de smaldeel-oefeningen de nodige luchtsteun verleende door het vervullen van opdrachten voor artillerie, gevechtinformatie en onderzeebootbestrijding. De daarvoor ingezette marine-vliegtuigen opereerden vanaf een vliegveld aan de wal (en, in de gevallen dat Hr.Ms. Karel Doorman bij dit smaldeel was ingedeeld, vanaf dit vliegveldschip).

De primaire taak van smaldeel 1 bestond uit het opleiden van bepaalde categorieën personeel, o.m. van matroos, kok, hofmeester, bottelier en wasser, terwijl ook diverse brevet-opleidingen aan boord van de smaldeelschepen plaats vonden. Als secundaire taak was gesteld het opwerken van de schepen tot oefengereedheid. In september 1964 kwamen nieuwe ideeën ten aanzien van de opleidingen bij de Koninklijke marine tot uiting. De brevetopleidingen werden toen wederom op de scholen gehouden, terwijl de matrozen —aan de hand van een takenboek— in de praktijk moesten worden opgeleid. Na de laatste smaldeelreis, de voorjaarsreis 1965, was een eind gekomen aan de specifieke opleidingstaak van smaldeel 1. Derhalve besloot de marineleiding, alsmede om redenen dat de samenvoeging van schepen en vliegtuigen van twee smaldelen in één smaldeel de oefenmogelijkheden vergroot, de beide smaldelen tot één smaldeel te formeren. Op 3 mei 1965 werd smaldeel 1 officieel ontbonden. Het ene —nieuw geformeerde— smaldeel kreeg de oude naam van *smaldeel 5*.

Smaldeel 5

Smaldeel 5 werd opgericht op 16 april 1951. Het heeft steeds dienst gedaan als *oefensmaldeel* met als voornaamste taak: de onderzeeboot-

Het smaldeel stoomt op



Hr. Ms. Karel Doorman geëscorteerd door twee onderzeebootjagers

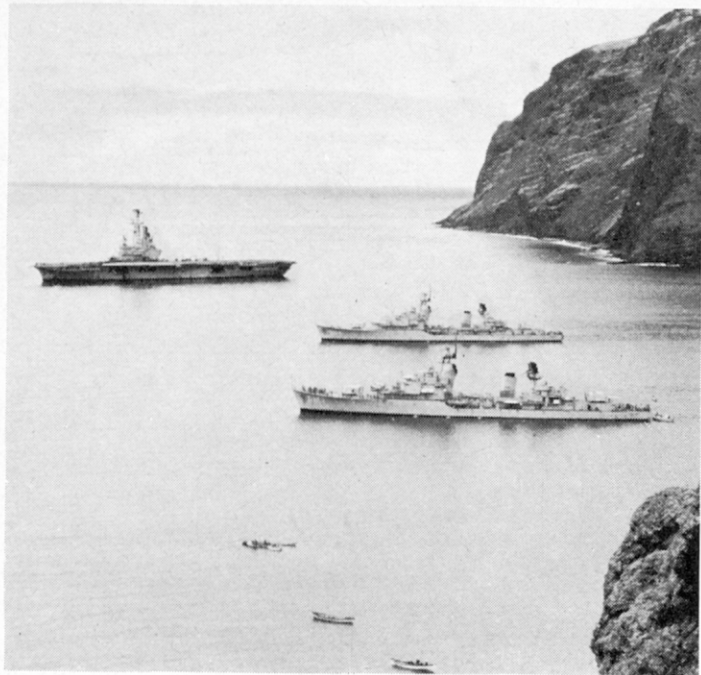
bestrijding. Hierop zijn dan ook voornamelijk de oefeningen, hetzij individueel in smaldeelverband, hetzij tezamen met eenheden van andere NAVO-marines, gericht.

Het smaldeel (na de opheffing van smaldeel 1 op 3 mei 1965 opnieuw geformeerd) bestaat uit het vliegkampschip, een kruiser, twee jagers, twee onderzeeboten en het bevoorradingschip. Aan boord van het vliegkampschip zijn een kleine twintig onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen ingescheept, deels schroefvliegtuigen van het type Grumman S2A-tracker, deels hefschroefvliegtuigen van het type Sikorsky SH-34 J. Genoemde „Trackers” zijn in staat een zeegebied tot een diepte van ongeveer 70 zeemijlen rond het verband af te tasten. De rakettenkruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën met zijn moderne artilleristische kracht versterkt het anti-luchtpotentieel van het smaldeel in hoge mate, terwijl voor de nodige stayingpower (uithoudingsvermogen) Hr.Ms. bevoorradingschip Poolster voornamelijk zorgdraagt.

Navenant de oefentaak in *vredetijd*, zal de taak in *oorlogstijd* bestaan uit het bestrijden van vijandelijke onderzeeboten, waartoe het smaldeel als een geheel zelfstandige eenheid zal opereren in het oostelijk gedeelte van het Atlantisch zeegebied. Dit houdt in, dat het smaldeel —afhankelijk van de zich alsdan eventueel voordoende situatie— een bepaald zeegebied krijgt toegewezen waarin vijandelijke onderzeeboten moeten worden opgespoord en vernietigd.

De bestrijding van dergelijke onderzeeboten geschiedt doorgaans als volgt. Bij het ontdekken van deze boten zullen de „Trackers” trachten deze aan te vallen en te vernietigen. Lukt dit niet, doordat de onderzeeboot zich tijdig aan de aanvalsmogelijkheden van een dergelijk vliegtuig weet te onttrekken, dan moeten de „Trackers” zich er toe bepalen de onderwater-positie van de onderzeeboot vast te stellen en diens bewegingen bij te houden (te „tracken”). Alsdan gaat het erom om zo spoedig mogelijk terplaatse een z.g. sonarplatform (een soort afluisterplaats dus) te krijgen, waartoe —afhankelijk van de afstand— de onderzeebootbestrijdings-helicopters, die een sonar in het water kunnen neerlaten, dan wel de onderzeebootjagers met hun eigen sonarinstallatie naar het actie-terrein worden gedirigeerd. Op hun beurt zullen deze helicopters respectievelijk deze onderzeebootjagers, na het „oppikken” van de onderzeeboot door middel van genoemde luister-apparatuur, trachten tot de aanval te komen en de vernietiging van de onderzeeboot te bewerkstelligen. Dat een dergelijke actie zich gemakkelijker laat beschrijven, dan uitvoeren, behoeft geen betoog, evenmin dat een dergelijke onderzeebootbestrijdingsactie slechts dan kans op succes heeft, indien men goed voor deze taak geoefend is, de zo ingewikkelde en kwetsbare elektronische appara-

Het smaldeel voor anker bij Juan Fernandez



tuur voortreffelijk werkt en alle eenheden volledig op elkaar zijn ingespeeld. En hiermee komen wij dan weer terug op de taak, die smaldeel 5, in *vredetijd* heeft: Het voortdurend oefenen in onderzeebootbestrijding.



De verrichtingen van Hr. Ms. schepen, in deze uitgave bij ieder schip vermeld, overspannen de periode van indienststelling t/m juli 1965.

De in dit boekje opgenomen foto's werden vervaardigd door de foto-diensten van de Koninklijke Marine.



DE ALKENREEKS

BEELD-ENCYCLOPEDIË



G. M. VAN DER MARK

CARAVANS



B. H. HELDT

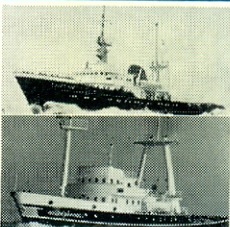
ALLE AUTO'S V

EUROPESE STATIONCARS



ARIE VAN DER VEER

SLEEPBOTEN



I - VLIEGTUIGEN

- 36 Fokker
- 41 Russische Vliegtuigen
- 47 Verkeersvliegtuigen
- 71 Onze Kon. Luchtmacht
- 82 Luchtvaart 1964
- 98 Luchtvaart 1965
- 87 Marine Vliegtuigen
- 111 Nw. Supersonische Vliegt.
- 68 Helikopters
- 77 Zweefvliegen II
- 80 Luchtschepen en Ballons
- 78 Raketten en Gel. Proj.
- 63 Ruimtevaart
- 97 Ruimtevaart USSR

II - VOERTUIGEN

- 101-104 Alle Auto's I-II-III-IV
- 108 Alle Auto's V
- 93 Race- en Sportwagens
- 70 Automerken
- 86 Alles over Karting
- 106 Caravans
- 83 Toer-, Sportbr.fietsen
- 107 Motoren en Scooters
- 85 Wegrace en Motocross
- 96 Luchtkussen-voertuigen
- 79-112 Pantservoertuigen 1-2
- 72 Trams
- 42 Locomotieven
- 81 Snelste treinen v. Europa
- 92 NS - Van Arend tot TT
- 99 Amerikaanse treinen

III - VAARTUIGEN

- 34 Gesch. Scheepvaart
- 64 Koopvaardij-schepen
- 53 Oorlogsschepen I
- 54 Oorlogsschepen II
- 114-5 Onze Kon. Marine 1-2
- 95 Vliegkampschepen
- 94 Zeilende Opleidingssch.
- 73 Zeevisserij-schepen
- 109-110 Sleepboten 1-2
- 100 Ronde en Platb. schepen
- 105 Varen met Motorboten
- 39 Diepzee-duiken

IV - DIVERSEN

- 3 Calligrafie
- 10-18 Letters I-II
- 59 Galerij der Mode

ONZE KONINKLIJKE MARINE I

W. C. LEAIRE



FRED VOS

PANTSERVOERTUIGEN 2

DIVERSE TYPEN



DE NIEUWSTE B. VAN DER KLAAUW

SUPERSONISCHE VLIEGTUIGEN



REGELMATIG NIEUWE TITELS