

2020

" 't Schrijfhoutje "



Post Actieve
Marinevereniging
April 2020
nr: 06 Extra 4



" 't Schrijfhoutje" is een digitaal blad uitgegeven door de Post Actieve Marinevereniging

Dit digitale blad wordt uitgebracht naar de leden, donateurs en belanghebbenden. In deze uitgaven worden stukken beschreven uit het heden, maar vooral uit het verleden, daar waar u en onze ROOTS lagen.

Redactie : Ton Meijdam

E-mail: penmeesterpam@postactievemarinevereniging.nl

telefoon: 06-11177011

Secretariaat: Joost Lenz

E-mail: secretarispam@postactievemarinevereniging.nl

telefoon: 06-24689936

Overname en publicatie van artikelen, geheel of gedeeltelijk, is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.





In deze uitgave o.a.

pagina 3. Leesvoer



Hoofdgracht Marine zwembad



Hoofdgracht Marine zwembad

Iedereen is gelijk

Ze zeggen dat ik een ziel had, dat ze dierbare jeugdherinneringen onder mijn dak hebben beleefd. In Den Helder boezemde mijn monumentaal aanzien ontzag in. Wie mij beter kende, wist dat ik van binnen een veilig onderkomen bood. Een enkeling daargelaten, doken kinderen binnen de kortste keren in het diepe. Bij tieners ontstond hun eerste romance op de stoep, vetes werden onderaan de trap uitgevochten. Jonge ouders duwden hun kroost voor zich uit met een 'kop op joh.' Ook zij die elders waren opgegroeid, kwamen op een dag met een vierjarige, al dan niet huilend, aan de hand door mijn statige voordeur. Voor mij was iedereen gelijk, bij mij geen onderscheid. Hoewel, dat moet ik meteen toegeven, buiten mijn wil om was dat vroeger anders. In de statuten stond dat toegang alleen gold voor militairen of gezinsleden van militairen.

Gastvrij onthaal

De regels zijn vaker veranderd, maar vanaf de jaren zeventig mochten alle burgers lid worden van Marine sportvereniging 'Zeemacht'. Op de tribune is publiek sinds jaar en dag welkom geweest om deelnemers aan te moedigen tijdens wedstrijden. Het gejuich kon mij niet hard genoeg langs de tegels galmen. Op zaterdagmorgen overheerste boven de chloorlucht de sfeer van het lesgeven. Ouders keken gespannen toe. Langs de rand van het bassin gebaarden badmeesters: "voor, zij, sluit, voor..." Zo spartelden ze nog, de hulpeloze zwemmertjes, en voor ik het wist, zaten ze zelf op de tribune hun mond te houden. Mijn taak was het gastvrij onthalen van alle sociale klassen. Matrozen, ach wat een broekies, met een grote mond om zich onder elkaar te laten gelden. Daar wist de sergeant wel raad mee. Fanatieke sporters, officieren, onderofficieren en manschappen traiden om telkens snellere tijden te halen. Mariniers graptten eens door een meisje aan het eind van het ondiepe in hun blote niks op te wachten. Ze gaf geen krimp en trok in strak tempo haar banen. Geen seconde verloren. De scheuren in de muur bij de douche moeten ontstaan zijn, omdat ik toen een moment mijn waardigheid verloor.

Hoofdgracht Marine zwembad van binnen



Ondergang

Mijn blikveld bleef altijd het zwembad. Hoe kon ik vermoeden dat mijn geest die ene dag in het stadhuis had moeten dwalen? Iemand (kan geen Jutter geweest zijn) heeft ongestoord een voorstel kunnen indienen om het marinezwemmen in het gemeentebad onder te brengen. Het marinebad, ik dus, kon afgebroken worden. Van Texel tot Schagen hebben ze het voor me opgenomen. Generaties; grootouders, kinderen en kleinkinderen zijn hand in hand de barricaden opgeklimmen. Tevergeefs. In 1992 zijn slopers gekomen met bulldozers en shovels en hebben me platgewalst. Mijn marmeren trap in de hal heeft zich tot het laatst toe verzet. Er was geen houden aan, ze drongen binnen, stootten muren omver en hebben me verkracht en vernederd. Maar ik ben er nog! Rechts van het marinemuseum, ter hoogte van de onderzeeër, heb ik opnieuw domicilie gekozen. Dagelijks stromen bezoekers van alle leeftijden binnen. Vanaf de voet van het Marsdiep hervat ik waar ik goed in was. Begroet ik jullie, mijn gasten, en leid jullie rond in het verleden.

Geschreven door Janny de Heer

Hoofdgracht Marine zwembad





De Koninklijke Marine in Den Helder en Veiligheidsregio Noord-Holland Noord bundelen de krachten voor de scheepsbrandbestrijding. Dat komt niet alleen de veiligheid in de Helderse haven ten goede, er is nu ook genoeg slagkracht om met een gespecialiseerd bijstandspeloton ergens anders in de regio (en het land) te helpen bij scheeps calamiteiten. Sinds 1 juni 2019 is het gespecialiseerde bijstandspeloton operationeel.

Samen sterk bij scheepsbrandbestrijding

Vroeger was het zo in Den Helder dat brand op een 'burgerschip' het exclusieve werkterrein was van de civiele brandweer. De marinebrandweer was in principe toeschouwer (tenzij er zwaar opgeschaald moest worden), terwijl zij zestig jaar expertise op dit terrein in huis heeft.



Hoog tijd dus om een nauwere samenwerking op te zoeken: samen staan we sterker bij scheepsbrandbestrijding.

Volgende stap in samenwerking

In voorgaande jaren zijn er al meerdere stappen ondernomen om een nauwere samenwerking tussen de marinebrandweer en Brandweer Noord-Holland Noord tot stand te brengen. Zo vlochten we in 2010 al de piketdienst van onze Officieren van Dienst ineen met die van de marinebrandweer. In 2013 werd door beide partijen een samenwerkingsovereenkomst ondertekend, waarin werd afgesproken dat de Koninklijke Marine ook de basisbrandweezorg in de binnenstad ging verzorgen. Simpelweg omdat zij vanuit haar standplaats kortere aanrijtijden kon garanderen.

Ondersteuning bij grote incidenten aan boord



Bij de huidige samenwerking zijn alle brandweermensen van Den Helder getraind in scheepsbrandbestrijding. Dit maakte de weg vrij voor het vormen van een gemeenschappelijk bijstandspeloton dat overal in het land kan ondersteunen bij grote incidenten aan boord. Het bijstandspeloton kan op afstand kennis overdragen, ter plekke kennis toevoegen of (grootschalig) uitrukken. Het peloton bestaat uit een tankautospuiter van de Koninklijke Marine Brandweer, een tankautospuiter van Brandweer Den Helder, een Officier van Dienst en een verbindingscommandowagen van de Koninklijke Marine Brandweer.

Voorbereid op crises in tijden van groeiende scheepvaart
Het nieuwe bijstandspeloton wordt steeds belangrijker. De scheepvaart groeit nog altijd in Nederland en het is dringen geblazen in de havens. "Dat brengt meer risico's met zich mee. Daar moeten we met elkaar op voorbereid zijn, op lokaal, regionaal en nationaal niveau," stelt de plaatsvervangend teamcommandant van brandweer Noordkop.



Een effectieve landelijke dekking

Bovendien zijn scheepsbranden complexe incidenten waarvoor voldoende capaciteit essentieel is, zo vertelt de commandant van de marinebrandweer: “Door kennis en kunde te concentreren op een paar plekken in Nederland en deze flexibel inzetbaar te maken, creëer je een effectieve landelijke dekking. Dat betekent dat wij bij grote calamiteiten, die soms meerdere dagen duren, kunnen leunen op een of meerdere van onze collega-teams uit het land.”



Platvorm Varend Erfgoed Koninklijke Marine



Het behoud van varend erfgoed staat hoog in het vaandel van onze stichting VVDN. Goede contacten moeten er toe leiden, dat kennis wordt uitgewisseld en samenwerking tot stand komt. Daarnaast is het natuurlijk het mooiste om samen bij evenementen aanwezig te zijn of te organiseren in samenwerking met de Koninklijke Marine.

Deze pagina geeft de mogelijkheid om de eerste informatie in te winnen over het Platvorm en het varend erfgoed. Welke schepen, vliegtuigen en landingsvaartuigen komen hiervoor in aanmerking? Mogelijk ligt er bij u in de buurt een schip in de varend erfgoed klasse waarvan u nog niet op de hoogte was. Middels doorlinken komt u op de diverse pagina's van de meest uiteenlopende schepen die ooit in dienst waren bij de Koninklijke Marine en van groot belang waren voor ons land.

Tot het Platvorm Varend erfgoed Koninklijke Marine behoren ook:



Het watervliegtuig de Consolidated ("Catalina") PBY-5A 'Karel Doorman'.



"Keep them Landing". Zij hebben ieder een eigen pagina op deze website.

Ligt bij u in de buurt een schip behorende tot het Platvorm Varend Erfgoed Koninklijke Marine? Stap de loopplank op, maak een praatje en mogelijk kunt u als vrijwilliger aan de slag. Vrijwilliger aan boord kent vele gezichten. Van machinekamer tot de brug, van het dek tot de kombuis. Bent u houtbewerker, weet u wat van lassen of van elektra, kunt u schilderen en heeft u ook tijd, want dat is heel belangrijk, dan is er altijd wel een plaatsje vrij.

De schepen van het Platvorm Varend Erfgoed Koninklijke Marine.

AMS 60 - M.S. Bernisse



AMS 60 - Bernisse.

Beemsterklasse

Houten kunstmijnenveger.

Ligplaats: Koningskade 6 , Hellevoetsluis

[|](#)

KLIK voor meer informatie hier op: [Bernisse](#)

Mahu



Ex. M880 Hr. Ms. Mahu

Van Straelenklasse.

Ligplaats: Amsterdam

KLIK voor meer informatie hier op [MAHU](#)

ex. mijnveger Hr. Ms. Naaldwijk



Ex. mijnveger Hr. Ms. Naaldwijk.

Dokkumklasse.

Ligplaats: Spaarndammerweg

t.o no. 590 te Haarlem

Klik hier op [Naaldwijk](#) extra. U bent reeds op de website.

ex. mijnveger Hr. Ms. Naarden



Ex. Hr. Ms. Naarden.

Dokkumklasse.

Eigendom van het
Zeekadettenkorps Delfzijl.

Ligplaats: Delfzijl

KLIK voor meer informatie hier op [Naarden](#)

ex. mijnveger Hr. Ms. Roermond



Eigendom van het
Zeekadettenkorps Lemmer.

Dokkumklasse.

Ligplaats: Lemmer

KLIK hier voor meer informatie op [Roermond](#)

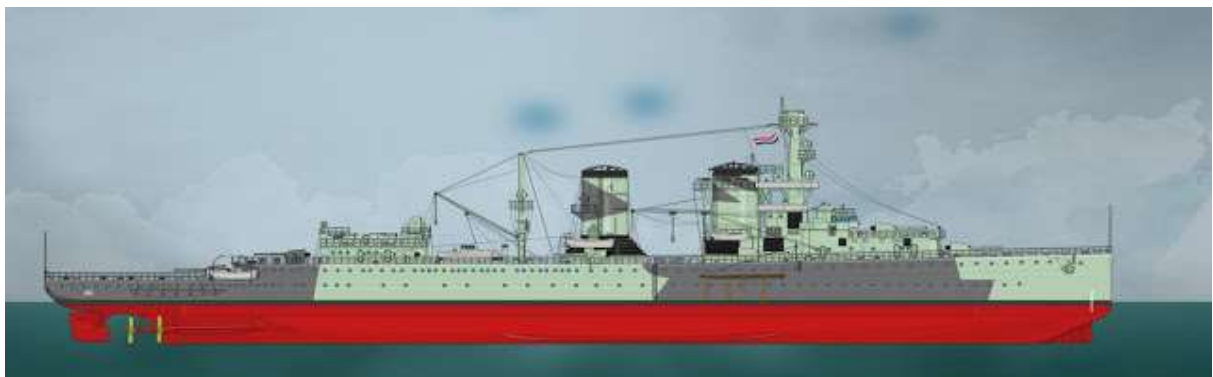
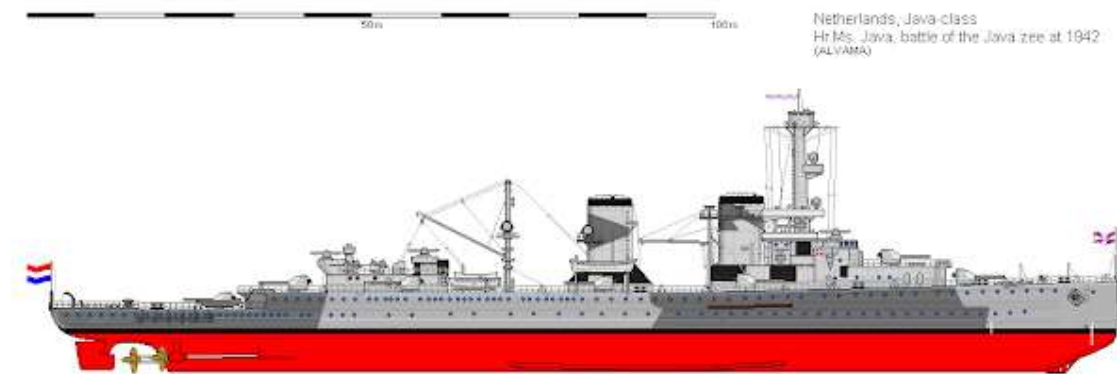
ex. mijneneveger Hr. Ms. Sittard



Ex. Hr. Ms. Sittard
Dokkumklasse.
Eigendom van het
Zeekadettenkorps Harlingen.
Ligplaats: Harlingen.
KLIK hier voor meer informatie op [Sittard](#)

Nederlandse lichte kruiser Hr.Ms. Java 1916-1942

Computer lijntekening door Alexander van Maanen 2011



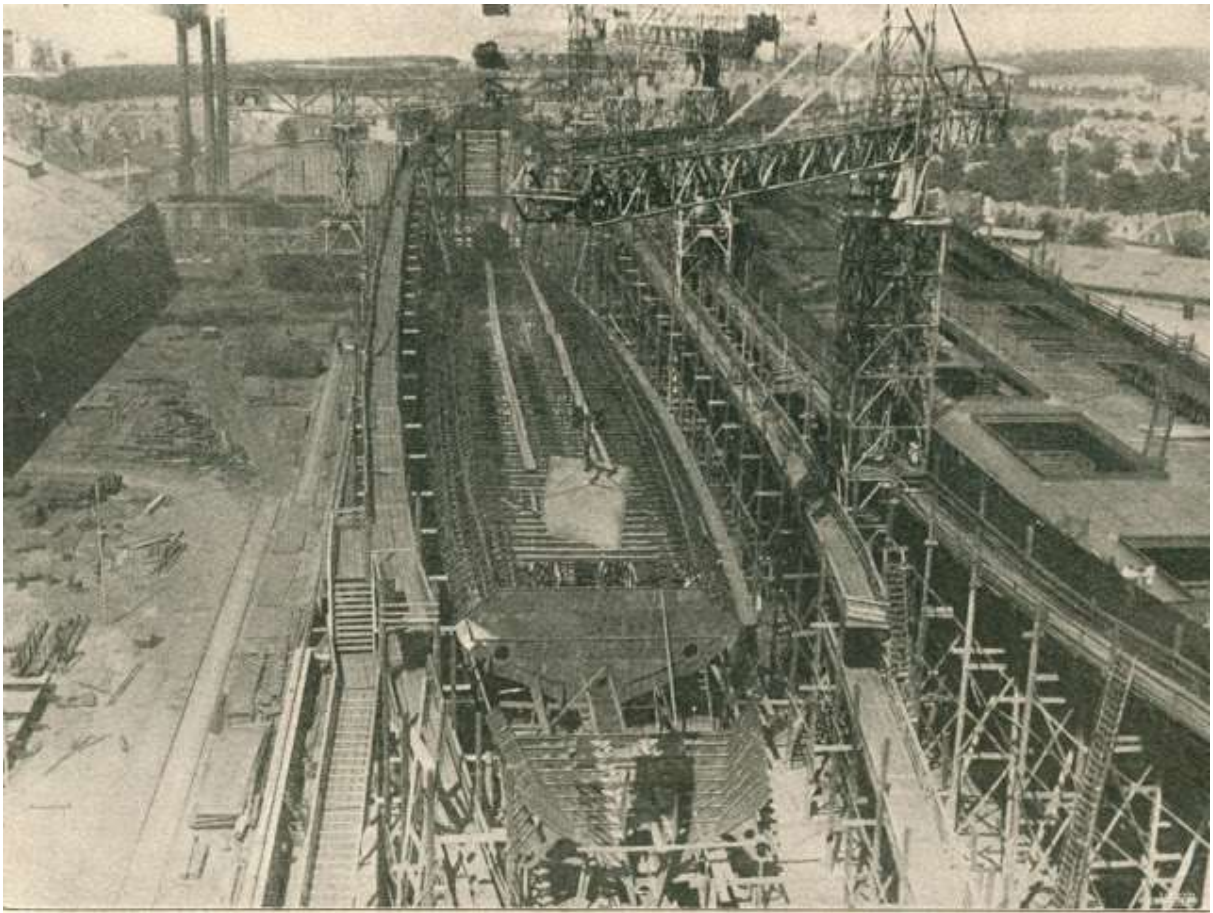
Gezonken tijdens de slag op de Javazee in het kader van een geallieerd eskader tegen de Japanse marine op 27 februari 1942. Van haar bemanning van 512 mannen op dat moment aan boord stierven 491 mannen!



Gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen, Nederland op 31 mei 1916 gelanceerd op 9 augustus 1921 en gezonken op 27 februari 1942 tijdens de Slag in de Javazee. Vanwege gebrek aan materiaal veroorzaakt door de Eerste Wereldoorlog en onvoldoende budget werd de lancering en de voltooiing vertraagd. Na de goedkeuring van de begroting voor 1919 was de bouw van de **Java** en haar zusterschip **Sumatra** voortgezet. Tijdens de proeven in juni-juli 1924 kreeg ze aan boord brand. Ondanks de schade waren de proeven zeer succesvol en daarna werd ze uiteindelijk gerepareerd op 1 mei 1925. De schepen werden gebouwd op basis van een Krupp-ontwerp, maar in feite waren beide schepen al verouderd voordat ze klaar voor hun opdracht waren.

Met een waterverplaatsing van 6.670 ton waren haar afmetingen 155,30 x 16,00 x 5,50 meter. Beide turbines en acht boilers dreven de 3 schroeven aan waardoor een snelheid van 31 mijl werd gehaald. Het pantser bestond uit een 25-50mm dek, een 75mm band, terwijl de commando toren werd beschermd door 100-125mm plaat. De bewapening bestond uit 10-15cm kanonnen, 4-40mm luchtdoel, 6-12,7mm machinegeweren en 2 rails met dieptebommen. Haar bemanning bestond uit 525 mannen.

Onderstaande foto werd gepubliceerd in het Nederlandse tijdschrift *De Prins* dd 30 juni 1917 pagina 303 en toonde haar liggend op de werf.



Hare Majesteit Kruisers.

Naam	Kiellegging	Tewaterlating	In dienst	Uit dienst
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (C 802)	19 mei 1939	22 augustus 1950	17 december 1953	16 oktober 1975
Hr.Ms. De Ruyter (C 801)	5 september 1939	24 december 1944	18 november 1953	12 oktober 1972

Hr.Ms. De Ruyter

Op 18 november 1953 werd de *De Ruyter* door kapitein-ter-zee W.J. Kruys in dienst gesteld in tegenwoordigheid van Koningin Juliana.

Tot de laatste uitdienststelling op 13 oktober 1972 is het schip ingedeeld geweest in zowel smaldeel 5 als smaldeel 1 en heeft het onder meer als vlaggenschip gediend van deze smaldelen.

In 1972 werd het schip voor 22,5 miljoen gulden verkocht aan Peru, waar het hernoemd werd naar *BAP Almirante Grau* en tot 26 september 2017, toen het uit dienst ging, als vlaggenschip diende. In 2017 was het de oudste kruiser ter wereld en tevens de oudste kruiser die kanonnen als primair geschut had.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën

Op 17 december 1953 werd *De Zeven Provinciën* in dienst genomen. Het schip heeft meerdere malen in haar dienstperiode gediend als vlaggenschip. Op 16 oktober 1975 werd het uit dienst gesteld.

In oktober 1975 werd het schip uit dienst genomen en op 17 augustus 1976 verkocht aan Peru.

Daarmee was de laatste kruiser uit de Koninklijke Marine verdwenen. In Peru werd het schip omgedoopt tot *BAP Almirante Aguirre*. Het schip bleef tot 1999 bij de Peruviaanse marine in dienst.

Aanloop

Aan het einde van de 19e eeuw kroop Keizerrijk Japan politiek en economisch gezien uit zijn schulp en ontwikkelde zich razendsnel. Dat leverde in Nederlands-Indië vage onrust op over de plannen die het Keizerrijk had. In 1902 maakte die vage onrust plaats voor de overtuiging dat Japan een aanval op de Nederlandse kolonie zou wagen. De vraag was alleen wanneer. Nederland zou die aanval helemaal alleen moeten opvangen, want in dat jaar sloten Japan en Groot-Brittannië een samenwerkingsverdrag waardoor de Britten hun eenheden terugverplaatsten naar de Noordzee. In 1913 kwamen de eerste plannen, er moesten (oorspronkelijk) negen slagschepen gebouwd worden, wilde Nederland zichzelf effectief verdedigen tegen de Japanse expansiedrift. De Eerste Wereldoorlog gooide roet in het eten, het veroorzaakte economische problemen en na de oorlog was er een sterk pacifistisch idee aanwezig dat er nooit meer zo'n grote oorlog mocht komen. Hierdoor waren de Nederlandse bevolking en de Tweede Kamer tegen een vlootuitbreiding. Rond de jaren '20 gaf de Tweede Kamer toe, de Japanse expansiedrift stopte niet en Nederlands-Indië kon niet onbeschermd blijven. In mei 1920 werd de marinebegroting verhoogd en werd toestemming gegeven om de twee kruisers van de *Java-klasse* af te bouwen. Er werd aan een speciale commissie gevraagd om een vloot te creëren die capabel was om Nederlands-Indië te verdedigen. In 1922 kwam die commissie met een rapport dat stelde dat de nieuwe gevechtseenheid in Nederlands-Indië in 1928 zou moeten bestaan uit:

- 4 kruisers
- 24 torpedobootjagers
- 32 onderzeeboten
- 4 onderzeebootmijnenleggers
- 4 flottieljevaartuigen
- 7 mijnenleggers
- 72 verkenningsvliegtuigen
- 18 jachtvliegtuigen

- 18 gevechtsvliegtuigen
- marinebasissen moesten worden uitgebreid en versterkt



Kruiser *Tromp*

De gouverneur-generaal van Nederlands-Indië was enthousiast. Nederlands-Indië was een uitgestrekt eilandenrijk en had een grote vloot nodig om het te beschermen. Wegens economische problemen en pacifisme was de Tweede Kamer minder enthousiast. De regering voerde het ontwerp niet uit. In 1923 werd het ontwerp gehalveerd en nogmaals voorgelegd. De Tweede Kamer stemde 49 maal voor en 50 maal tegen. Eén Kamerlid was afwezig. In de jaren '30 werd nog een vlootontwerp ingediend, maar dat werd ook verworpen wegens geldgebrek door de economische crisis.

Eind jaren '30 realiseerde de Nederlandse regering zich dat een oorlog haast onvermijdelijk was, ze maakten haast om Vlootplan Deckers uit te voeren. De kruisers van de *Zeven Provinciënklasse* maakten hier deel van uit als vervanging van de *Java-klasse* lichte kruisers, evenals nieuwe kanonneerbotten, de *Trompklasse kruisers*, de lichte kruiser *Hr.Ms. De Ruyter* en de slagkruisers van de klasse 1047. Op 10 mei 1940, viel Duitsland Nederland binnen. Het grootste gedeelte van de kansen op de uitbreiding van de marine waren verkeken. De *Zeven Provinciënklasse* was toen nog in aanbouw.

Ontwerp

Totstandkoming van het ontwerp



De lichte kruiser *Hr.Ms. De Ruyter*, de *Zeven Provinciënklasse* zal in het originele ontwerp hier erg veel op lijken.

Toen de kruisers ontworpen werden, waren ze in eerste instantie een verbeterde versie van de lichte kruiser *Hr.Ms. De Ruyter*, die zonk tijdens de slag in de Javazee in 1942. De twee kruisers waren in het ontwerp 185,7 meter lang en 17,5 meter breed. De maximale waterverplaatsing was 10.795 ton en het aantal bemanningsleden 475. Het zouden moderne schepen worden; in eerste instantie zouden de kruisers acht 150mm-kanonnen als hoofdbewapening krijgen in vier dubbeltorens. Dankzij de modernste technieken konden echter drielingtorens worden gemaakt met een geringe

vermeerdering van kosten en gewicht, waardoor de *Kijkduin* en *De Zeven Provinciën* ieder tien 150mm-kanonnen zou krijgen: twee drieling- en twee dubbeltorens. Dat zou een aanzienlijke toename van de gevechtskracht zijn geweest.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het ontwerp aangepast naar aanleiding van ervaringen uit de oorlog. De machinekamers werden verdeeld over het schip, er kwamen twee schoorstenen in plaats van één, de maximale waterverplaatsing werd nu 12.040 ton, het schip werd anderhalf meter langer, radarapparatuur werd toegevoegd en het schip werd zwaarder bewapend

Aandrijving



Een 150 mm kanon wordt geplaatst op *De Zeven Provinciën*

De aandrijving van de *Zeven Provinciën*klasse kruisers bestond uit twee stoomturbines aangedreven door vier ketels. Het machinestelsel mondde uit in twee schoorstenen. Het machinevermogen van de schepen betrof 62.560 kW. Hiermee kon een maximumsnelheid van 32 knopen gehaald worden. Wanneer de schepen met een snelheid van 12 knopen voeren, konden ze 13.000 kilometer afleggen. De schepen beschikten over twee schroeven, maar konden eventueel met een enkele schroef opereren. Er waren twee machinekamers.

Bewapening

In de Nederlandse marinestaf is er hevig gediscussieerd over de primaire bewapening van de schepen. Er was onenigheid over het type kanon; velen vonden dat er Britse kanonnen op de schepen geïnstalleerd moesten worden, die hadden zich immers in de Tweede Wereldoorlog bewezen en waren dus een relatief veilige aankoop. Anderen waren van mening dat er modernere Zweedse Bofors kanonnen geïnstalleerd moesten worden, die hadden een hogere vuursnelheid en boden meer ruimte voor eventuele modernisatie. Uiteindelijk werd gekozen voor Bofors.

Kanonnen en geschut



De Ruyter in Willemstad, Curaçao. Haar bewapening op het voordek is hier goed te zien. De primaire bewapening van de schepen bestond uit acht 152mm-kanonnen verdeeld over vier dubbeltorens. Deze kanonnen werden gekozen vanwege hun hoge vuursnelheid van 10 tot 15 schoten per loop per minuut. Echter, de ammunitie-aanvoer kon de snelheid niet aan, waardoor de vuursnelheid lager uitkwam. De koeling en de bijbehorende vuur- en richtsystemen werden gemaakt door Hollandse Signaalapparaten. De bijbehorende projectielen wogen 45,8 kilogram per stuk en er was 32,6 kilogram kruit nodig om te vuren. De projectielen konden zo'n 26 kilometer afleggen. De schepen telden acht 57mm-luchtafweerkanonnen, verdeeld over vier dubbeltorens. Deze waren ook geschikt tegen oppervlaktedoelen. Het viertal 40mm-geschut was verspreid over vier enkele geschuttorens. Dit geschut kon zowel participeren in oppervlaktegevechten als luchtafweer.

Radars en sensoren[



De Ruyter. De grote schotelvormige radar is de DA-01. Een opvallende radar van *De Zeven Provinciën*klasse is de DA-01. Dit is een grote, desondanks lichte radar die gebruikt wordt om op middelgrote afstand andere schepen in kaart te brengen en eventuele doelen te herkennen. De radar is een parabolische reflector. Verder was de scheepsklasse uitgerust met LW-01, wat een 2D radar is voor luchtwoaarschuwing, een VI-01 hoogteradar, omdat de LW-01 niet zelf de hoogte kon aflezen, en een ZW-01 zeebeeldradar.

Moderniseren bewapening

Leden van het Koninklijk Huis en militairen poseren bij een van de kanonnen tijdens de indienststelling

In 1954 werden de eerste plannen gemaakt om geleide wapens op de kruisers te plaatsen. Een eerste poging tot samenwerking met Groot-Brittannië op het gebied van Britse raketten en Nederlandse radars liep op niets uit. In 1958 kwam Nederland in onderhandeling met de Verenigde Staten over onder andere RIM-2 Terrier luchtdoelraketten. De VS bood Nederland twee Terrier-wapensystemen met een totale waarde van 120 miljoen gulden, mits Nederland zelf de installatiekosten betaalde, die 40 miljoen gulden waren.

Uiteindelijk wilde de Tweede Kamer niet zoveel geld vrijmaken voor de wapensystemen, dus werd besloten om alleen *De Zeven Provinciën* uit te rusten met een Terrier-lanceerinstallatie. De achterste twee 152mm-dubbeltorens en een 57mm-dubbeltoren moesten hiervoor plaats maken. Ook werd de achtermast verplaatst en door de nieuwe installatie moesten de dekken eronder helemaal opnieuw worden ingericht. Er kwamen roterende magazijnen met plaats voor 40 raketten. Op 10 april 1962 werd het schip uit dienst gesteld voor verbouwingen die tot 1964 duurde. *De Zeven Provinciën* was het eerste Nederlandse marineschip uitgerust met geleide wapens.

Naast de nieuwe Terriersystemen kreeg *De Zeven Provinciën* ook enkele nieuwe, verbeterde radars. Helemaal nieuw waren de SPS-39 3D luchtwaarschuwingsradar en de twee 55 belichtingsradars. Met de SPS-39 kon de bemanning het luchtbeeld in kaart brengen, net als de eerdere radar, maar nu kon direct de hoogte worden bepaald, zonder daar een aparte radar voor te gebruiken.

Bouw.



De Zeven Provinciën in aanbouw bij RDM



De Ruyter voor de kust van Sint Eustatius

In 1938 begon de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) aan *De Zeven Provinciën* en in 1939 begon Wilton-Fijenoord aan *Kijkduin*. In februari 1942 moesten de schepen gereed zijn. Ondanks de latere start van Wilton-Fijenoord, was in 1940 het casco voor 25% gereed bij Wilton-Fijenoord en voor 12% bij RDM. Toen enkele maanden later Duitsland Nederland binnenviel, werd de bouw ernstig verstoord. Voor Nederland waren de schepen verloren, maar de Duitsers hadden een mooie oorlogsbuit in handen. Net als bij andere Nederlandse schepen in aanbouw, nam de Kriegsmarine de contracten inclusief betalingen van de Koninklijke Marine over en zo bleef het Nederlandse werfpersoneel aan het werk.

De Duitsers maakte nieuwe ontwerpen voor de schepen, die ze *KH 1* en *KH 2* noemden. De belangrijkste verandering was de vorm van de boeg. De Duitsers hadden namelijk ervaren dat schepen met de gebruikelijke rechte boeg veel water over de bak kregen en vooral op de Atlantische Oceaan was dat niet goed voor bemanning en kanonnen. De boeg van *De Zeven Provinciën* werd daarom 1,62 meter verlengd. *KH 1* zal een trainingskruiser worden, *KH 2* kwam waarschijnlijk in oorlogsdienst.

In 1944 was veel materiaal schaars voor de Duitsers. De Zweedse kanonnen waren niet geleverd en de Duitsers hadden geen directe vervanging beschikbaar. Het aantal kanonnen werd daarom gereduceerd van tien naar acht. Waarschijnlijk zouden de schepen de bewapening van de geannuleerde *M-klasse kruisers* krijgen of de secundaire kanonnen van een slagschip.

In 1944 zagen de bezetters dat de oorlog eerder af zou lopen dan de kruisers gereed zouden zijn. Op 24 december 1944 besloten ze daarom de nauwelijks gevorderde romp van de *KH 1* van Wilton-Fijenoord te water te laten en als blokschip in de Nieuwe Waterweg te laten afzinken. Dat plan slaagde ook niet; de Duitsers vertrokken en lieten de rompen onafgebouwd achter.

In 1946 werd de bouw van de schepen hervat. Oorspronkelijk werd verwacht dat de schepen in 1948 gereed zouden zijn, maar het ontwerp moest flink aangepast worden op lessen geleerd tijdens de Tweede Wereldoorlog. Dit leverde een aanzienlijke vertraging op, in 1955 waren de schepen pas gereed.

Commandanten



Beelden van de vlootdagen

Naam	rang	Periode
G.M.B. van Erkel	KTZ	17-12-1953 tot 29-06-1954
R.M. Crommelin	KLTZ	29-06-1954 tot 24-03-1955
G.B. Fortuyn	KTZ	24-03-1955 tot 03-05-1956
A.N. Baron de Vos van Steenwijk	KTZ	03-05-1956 tot 15-04-1957
G.J. Platerink	KTZ	15-04-1957 tot 29-11-1957
M.J. Vos	KTZ	29-11-1957 tot 03-09-1958
P. Cool	KTZ	03-09-1958 tot 11-12-1958
W.P. Jansen	KLTZ	11-12-1958 tot 27-11-1959
J. Toeset	KLTZ	27-11-1959 tot 29-03-1960
A.J. Bos	KLTZ	23-09-1960 tot 28-10-1960
A.E.J. Modderman	KTZ	28-10-1960 tot 07-04-1961
H.M. van der Wall Bake	KTZ	07-04-1961 tot 12-01-1962
W.C.M. de Jonge van Ellemeet	KTZ	12-01-1962 tot 17-04-1962
A. van Noortwijk	KLTZ	17-04-1962 tot 29-11-1963
A. van der Moer	KTZ	29-11-1963 tot 02-07-1965
W.A. de Looze	KTZ	02-07-1965 tot 09-12-1966
G. Zeiler	KTZ	09-12-1966 tot 28-06-1968
H.H. van Weelde	KTZ	28-06-1968 tot 06-01-1970
F.H. Heckman	KTZ	06-01-1970 tot 20-01-1971
D. Teer	KTZ	20-01-1971 tot 02-04-1971
J.J. Koster	LTZ 1	02-04-1971 tot 21-04-1972
A.P.E.J.J. Besnard	KTZ	21-04-1972 tot 19-04-1973
H.E. Rambonnet	KTZ	19-04-1973 tot 31-05-1974
W. Gronggrijp	KTZ	31-05-1974 tot 17-10-1975
C.L. Dekking	KLTZ	17-10-1975 tot 25-06-1976
W. van der Heide	LTZ 1	25-06-1976 tot 20-07-1976
J.N. Meijer	KLTZ	20-07-1976 tot 03-03-1978 ^[12]

Dienst



De Zeven Provinciën (rechts) terwijl het met een NAVO eskader vaart

De kruisers van *De Zeven Provinciën*klasse hebben geen dienst gedaan voor de Kriegsmarine, ondanks dat ze daarvoor wel stonden ingepland.

Dienst Koninklijke Marine

Op 19 september 1955 vertrok *Hr.Ms. De Ruyter* naar de Nederlandse Antillen. Daar stapten koningin Juliana en Prins Bernhard aan boord.

In juli 1956 werd *Hr.Ms. De Zeven Provinciën* met onderzeebootjagers *Hr.Ms. Friesland* en *Hr.Ms. Zeeland* naar Leningrad gestuurd voor een beleefdheidsbezoek. Dit was erg bijzonder, aangezien Nederland en de toenmalige Sovjet-Unie beide verwikkeld waren in de Koude Oorlog.

Op 26 augustus 1958 liep *De Zeven Provinciën* bij thuisbasis Den Helder aan de grond. Een dag later kon het losgetrokken worden. Het schip had lichte materiële schade.

Op 1 maart 1960 verleende Smaldeel 1, met als vlaggenschip *De Ruyter*, noodhulp in Marokko, bij Agadir, wat getroffen was door een ernstige aardbeving. In de stad met 40.000 inwoners was geen huis meer intact, 15.000 mensen waren omgekomen.

De Zeven Provinciën was op 6 juli 1961 een van de 30 marineschepen bij de Vlootrevue voor de kust van Scheveningen ter gelegenheid van de herdenking van de glorieuze thuiskomst van de vloot na de Vierdaagse Zeeslag in 1666.

Op 21 november 1964 kwam *De Ruyter* in aanvaring met het Spaanse schip *Mallorquin*. Het Spaanse schip zongk, één persoon kwam om het leven en zes anderen werden gered.

Op 7 september 1964 begon *De Zeven Provinciën* aan zijn eerste reis als geleidewapenkruiser naar Dakar.

In 1969 was *De Zeven Provinciën* nabij Sint Maarten toen een opstand uitbrak op het nabijgelegen Britse Anguilla. Uit voorzorg zette *De Zeven Provinciën* mariniers af op Sint Maarten, mochten gewapende opstandelingen op Sint Maarten belanden.

In 1966 sloegen bij een storm op zee de eerste officier en de opperschipper van boord bij *De Zeven Provinciën*. Beide mannen stierven.

12 oktober 1972 ging *De Ruyter* uit dienst wegens bezuinigingen en veroudering.

Vanaf 5 februari 1973 begon *De Zeven Provinciën* aan een vlagvertoonreis door Amerika.

16 oktober 1975 ging *De Zeven Provinciën* uit dienst wegens bezuinigingen en veroudering.

Dienst Peruviaanse Marine

17 maart 1973 kwam *De Ruyter* als *Almirante Grau* in dienst bij de Peruviaanse marine. In 1975 volgde *De Zeven Provinciën*, onder de naam *Aguirre*. *Aguirre* en *Almirante Grau* werden respectievelijk in 1999 en eind 2017 permanent uit dienst gesteld.

Ingezonden cartoon van een oud lid.....



The end