“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde kopij, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:
https://www.tenanker.com
en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Redactie
Arie Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

E-mail
arcon46@kpnmail.nl

Telefoon
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

Extra editie….

Flottieljeleiders

INLEIDING.

Vele oud marinemensen denken vaak terug aan het schip waarmee zij gedurende lange perioden, in veelal moeilijke en gevaarlijke omstandigheden, over de wereldzeeën koersten. Dat schip betekende dan meer dan alleen maar een brok staal met allerlei toestellen en hulpmiddelen om de tegenstander tegemoet te treden. Het was als regel een goed en betrouwbaar schip dat hun tijdelijke thuis werd, ver weg van dat andere thuis met familie, vrienden en andere dierbaren, waar aan boord een saamhorigheid en verbondenheid groeide die nergens zo hecht is terug te vinden dan bij de Koninklijke marine.

Dit boekje is bedoeld een bijdrage en blijvende herinnering te leveren aan twee schepen die door haar bemanningen gedurende hun lange levensloop, en met nadruk in de tweede wereldoorlog, tot opmerkelijke prestaties kwamen. Bedoeld worden de flottieljeleiders of lichte kruisers Hr.Ms. Tromp en Hr.Ms. Jacob van Heemskerck die over een periode van ongeveer dertig jaar een onmisbaar en waardevol onderdeel vormden van onze marinevloot.

Het is uiteraard ondoenlijk, mede gezien de enorme omvang, om alle scheepsbewegingen en operaties tot in detail te beschrijven, maar niettemin is getracht een zo duidelijk mogelijk beeld te schetsen van de meest opmerkelijke operaties.

Mogelijk heeft een aantal plaatsen in de loop der jaren een naamsverandering ondergaan, maar zijn echter genoemd zoals destijds gebruikelijk was.

De samensteller:
Chris Mark.†

Specificaties Hr.Ms. TROMP.

Bouwwerf	: NV Nederlandse Scheepsbouw Mij. Amsterdam
bouwnummer	: 240
type schip	: flottieljeleider, lichte kruiser
op stapel gezet	: 17 januari 1936
te water gelaten	: 24 mei 1937
in dienst gesteld	: 18 augustus 1938
naamsein	: D 28 tijdens WO II, KL 2 vanaf 15-6-1946, C 804 vanaf 15-101950, A 878 vanaf 01-04-1955
radioroepnaam	: PAAO
afmetingen	: 131,95 x 12,43 x 4,32 meter
waterverplaatsing	: 3.450 ton, 4.025 ton vol beladen
machine-installatie	: 2 sets geared Parsons turbines, N.V. Werkspoor 4 Yarrow waterpijpketels
machinevermogen	: 56.000 APK
brandstofvoorraad	: 860 ton
aantal schroeven	: 2, driebladig, doorsnee 3,90 meter
aantal roeren	: 2
maximum snelheid	: 32,5 knopen, tijdens proefvaart 34,5 knopen
vaarbereik	: 5.600 mijl bij 15 knopen 8.000 mijl bij 10 knopen 1.400 mijl bij 32 knopen
bemanning	: 295 koppen, later 380 koppen
bepantsering (Krupp)	: gordel midscheeps 15mm, dekken 25 en 15mm, torens25, 15 en 12mm, munitiekokers 25 en 15mm, langsschotten 30 en 20mm
bewapening	: 6 Boforskanons van 15cm in drie dubbeltorens 4 Boforsmitrailleurs van 40mm in dubbelopst. 2 Vickers dubbelmitrailleurs van 12,7mm 6 torpedolanceerbuizen van 53,3cm in twee drielingopstellingen 1 drijvervliegtuig type Fokker C XI-W, echter zonder catapult

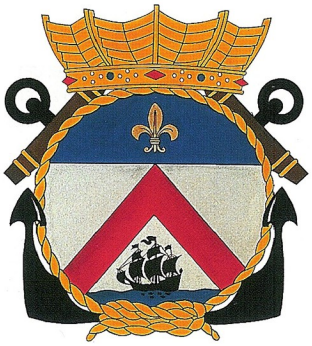
Tijdens de tweede wereldoorlog hebben er wijzigingen in de bewapening plaats gevonden, onder andere in Sydney van april tot juni 1942. In november 1943 werd de antiluchtbatterij aangevuld met twee 7,6cm kanons. De beide dubbelmitrailleurs van 12,7mm werden vervangen door vier enkele .50 Browning mitrailleurs. Vier mitrailleurs van 7,7mm werden afgegeven. Deze wijzigingen worden in de tekst nader omschreven.

In 1952 was de bewapening	: 6 kanons van 15cm in drie dubbeltorens 4 kanons van 7,6cm 8 mitrailleurs van 40mm 2 mitrailleurs van 20mm
uit dienst gesteld	: 14 maart 1963
van de sterkte afgevoerd	: 10 december 1968
voor sloop verkocht	: 13 mei 1969 aan Simons Handels Maatschappij N.V. te Rotterdam voor ƒ 724.144,-

SCHEEPSEMBLEEM.

Het scheepsembleem is ontleend aan het wapen van Maarten Harpertszoon Tromp (1598-1653), waarmede hij in 1640 werd begiftigd door de Koning van Frankrijk Lodewijk XIII, toen deze hem verhief tot Ridder van St. Michiel "*ter gedachtenisse van den victorieusen zeestrijd, bij hem op zijne Majesteits ende dezer Landen vyanden, verkregen".*
Deze "*victorieuse zeestrijd*" was de beroemde Slag bij Duins in 1639, waar Tromp de Spaanse Armada onder Don Antonio d'Oquendo geheel versloeg en uit elkaar joeg.
Dit wapen komt ook voor op de graftombe van Tromp in de Oude Kerk in Delft. Zijn zoon, Cornelis Tromp, voerde een samengesteld wapen, waarvan de kwartieren I en IV zijn ontleend aan het wapen van zijn vader.

De omschrijving luidt:



"In zilver een keper van keel, beneden vergezeld van een zeventiende-eeuws galjoen van sabel, varende op een zee in natuurlijke kleur;
In een schildhoofd van azuur een gouden lelie".

Vastgesteld door de minister van marine bij zijn beschikking van 11 augustus 1952, nr. 300716/246193

SCHEPEN DIE DE NAAM TROMP HEBBEN GEVOERD.

De eerste was het linieschip Maarten Harpertszoon Tromp van 54 stukken, behorende tot de admiraliteit op de Maze. Het schip werd gebouwd door P. van Zwijndregt en werd voor de eerste maal in dienst gesteld onder kapitein ter zee C. van Gennep. Op 7 juli 1782 - tijdens de vierde Engelse oorlog (1780-1784) - ging het schip in een eskader onder vice-admiraal A. Hartsinck naar Trondheim om een retourvloot op te wachten en naar Patria terug te brengen. Uiteindelijk keerde de Tromp in november 1782 in Nederland terug.
In oktober 1784 bevond het linieschip zich op de rede van Vlissingen toen de schepen van Keizer Jozef II van Oostenrijk de Schelde wilden forceren. Op 23 februari 1796 vertrok de Tromp met zeven andere schepen naar Oost-Indië. In de Saldanhabaai werd dit eskader dat onder bevel stond van schout-bij-nacht E. Lucas door Engelse schepen genomen. Het werd door hen Tromp genoemd en in 1815 voor sloop verkocht.

Het tweede schip was de kanonneerschoener nummer 22 en werd als Admiraal Cornelis Tromp in 1804 gebouwd met een bewapening van zeven stukken en een bemanning van 50 koppen. In 1805 nam het schip deel aan de Vlissingse expeditie. Het werd op 30 augustus 1826 in Rotterdam voor sloop verkocht voor de somma van ƒ 530,-.

Het derde schip werd in 1805 in Rotterdam als linieschip Maarten Harpertszoon Tromp van 64/68 stukken op stapel gezet en in 1808 te water gelaten, waarna het op 5 mei 1811 in dienst werd gesteld door kapitein ter zee J.A. van der Straten. Bij de vrede van Parijs in 1814 werd bepaald dat het schip aan Nederland zou blijven. De Tromp vertrok op 16 maart 1817 van Vlissingen via Rio de Janeiro naar Oost-Indië, waar het op 13 september 1817 op de rede van Anjer arriveerde. In het najaar van 1818 nam het schip deel aan de expeditie tegen de Britse luitenant-gouverneur sir Thomas Stamford Raffles, die het noorden van Sumatra nog in bezit had. Op 28 november 1818 vond in de kajuit de overdracht van het gebied plaats. In 1819 nam de Tromp deel aan de expeditie tegen Banka en een jaar later tegen Palembang. In 1820 werd de Tromp afgekeurd en voor ƒ 588.478,- aan de koloniale marine verkocht. In 1823 werd het schip in Oost-Indië gesloopt.

De vierde Tromp was een linieschip van 74 stukken en werd in 1830 op stapel gezet en eerst twintig jaar later te water gelaten. De bouwer was P. Schuyt Jr. Het schip heeft nooit gevaren en is in 1867 van de sterkte afgevoerd en in 1872 voor sloop verkocht.

De vijfde Tromp was een schroefstoomschip der 1e klasse. Het werd op de Rijkswerf in Amsterdam gebouwd en op 30 mei 1879 onder kapitein ter zee H.D. Guyot in dienst gesteld. Het schip was gebouwd van ijzer en de romp was met hout bekleed. Het had een hulpzeilvermogen met een zeiloppervlak van ongeveer 1.600 m². In oktober 1882 vertrok het schip naar Oost-Indië en keerde een jaar later naar Nederland terug. Op deze thuisreis werd Zr.Ms. Tromp naar Maculla aan de Kongorivier gestuurd, waar Afrikaanse negers een Nederlandse factorij hadden aangevallen. Inmiddels was de rust echter weergekeerd en vervolgde het schip haar thuisreis. In 1885 ging het schroefstoomschip weer naar Oost-Indië waar het twee jaar verbleef. Op de thuisreis werd het traject Batavia - Kaapstad in één ruk afgelegd in 31 dagen en 8,5 uur, wat de snelste tijd was die ooit door een Nederlands oorlogsschip was gemaakt.
In de jaren 1888 tot en met 1890 werden onder andere enkele reizen naar Noorwegen, Zuid-Amerika en West-Indië gemaakt. In 1893 ging de Tromp weer naar Oost-Indië. Tijdens deze term oefende het schip toezicht uit op de parelvissers in het oostelijk deel van de archipel en nam in juli 1894 deel aan de actie tegen Lombok. In 1895 lag het

als stationsschip op de rede van Olehleh (Atjeh). In de maanden april, mei en juni 1896 werd deelgenomen aan beschietingen van kampongs en aan andere operaties in dit gebied.
In 1897 werd de thuisreis aanvaard en van 28 maart tot 15 mei verbleef het schip in Smyrna om de belangen van de Nederlanders te behartigen toen een oorlog tussen Turkije en Griekenland onvermijdelijk scheen.
In 1899 ging Zr.Ms. Tromp weer naar Oost-Indië en deed enige tijd dienst als vlaggeschip van de Atjehdivisie tot deze op 10 januari 1902 werd ontbonden. In Sabang werden, voordat het schip de Atjehse wateren verliet, zes kanons van 17cm met affutage en munitie afgegeven ten behoeve van een batterij die daar werd aangelegd. In 1902 keerde het schip in Nederland terug en werd in 1904 van de sterkte afgevoerd en op 19 september 1904 voor sloop verkocht.

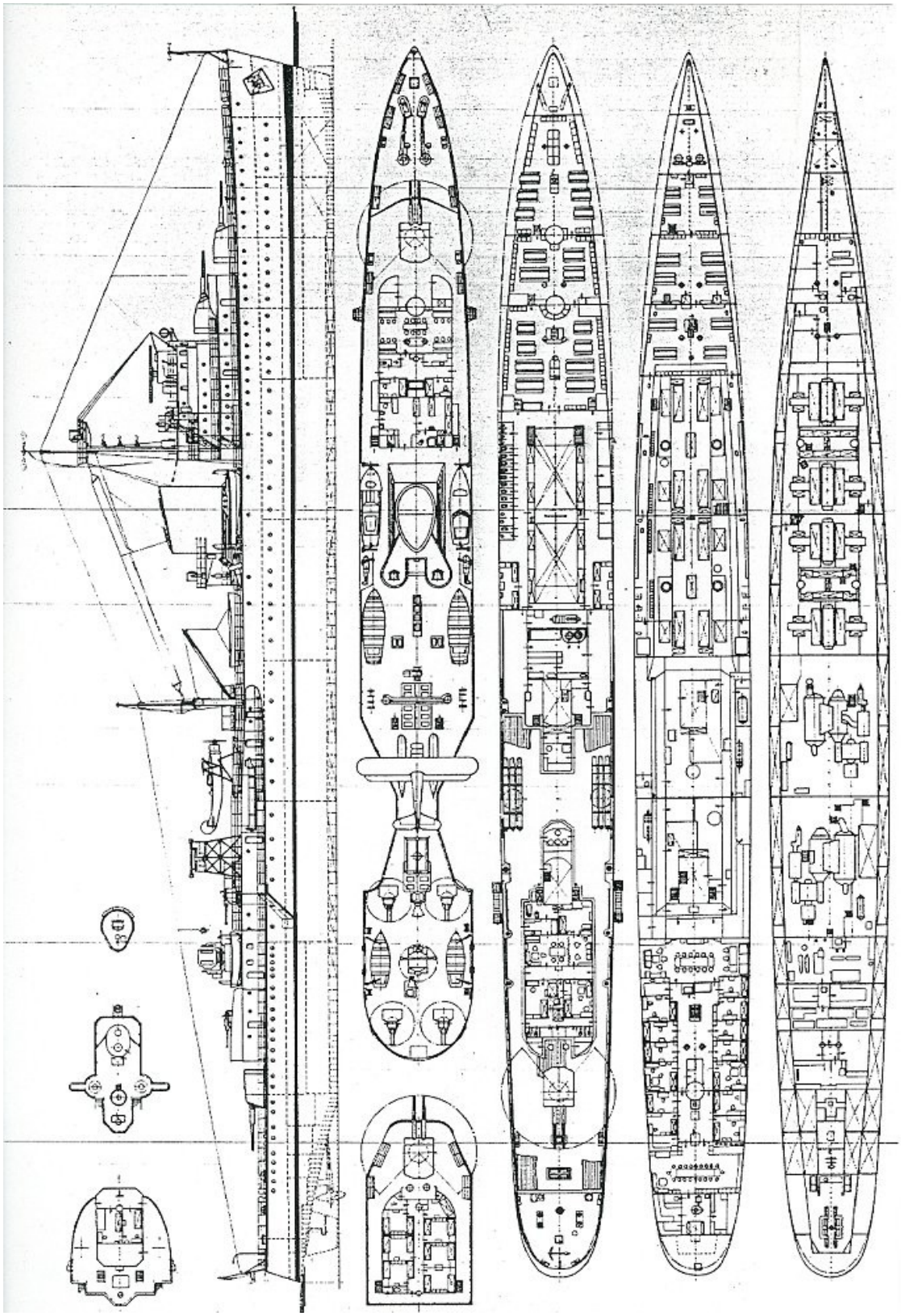
De zesde was het pantserschip Maarten Harpertszoon Tromp dat op de Rijkswerf in Amsterdam werd gebouwd en op 5 april 1906 door kapitein ter zee F.C.E.L. Koster in dienst werd gesteld. In juni van dat jaar werd een reis gemaakt naar Trondheim ter gelegenheid van de kroning van Koning Hakon VI. Nog datzelfde jaar vertrok de Tromp naar Oost-Indië waar het onder meer dienst deed als vlaggeschip van het Nederlands eskader.
In april 1908 werd deelgenomen aan de actie tegen Kloeng-koeng (Bali) in verband met het gewapend verzet van de bevolking bij de invoering van de opiumregie. In 1909 werd een reis naar China en Japan gemaakt en een jaar later de thuisreis ondernomen.
Aan het eind van 1910 ging het pantserschip terug naar Oost-Indië en deed tot 1917 dienst bij de handhaving van de Nederlandse neutraliteit in dit gebied. De thuisreis werd gemaakt via Japan en het Panamakanaal.
Van 1919 tot 1920 verbleef het schip opnieuw in de Indische Archipel. In oktober 1922 werd het schip naar Smyrna gestuurd, om tot maart 1923 de belangen van de Nederlanders te behartigen. Na terugkeer in Nederland werd het schip in gebruik genomen als opleidingsschip en werden oefenreizen naar de Noorse wateren, Canarische eilanden en de Middellandse Zee gemaakt. In 1927 werd Hr.Ms. Tromp uit dienst gesteld en als opleidingsschip door Hr.Ms. Hertog Hendrik vervangen. In 1933 werd het schip voor sloop verkocht.

SCHEEPSINRICHTING EN UITRUSTING. (Ontwerp 1936)

Het schip was voorzien van een dubbele bodem die zich uitstrekte over het grootste gedeelte van het schip. De opbouw omvatte het onderbrugdek, brugdek en vuurleidingsdek, tevens seindek. Bovendien achter de schoorsteen het schoorsteendek met twee zoeklichten en achter op het tentdek een achterbrug.
Op het vóórtussendek bevonden zich achter elkaar drie manschapsverblijven met twee wasplaatsen die naast het ketelruim waren gelegen. Op het achterdek de longroom met hutten voor officieren, benevens de voorlongroom voor 20 adelborsten. In het voorschip op het bovendek wederom drie manschapsverblijven. In het achterdekhuis bevond zich de kajuit van de commandant, hut eerste officier en hut van administratie. Op het bovendek waren ruimten voor huishoudelijke dienst: kombuizen, bottelarij, wasserij en bakkerij. In de bovenbouw op het bakdek de ziekenboeg, verblijf onderofficieren, hut chef d'equipage en oudste onderofficier. Het brugdek omvatte tevens het stuurhuis, kaartenkamer, zeehut commandant en radiohut, met op het vuurleidingsdek de artilleriecommandotoren.

Het schip was uitgerust met 6 kanons van 15cm op dubbelaffuiten en voorzien van een schild. Voor iedere dubbelaffuit waren twee munitiekokers beschikbaar die in korven met elektrische Jaffalieren aan dek werden gebracht. De dubbelmitrailleurs van 40mm waren elk aan stuur- en bakboord op het tentdek opgesteld met gereedheidsmunitie onder de achterbrug. De twee 12,7mm dubbelmitrailleurs stonden op het vuurleidingsdek.
Zowel aan stuurboord als bakboord op het bovendek stonden de drielingtorpedolanceerinrichtingen opgesteld elk voorzien van een torpedodavit, met op het bovendek naast de kombuizen ruimte voor enkele reservetorpedo's. Het schip was voorzien van richttoestellen, paravanes en een drukluchtnevelinstallatie.

Tot het ankertuig behoorden twee stokloze ankers van 2.500 kg met ieder 225 meter ketting, stoomankermachine en twee verticale ankerspillen. Bovendien werd een werpanker van 300 kg op het achterdek gesjord meegevoerd met wegneembare davit die tevens voor de torpedo's dienst deed. Op het achterdek tevens een elektrisch hekspil van ± 12,5 pk.
Aan boord werden vier B-3 sloepen gevoerd, waarvan één met motor, twee motorsloepen en twee verlengde jollen. De beide motorsloepen hingen aan stuur- en bakboord van de schoorsteen in Columbusdavits. De vier B-sloepen werden met laadbomen gehesen en gestreken. Deze laadbomen werden eveneens gebruikt voor het drijvervliegtuig Fokker type C XI-W. Zoals vermeld was hier geen katapult voor aanwezig. In plaats van het vliegtuig kon eventueel een B-2-sloep worden meegenomen. Voorts waren enige reddingsvlotten aan boord.
Het schip was voorzien van een elektrisch-hydraulische stuurmachine van de Atlas-Werke met een hydraulisch telemotorsysteem, stuurkamer, noodstuurkamer, Sperry-moederkompas met dochterkompassen, magnetisch standaardkompas, zelfregistrerend Hughes-echolood, mijlenteller, richtingzoeker en onderwatergeruisontvangers.
Voor elektriciteit stonden 3 turbodynamo's opgesteld van 220V gelijkstroom met omvormers voor verschillende elektrische apparaten, 2 dieseldynamo's voor reebedrijf en een nooddiesel dynamo. Het schip was tevens voorzien van een huistelefoon, voor dienst in de tropen een afzuiginstallatie, in het achterschip koelkamers en in de manschapsverblijven een drinkwaterkoeler.



Algemeen plan voor de flottieljeleiders Hr.Ms. Tromp en Jacob van Heemskerck 1936.

De tewaterlating van Hr.Ms. Tromp op 24 mei 1937 door Koningin Wilhelmina bij de N.V. Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam.
Foto IMH.

DE GESCHIEDENIS VAN Hr.Ms. TROMP.

Hr.Ms. "Tromp" was de eerste flottieljeleider van het zogenaamde *Vlootplan Deckers* dat in 1931 werd aangenomen. Dit type vormde een compromis tussen twee dingen: enerzijds het grote moderne oorlogsschip waaraan in die tijd zo'n grote behoefte was, anderzijds de beperkte hoeveelheid financiën die voor de bouw van schepen beschikbaar was. In de bouwplannen van die jaren paste namelijk twee kruisers van 8.000 ton, vier torpedobootjagers van ruim 1.600 ton en een flottieljeleider van ruim 3.300 ton. Dit werd Hr.Ms. Tromp waarvan met de bouw op 17 januari 1936 werd begonnen.
Nog vóór dat deze gereed was viel het besluit een tweede flottieljeleider te bouwen, hetgeen Hr.Ms. Jacob van Heemskerck zou gaan worden. Beide schepen die een grote snelheid konden ontwikkelen en bestemd waren voor dienst in Nederlands Oost-Indië, en waren bewapend met drie dubbeltorens van 15cm, waren in feite kleine kruisers. Het voorstel tot de bouw van dergelijke typen vaartuigen zou in de volksvertegenwoordiging nooit de goedkeuring hebben gekregen. Mede daarom werd de benaming

flottieljeleider aangehouden. Dit klonk blijkbaar niet zo duur als het woord *kruiser*. Deze politiek werd ook in Engeland rond de jaren zestig toegepast door de County-klasse, in feite lichte kruisers met een waterverplaatsing van 6.200 ton en een zware bewapening aan te kondigen als *onderzeebootjagers.*

Het bijzonder geslaagde ontwerp was van ingenieur G. 't Hooft en ingenieur W.M. den Hollander, mede gebaseerd op door Thornycroft en Yarrow in de beginjaren '30 ingediende plannen voor een flottieljeleider, ontwikkeld uit een vergroot type Britse torpedobootjager van de "A" tot "H"-klasse.
In de staalconstructie van de scheepshuid en het verband was - in tegenstelling tot voorgaande schepen die voornamelijk geklonken werden - veel laswerk toegepast en bestond uit 17 waterdichte compartimenten. Voor de bepantsering werd gebruik gemaakt van gehard staal van het merk Krupp. Tevens vond op ruime schaal het gebruik van uit Zwitserland afkomstig aluminium plaats.
Volgens het bouwplan uit 1931 zou het schip worden bewapend met vier torens van elk tweemaal 12cm, doch dit werd later gewijzigd in drie dubbeltorens van 15cm met een maximum elevatie van 60 graden en een effectieve gevechtsafstand van 17.500 meter. De bewapening zou tijdens de oorlog verre van voldoende blijken te zijn en werd daarom later aangevuld en versterkt.
De Tromp was het eerste Nederlandse oorlogsschip met afstandsbediening van de kanons en tevens het eerste schip ter wereld met twee dubbelloops Bofors luchtdoelbatterij van 40mm. Het bleek tevens de modernste luchtdoelbatterij ter wereld te zijn.

Het duurde echter tot 17 januari 1936 voordat op de werf van de NV Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam onder bouwnummer 240 de eerste kielplaat werd gelegd. De bouwkosten bedroegen *ƒ* 7.700.000,-. De tewaterlating en doopplechtigheid werd op 24 mei 1937 door Hare Majesteit Koningin Wilhelmina verricht.
De veertiendaagse proefvaart die op 28 maart 1938 begon, veranderde het schip van uiterlijk. Het achterdek dat tot bij de schoorsteen doorliep, werd korter, terwijl het bakdek werd verlengd. De bij Werkspoor in Amsterdam in licentie gebouwde Parsons-turbines ontwikkelden een machinevermogen van 56.000 APK, goed voor een snelheid van 32,5 knopen, doch waarmee op de proeftocht in de Schotse wateren een snelheid van 34,7 knopen werd bereikt.
De indienststelling vond met gebruikelijk ceremonieel en onder grote belangstelling op 18 augustus 1938 plaats door de aangewezen commandant, kapitein ter zee L.A.C.M. Doorman.
Hierna werd gedurende twee maanden in de Nederlandse wateren opgewerkt en ingevaren. In deze periode nam de Tromp op 3 september als vlaggeschip deel aan de vlootrevue voor Scheveningen, tezamen met onder andere Hr.Ms. Sumatra, Brinio, Z 6, en Z 7, een aantal onderzeeboten, waaronder de zeer moderne O 16, alsmede de Willem van Ewijck, Pieter Florisz, Jan van Gelder en Abraham van der Hulst, waarbij ook vliegtuigen van de MLD acte de présence gaven.
Vervolgens bracht het schip van 8 tot 12 november een bezoek aan Portsmouth en zette hierop koers naar de Middellandse Zee waar van 18 tot 24 november Napels werd bezocht, waarna op 2 december in de haven van Nieuwediep werd teruggekeerd.

Vanuit Rotterdam werd op 9 januari 1939 voor de tweede maal naar de Middellandse Zee vertrokken waarbij het in de bedoeling lag bezoeken aan Lissabon, Funchal, Casablanca, Gibraltar, Tunis en Bordeaux te brengen, doch de reis strandde voortijdig. Terwijl het schip in Lissabon ten anker lag, werd het op 16 januari door het van de Duitse Hapag-Line afkomstige motorpassagiersschip Orinoco aangevaren, waardoor de voorgenomen reis moest komen te vervallen om in Lissabon eerst een reparatiedokbeurt te ondergaan.

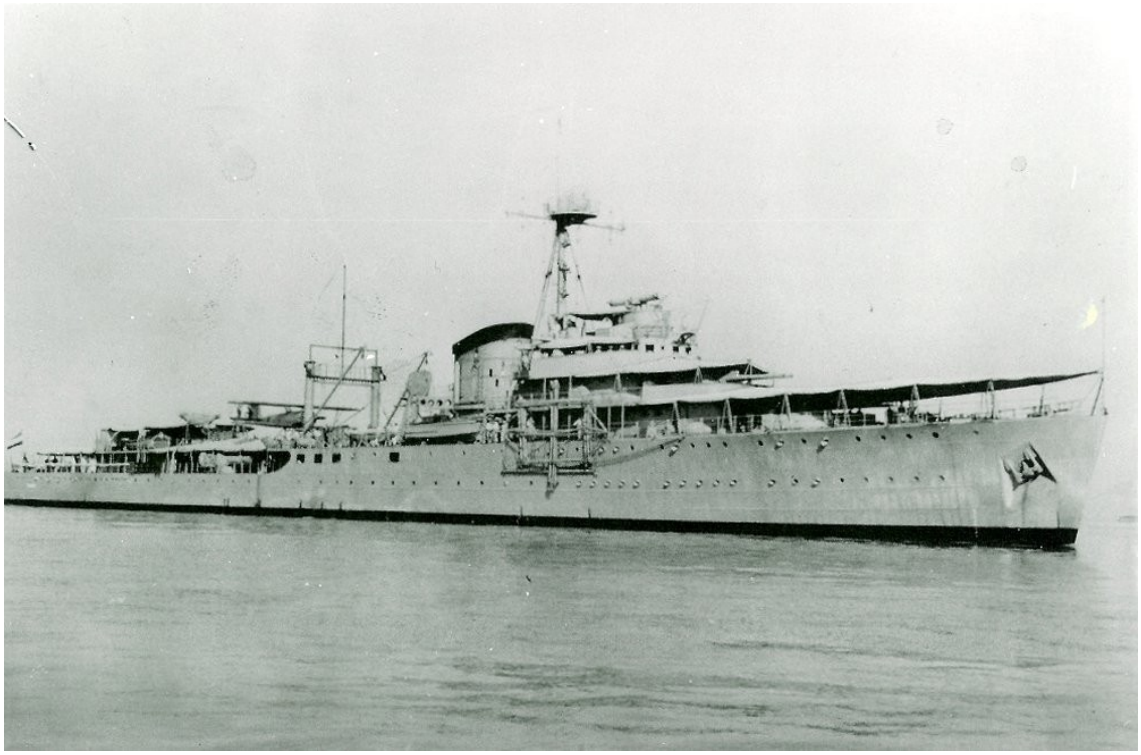
Na herstel nam de kruiser van 28 april tot 1 mei deel aan de vlootrevue in Rotterdam en maakte samen met de Sumatra en de vier stalen mijnenvegers van de Jan van Amstel-klasse op de Noordzee een oefentocht met Koningin Wilhelmina aan boord. Aansluitend werd van 22 mei tot 1 juni een oefenreis naar Oslo gemaakt.

Hr.Ms. Tromp in 1939 met het drijvervliegtuig aan boord.
Foto IMH.

Op 3 juli 1939 werd KTZ. L.A.C.M. Doorman benoemd tot Chef Afdeling Materieel der Zeemacht van het Departement van Defensie, waarop hij het commando over Hr.Ms. Tromp neerlegde en overdroeg aan KLTZ. J.W. Termijtelen. (Deze werd op 16 september 1939 tot KTZ. bevorderd).

Het lag aanvankelijk in de bedoeling de Tromp naar Nederlands-Oost-Indië te dirigeren en voor vlagvertoon de reis via West-Indië en het Panamakanaal te maken. Doch in verband met de steeds toenemende internationale spanningen vertrok de kruiser op 19 augustus met spoed vanuit Den Helder via het Suezkanaal naar Oost-Indië. De reis ging via Cadiz, Alexandrië, Colombo en Sabang, waarna op 20 september in Batavia werd afgemeerd. Tijdens deze reis was het drijvervliegtuig ingescheept, ofschoon hiervoor geen katapult aanwezig was. Zoals gemeld werd dit met de laadboom behandeld. Niemand van de opvarenden kon bij het afscheid nemen vermoeden dat het bijna zeven jaar zou duren alvorens zij elkaar terug zouden zien.
Direct na aankomst in Sabang maakte het schip een verkenningstocht in de wateren ten zuiden van Java, waarna het in de tweede helft van september in de haven van Tandjong Priok binnen liep. Reeds de volgende dag werd opgestoomd naar Soerabaja, waar het schip voor ruim twee weken in reparatie ging.
Op 23 oktober werd de Tromp ingedeeld bij het eskader. Er volgde nu een periode van oefenen, patrouilletochten en escortereizen door de gehele Indische Archipel en Indische Oceaan, afgewisseld met reparaties en onderhoud in Soerabaja, waarna het schip op 18 december in Tandjong Priok terugkeerde.

Toen op 10 mei 1940 Nederland zich in staat van oorlog verklaarde met Duitsland, lag het schip na een onderhoudsperiode op het Marine-Etablissement in Soerabaja. Op de platvoet van 14 mei werd naar zee vertrokken om nabij de Paternoster-eilanden te patrouilleren, toen vier grijze geheimzinnige schepen werden gesignaleerd (later bleken het KPM-schepen te zijn). Vanwege de oorlogsdreiging gaf de commandant opdracht om alles wat brandbaar was over boord te zetten. Vele waardevolle spullen, zoals sloepen, gordijnen en overtollig beddengoed verdwenen in zee. Veel later zou blijken hoe nuttig deze maatregel was geweest. Toen alles in zee was gesmeten bleek het vals alarm te zijn geweest. Van deze patrouille werd op 20 mei in Tandjong Priok teruggekeerd en op de dagwacht werd het schip in het droogdok opgenomen dat op de eerste wacht van de volgende dag werd verlaten. Vervolgens werd gepatrouilleerd in de Javazee en Straat Madoera met korte onderbrekingen in Soerabaja voor bevoorrading.

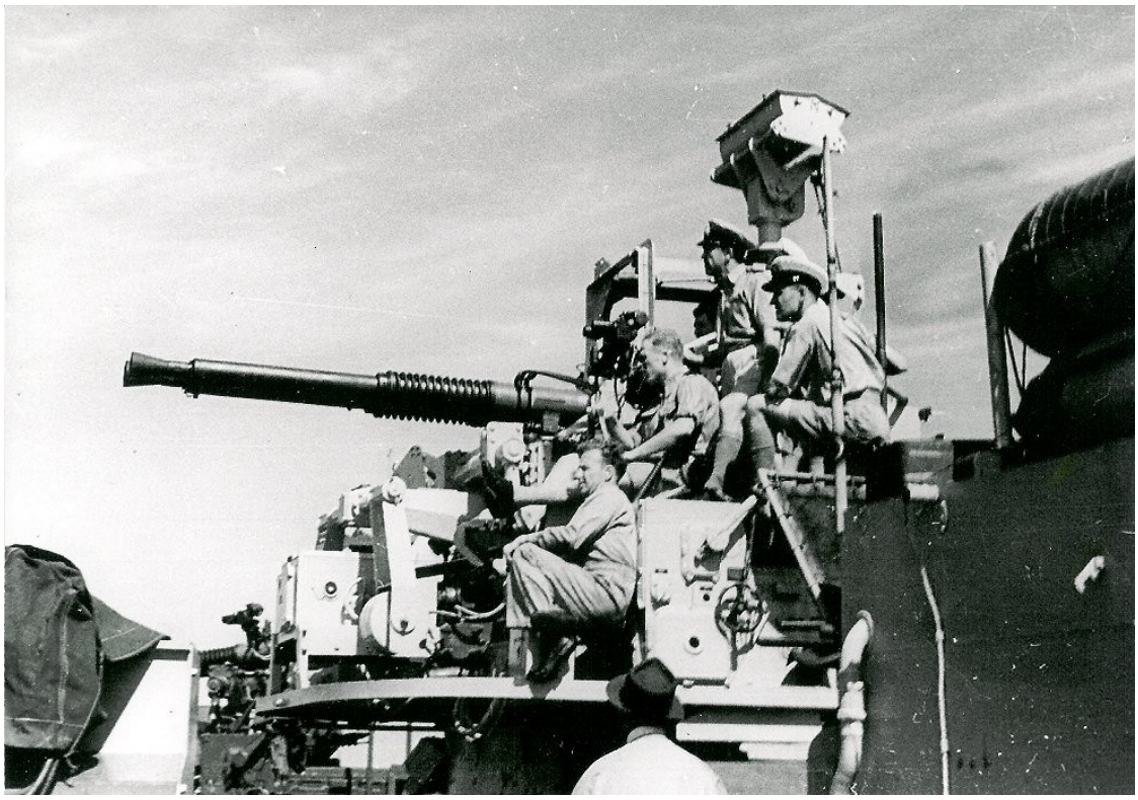


Hr.Ms. Tromp in de Indische wateren met het drijvervliegtuig aan dek.
Foto IMH.

Tussen 28 juni en 15 juli werd op het Marine-Etablissement gerepareerd, waarna stoomproeven en schietoefeningen in de Javazee en Straat Madoera werden gehouden. Op 12 augustus werd uit Soerabaja vertrokken om het KPM-schip Melchior Treub naar Makassar te escorteren waarvan op 19 augustus in Soerabaja werd teruggekeerd. Vervolgens werd koers gezet naar Tandjong Priok vanwaar het stoomschip Plancius van dezelfde maatschappij naar Belawan werd geëscorteerd. Op 29 augustus was men in Tandjong Priok terug, waarna op 3 september naar de Javazee en Straat Madoera werd vertrokken om na aankomst op 8 september in Soerabaja een aanvang te maken met de reparatiewerkzaamheden.

Opgefrist en voorzien van de benodigde victualiën en spiritualiën werd het oefenen met het eskader voortgezet en patrouilledienssten verricht. Een belangrijke taak was het verrichten van konvooidiensten tegen mogelijke acties van Duitse hulpkruisers. Zo werd tussen 18 en 24 december het stoomschip Madoera van de Stoomvaart Maatschappij

Nederland en het stoomschip Melampus van de Stoomvaart Maatschappij Oceaan tot in de omgeving van Manokwari in Nieuw Guinea begeleid, waar men op de eerste dag van het nieuwe jaar, ten anker liggend, olie kon laden.



De 40mm mitrailleurs van Hr.Ms. Tromp voor oefening bemand.
Foto IMH.

Na een verblijf van enkele dagen werd op 4 januari 1941 naar zee vertrokken en twee dagen later nabij Ajoe bij het eiland Waigeo rendez-vous gemaakt met de Bloemfontijn, Mapia, Marnix van St. Aldegonde, Zaandam, Polyphemus en Tabinta om deze schepen gedurende zes dagen naar de Gilberteilanden in de Stille Oceaan escorte te verlenen om hierna op tegenkoers te gaan richting Ambon (om een zieke af te geven), waarvan op 29 januari in Soerabaja werd teruggekeerd.
Vanuit Ambon werd op 25 februari koers gezet naar Port Moresby vanwaar op 4 maart met de KPM-schepen Kota Inten en Sinantai werd vertrokken om deze gedurende een week oostwaarts te begeleiden. Op 17 maart werd in Port Moresby teruggekeerd om olie te laden om vervolgens op 23 maart in Soerabaja in reparatie te gaan.
Op 27 mei werd Soerabaja verlaten om de escortediensten voort te zetten. Hierbij werd van 17 tot 20 juni Suva op de Fiji-eilanden bezocht en van 26 tot 29 juni het Australische Brisbane, waarna op 7 juli in Soerabaja werd afgemeerd. Van hieruit werden de patrouilles in de Archipel voortgezet, waarvan het merendeel in de Javazee.

Op 19 juli 1941 was het kleden in zondags tenue en om 11.00uur die morgen blies de chef d'Equipage *alle hens voor de boeg* en droeg met gebruikelijk ceremonieel KTZ. J.W. Termijtelen zijn commando over aan KLTZ. J.B. de Meester. (Deze werd op 16 augustus 1942 tot KTZ. bevorderd).
Op de hondewacht van 25 november kwam een dringend sein binnen om deel te nemen aan de zoekactie naar de Australische kruiser HMAS Sydney, die tussen Straat Soenda en Fremantle in de Indische Oceaan spoorloos was verdwenen. Onmiddellijk

werden voorraden ingenomen en terwijl het boordvliegtuig de post ophaalde ging het schip anker op. Tijdens een *alle hens voor de boeg* gaf de commandant tekst en uitleg omtrent de aard van de opdracht en met 22-mijls vaart werd de Indische Oceaan ingestoomd. Verwarde radioberichten spraken van een gevecht tussen de Duitse hulpkruiser Kormoran en de Sydney, waarbij de eerste zou zijn vernietigd. Bij daglicht worden werd het vliegtuig gestreken om langs de route op verkenning te gaan, maar na drie uur tevergeefs zoeken keerde de W-14 terug. Bij het landen op de vrij ruwe zee sloeg een punt van een der propellers af en kwakte het toestel tegen de scheepsromp waarbij een vleugeltip werd beschadigd. Na nog enkele dagen zonder dat iets gevonden werd aan het opsporingswerk te hebben deelgenomen, keerde de kruiser op 30 november in Soerabaja terug. Pas later kreeg men de werkelijke toedracht van het gevecht te horen waarin beide schepen ten onder gingen en alle 645 opvarenden van de Sydney om het leven kwamen en in totaal 317 Duitsers werden gered.

Op 2 december werd Soerabaja weer verlaten. Enkele dagen later kreeg men opdracht om door de Straat Karimata naar de rede van Tandjong Pandan te stomen voor het bergen van de slachtoffers van de Catalina-vliegboot Y-44 die op 5 december was verongelukt. Het was een moeilijk en triest karwei voor de bergingsploeg die tot de nek in het water staand moest trachten de vliegers uit de wrakstukken te bevrijden. Bij twee slaagde men hierin, terwijl een derde pas de volgende dag boven kwam drijven.
In de vroege morgen van 8 december werd het bericht ontvangen van de Japanse aanval op Pearl Harbor en dat de oorlog met Japan was uitgebroken. Dit noodzaakte aan boord tot het nemen van enkele maatregelen en werd het dek groen geschilderd en gingen nog meer overbodige en brandgevaarlijke zaken overboord. Vanaf 12 december werden de patrouilles in de Straat Makassar en de Javazee opgevoerd en op 29 december meerde de Tromp in Tandjong Priok om te bevoorraden en de jaarwisseling te vieren.

Veel tijd om de oliebollen en de drankjes te laten verteren was er niet, want op Nieuwjaarsdag werd naar zee vertrokken om tot 24 januari 1942 het werk van konvooibescherming te hervatten. Op 28 januari was men in Soerabaja terug waar meteen werd begonnen met de herbevoorrading en het schip op 3 februari werd ingedeeld bij de Combined Striking Force (CSF) onder bevel van schout-bij-nacht Karel W.M.F Doorman. De CSF bestond op dat moment uit de kruiser Hr.Ms. De Ruyter (vlaggeschip), Tromp, USS Houston, Marblehead en de torpedobootjagers Van Ghent, Piet Hein, Banckert, alsmede 4 Amerikaanse torpedobootjagers.
Op 4 februari werd rendez-vous gemaakt met de CSF en met 15-mijls vaart Straat Madoera verlaten om in de Balizee nabij de Kangean-eilanden tijdens een geconcentreerde luchtaanval door ongeveer 40 Japanse vliegtuigen de vuurdoop te ondergaan.
Om 09.55uur vormden de drie grote kruisers het voornaamste doelwit van de Japanse bommenwerpers en moest de Tromp tot tweemaal toe een aanval van 9 bommenwerpers ontwijken. De Houston en Marblehead kwamen er slechter vanaf. De Houston kreeg een voltreffer bij toren III op het achterschip, waardoor brand ontstond die vele slachtoffers maakte. De Marblehead beliep schade aan vóór- en achterschip en een neventreffer onder de waterlijn waar aan bakboordszijde een gat van 1 x 3 meter werd geslagen en het roer uitviel. Het Japanse hoofdkwartier meldde: *The Dutch Fleet is practically wipet out.*

Op 14 februari ging de CSF, nu bestaande uit de kruiser Hr.Ms. De Ruyter (vlaggeschip), Java, Tromp, HMS Exeter en HMAS Hobart, de torpedobootjagers Banckert, Van Ghent, Kortenaer en Piet Hein, aangevuld met zes Amerikaanse torpedobootjagers, olie laden in Oosthaven en van hieruit werd naar de Javazee vertrokken. Het verband koerste door de Stolzestraat tussen Banka en Billiton om te proberen de Japanse

landingsvloot met bestemming Palembang tegen te houden.
Tijdens het ochtendalarm van zondag 15 februari liep Hr.Ms. Van Ghent op het kustrif bij Bamidjo en ging verloren. De Banckert assisteerde bij het in veiligheid brengen van de bemanning en waardevolle voorwerpen.
Om 11.50 uur die morgen begon de eerste van de vijf luchtaanvallen op de CSF die in totaal acht uur duurden, waarbij weer de grote kruisers het voornaamste doelwit vormden, zonder echter directe treffers te boeken. Hierop besloot de eskadercommandant terug te keren. Na deze actie werd koers gezet naar Tandjong Priok om olie te laden en vandaar door naar Soerabaja, waar men op 18 februari behouden binnenliep.
Na opgetopt te zijn vertrok de Tromp, behorende tot de tweede aanvalsgroep, nog dezelfde dag vergezeld van vier Amerikaanse torpedobootjagers van de 58e Amerikaanse jagerdivisie richting Straat Badoeng ten zuid-oosten van Bali om een aanval met torpedo's op de Japanse invasievloot uit te voeren. Het was helder weer met een kalme zee en goed zicht.

Op de hondewacht van 20 februari (het vlootverband had een snelheid van 31 mijl) rapporteerde een uitkijk om 02.07 uur ongeveer dwars over stuurboord iets te hebben gezien en even later werd een sterk zoeklicht op de Tromp gericht, meteen gevolgd door een salvo. Onmiddellijk werd stuurboord uit gedraaid om de voorkanons (die nog over bakboord gebakst stonden) over stuurboord te baksen en beter in het vuur te brengen. De 40mm mitrailleurs openden onmiddellijk het vuur en ook de torpedobatterij werd in gereedheid gebracht.
Nog geen twee minuten later ontving de Tromp de eerste dekkende vijandelijke salvo's, met in totaal elf voltreffers:
1 Voltreffer tegen de achterkant van de commandotoren met scherfschade aan de vuurleiding, afstandmeter, seinershokje, vlaggenkast en scherfgaten in het seindek;
1 Voltreffer op de navigatiebrug aan stuurboord vóór het nachtrichttoestel, scherfschade in het brugdek, zeehut commandant, kaartenkamer, radiohut, onderofficiershut geheel doorzeefd en scherfschade aan schotten in de gang van het onderofficiersverblijf;
1 Voltreffer op het tentdek met scherfschade aan stuurboords laadpaal, gaten in de bottelarij op het opperdek en scherven in de spiegel van stuurboords zoeklicht en manipulator;
1 Voltreffer op de gereedheidsmunitiekist van de 40mm mitrailleurs met scherfschade aan de achterbrug, doorgesneden vuurleidingskabels en afstandmeter onbruikbaar, alsmede schade aan het snellaadkanon, mitrailleurdek en koekoek van achtermachinekamer;
1 Voltreffer op het opperdek in de wasserij waardoor de gehele wasserij werd opengeslagen;
1 Voltreffer achter het torpedokanon met groot gat in het opperdek, schade aan ventilatieleiding van achtermachinekamer, tekeningenkast met tekeningen beschadigd, bureau administratie doorzeefd, schacht van achtermachinekamer doorzeefd;
1 Voltreffer in monteurswerkplaats met gat in scheepshuid, schade in de werkplaats aan leidingen, elektrische kabels en toestellen;
1 Voltreffer in stuurboords wasgang tussen spant 98 en 100 met gat in scheepshuid, scherfschade aan kabels, leidingen en wasbakken;
1 Voltreffer in stuurboords wasgang tussen spant 86 en 88 met gat in scheepshuid, scherfschade aan kabels, leidingen en wasbakken;
1 Voltreffer in stuurboords olietank 35/37 met gat onder de waterlijn, vele lekkende en afgebroken klinknagels in het pantserlangsschot, distilleercondersorvoeten los van fundatie, topplaat tank opengescheurd;
1 Granaat door het dekhuis welke aan bakboord in zee ontplofte, schade aan hut eerste officier, gat in dek boven de longroom, schade in de kajuit van de commandant.
Bij deze actie kwamen de volgende opvarenden om het leven:

Luitenant ter zee 2e klas S.C. Ritsema van Eck,
Luitenant ter zee 3e klas A.C.V. Kriesfeld,
Majoor monteur J.W. van der Waay,
Korporaal telegrafist L.Th.M. van der Linde,
Korporaal monteur F. van der Gaast,
Korporaal machinist J. Groen,
Matroos 1e klas R. Wiersma,
Marinier 1e klas G.F. Jansen,
Stoker olieman H. Scheelings,
Militie matroos J.A. Nieuwenboer.
Naast deze tien doden vielen er dertig gewonden, waarvan zeventien ernstig te betreuren. De scheepsarts en een chirurg (die de vorige dag aan boord was gekomen) waren de gehele nacht druk in de weer om de slachtoffers de eerste medische zorg te verlenen.

Hr.Ms. Tromp in 1942 ten anker op de rede van Nieuw Caledonië.
Foto IMH.

Tijdens het gevecht vielen alle telefoonlijnen en de commandoluidsprekerinstallatie uit. Direct na afloop werden twee branden geblust: één in de hutten onderofficieren en één in de monteurs-werkplaats. Ieder bemanningslid had kalm en vastberaden gewerkt en initiatief getoond door zonder bevelen af te wachten direct te doen wat nodig was. Slechts enkele Inlandse bedienden vormden een uitzondering en waren door angst overmeesterd.
Na de eerste, voor de Tromp zo fatale salvo's, vielen de verdere salvo's van de vijand over; één ervan ging zo rakelings over kanon 1 heen, dat het door de zuiging opsloeg en uit de baksrichting geraakte. De vuurmonden van de 15cm-kanons hadden tijdens dit gevecht 72 granaten verschoten en de 40mm mitrailleurs in totaal 240 stuks. Het is niet zeker of hierbij treffers zijn gevallen.

In een Japans rapport werd echter melding gemaakt dat de Oshio tijdens het gevecht van dat schip en de Asashio met de Tromp één voltreffer vóór de brug kreeg, waarbij zeven man werden gedood, terwijl het schip zelf ook werd toegetakeld. Mogelijk werd van de Oshio de tweede geschutstoren en stuurinrichting onklaar geraakt en de snelheid tot 8 mijl gereduceerd.

Om 02.16 uur staakte de vijand het vuren en aangezien er niets meer te zien was werd ook op de Tromp vastvuren gehouden. Hoewel de vele treffers grote ravage op de brug en bovenbouw hadden veroorzaakt - ook de gyrokompassen waren uitgeschakeld - bleef alles onder het pantserdek onbeschadigd, zodat met volle kracht en op zicht van de wal kon worden doorgestoomd. Even later werd over bakboord nog geschutsvuur gehoord, waarop stuurboord werd uitgedraaid om Straat Badoeng te verlaten. Aan bakboord werd het wrak van Hr.Ms. Piet Hein gepasseerd die verloren was gegaan. Onderweg werd olie van stuurboord naar bakboord overgepompt om een gat onder de waterlijn boven water te houden. Tijdens de aanloop langs de mijnenvelden voor Soerabaja werd het schip, gelukkig zonder resultaat, nog door Japanse bommenwerpers aangevallen die juist een aanval op Soerabaja hadden ondernomen.
Meteen na afmeren werden de doden en gewonden naar het hospitaal afgevoerd en een aanvang gemaakt met de ergste ravage te herstellen. Door de aanhoudende Japanse bombardementen was het niet mogelijk in Soerabaja de schade definitief te herstellen, zodat werd besloten naar Australië uit te wijken.

Met achterlating van de ergste zwaar gewonden werd op de achtermiddag van 23 februari uit Soerabaja vertrokken en via Straat Bali koers gezet richting Australië. Om middernacht werden de alarmposten bezet en met 28-mijls vaart en gedoofde navigatielichten opgestoomd naar Fremantle, waar op 27 februari werd afgemeerd voor het verder met cement dichtmaken van het gat onder de waterlijn. Tien uur later werd vertrokken om de 2.400 mijl lange reis naar Sydney te ondernemen voor algeheel herstel, waar de kruiser op 4 maart arriveerde en twee dagen later in het Cockatoo Dock werd opgenomen.
Hier werden tevens twee kanons van 7,5cm bijgeplaatst, de torpedolanceerinrichting verwijderd, de luchtdoelbatterij versterkt met zes 20mm Oerlikon mitrailleurs en werd voor de eerste keer een radarinstallatie geplaatst alsmede een asdicinstallatie. Tevens werden de goalposts met vliegtuiglaadboom en de zoeklichten aan de mast en achter de schoorsteen verwijderd.
Het herstel vergde verscheidene weken, zodat het merendeel van de bemanning van boord ging en enige tijd aan de wal in het Royal Naval House verbleef. Tijdens deze reewacht was er steeds wachtsvolk aan boord en bemanning aanwezig bij de 40mm mitrailleurs in verband met mogelijke luchtaanvallen. Door de plotselinge komst van het schip kon niet direct alles naar behoren worden geregeld, hetgeen aan de voeding en huisvesting problemen opleverde, doch de klachten waren vrij spoedig overwonnen.
Ongeveer half maart kwam de Inlandse bemanning bij de commandant met het verzoek om naar Java te worden teruggestuurd, maar na een verhelderend gesprek schikten zij zich in de gedwongen omstandigheden.

Eind april werd het dok verlaten, waarna het opwerken van het gemoderniseerde schip begon dat tot 7 juni duurde. Tijdens deze periode werd op 17 mei naar zee vertrokken om jacht te maken op een gesignaleerde Japanse onderzeeboot, doch zonder resultaat. Tevens werden vanuit Sydney een aantal konvooireizen gemaakt, waarna het schip van 7 tot 15 juni weer in het dok ging, om daarna opnieuw een aantal escortereizen te maken. Gedurende deze reizen in de Australische kustwateren achter het Great Barriëre Rif werden de opvarenden eraan herinnerd niet meer in de Indische wateren, maar in de Indische Oceaan te zijn. Vaak stond er een harde wind met hoge zeeën die

zelfs enige schade veroorzaakten. Het achterschip kraakte en er ontstonden zelfs kleine scheurtjes. Overste de Meester hield er niet van zijn schip te sparen en liet de kruiser tegen de hoge zeeën in misschien wel eens te hard lopen, waardoor het schip een katterug kreeg en de opvarenden het vervelend vonden toen dit gebrek zich begon te openbaren.

Hr.Ms. Tromp tijdens een korte rustpauze in volle zee langszij een Brits bevoorradingsschip.
Foto IMH.

Op 2 juli werd vanuit Sydney een konvooireis naar Nieuw Caledonië en terug gemaakt, met aansluitend van 4 tot 14 juli een konvooireis naar Fremantle. Daar aangekomen werd Hr.Ms. Tromp onder de bevelen van de Commander Task Force 51 van de Amerikaanse Seventh Fleet geplaatst en werden vanuit Fremantle gedurende vier maanden konvooireizen naar onder andere de Indische Oceaan, Kaap Leeuwin en Albany aan de zuidkust gemaakt.

Op 16 augustus mocht overste J.B. de Meester zijn vierde galon in ontvangst nemen en zich voortaan kolonel noemen, hetgeen die dag natuurlijk niet onopgemerkt voorbij ging en werd gevierd met de nodige spiritualiën.

Op 6 oktober werd Fremantle verlaten en in gezelschap van de kruiser HMAS Adelaide naar Sydney opgestoomd voor onderhoud en reparaties. Op vrijdag 16 oktober werd Port Jackson bereikt en vier dagen later verhaald naar het grote dok op Cackatoo Island, waarin tot 27 oktober werd verbleven. De snelle ontwikkeling op radargebied had tot gevolg dat het schip een nieuwe radarinstallatie kreeg die betere resultaten gaf dan de voorgaande, waarbij het zo nu en dan voorkwam dat een contact soms 180 graden de andere richting aangaf.

Op 22 november was het schip in een geheel fris jasje gestoken en gereed voor het

hervatten van de konvooidiensten waarmee meteen werd begonnen aan en reis naar Melbourne en terug. Met de ingescheepte Nederlandse gezant in Australië en een hoofdambtenaar werd op 2 december naar Burnie op de noordkust van Tasmanië vertrokken, waar deze heren ons land vertegenwoordigden bij de herdenking dat Abel Tasman 300 jaar tevoren dit land had ontdekt.
Na terugkeer in Melbourne werd op 8 december opnieuw naar Sydney vertrokken om het stoomschip Mauretania naar Wellington te begeleiden waar op 15 en 16 december werd verbleven. Op 20 december in Melbourne teruggekeerd, werd twee dagen later ontmeert en naar Fremantle opgestoomd dat op de voorlaatste dag van het jaar werd bereikt en men naast het zusterschip Hr.Ms. Jacob van Heemskerck kon afmeren. Eindelijk konden de banden met vele vrienden, vriendinnen en andere bekenden weer strakker worden aangehaald en tevens werd op uitbundige wijze de jaarwisseling gevierd. Tot de in december geëscorteerde schepen behoorden naast de Mauretania onder andere ook de Queen Mary, Aquitania, Ile de France en de Nieuw Amsterdam.

De laatste slok geestrijk vocht was nauwelijks bezonken, of reeds op de voormiddag van het nieuwe jaar gingen de trossen los om ten gunste van de in- en uitvarende schepen van de haven van Fremantle het escortewerk voort te zetten. Bijna negen en een halve maand, tot begin oktober 1943, zou het schip in Fremantle gebaseerd blijven om dit saaie en eentonige werk op te knappen, afgewisseld met de noodzakelijke oefeningen en onderhoudsbeurten.
Op 22 januari 1943 werd in Fremantle een parade gehouden ter ere van de 19 januari geboren Prinses Margriet. Hieraan werd deelgenomen door detachementen van de Tromp, Jacob van Heemskerck, Van Galen en Tjerk Hiddes. Deze vier schepen vormden op dat moment het modernste materieel van de Koninklijke marine. De parade werd afgenomen door schout-bij-nacht C.A. Lockwood, de commandant van Task Force 51.

Op 13 februari werden de vier Nederlandse schepen ingeschakeld bij het escorteren van een binnenkomend konvooi, bestaande uit de troepentransportschepen Queen Mary, Aquitania, Ile de France, Nieuw Amsterdam, alsmede de hulpkruiser Queen of Bermuda. Zij brachten de gehele 30.000 man tellende 9e Australische Divisie, afkomstig uit het verre oosten, naar hun vaderland terug. Op 18 februari liepen de schepen in Fremantle binnen. Deze operatie onder de codenaam *Pamphlet* was zorgvuldig geheim gehouden, maar niettemin stonden bij binnenkomst duizenden familieleden en verwanten gereed om hun zonen veilig in de armen te sluiten. Dit veroorzaakte grote consternatie bij de inlichtingendiensten. Het lek werd echter spoedig gevonden en door de Australische krijgsraad berecht.

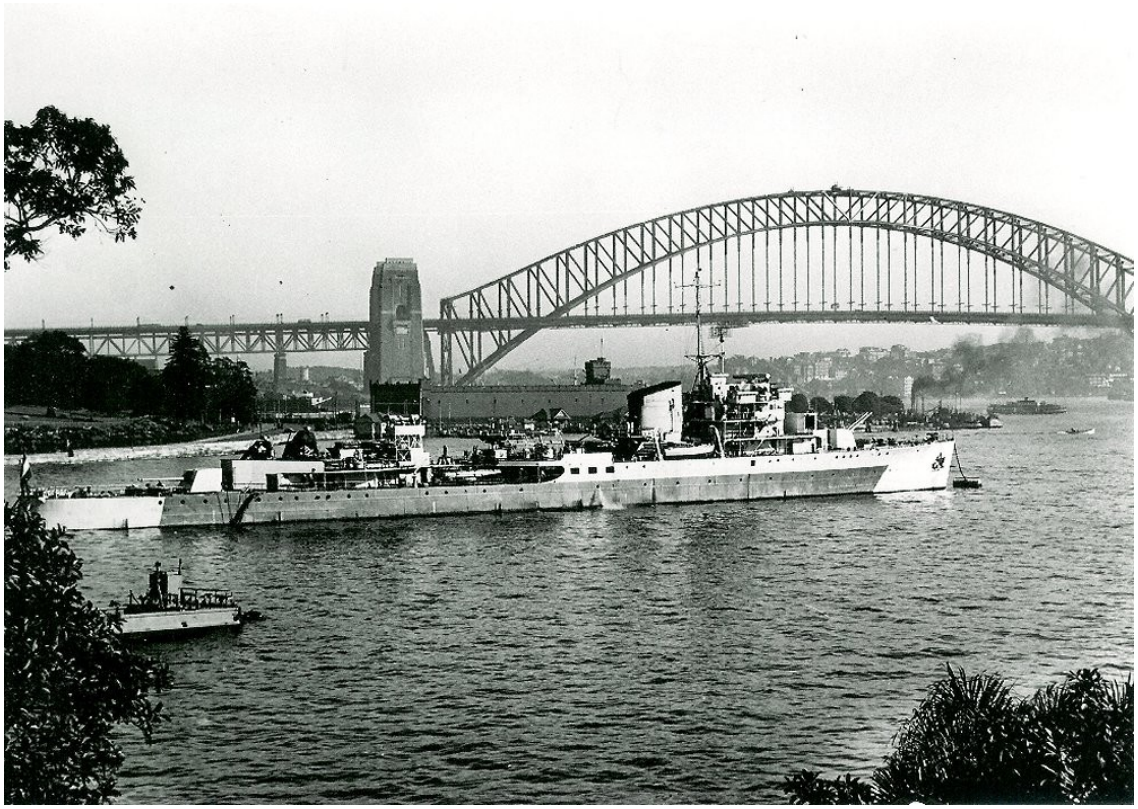
Op 23 mei werd Fremantle verlaten om op 950 mijl afstand de Nieuw Amsterdam van HMS Sussex over te nemen en naar Australië te begeleiden. Twee dagen na vertrek werd een dringend verzoek ontvangen om hulp te bieden aan de zieke kanonnier G.L. Murphy van het Amerikaanse stoomschip William M. Gwin. Niet zonder moeite gelukte het de patiënt in volle zee aan boord te nemen, waar hij door dokter Doets met succes aan een blindedarmontsteking werd geopereerd. Bij binnenkomst op 1 juli in Fremantle werd hij voor verder herstel aan de medische zorgen van de autoriteiten overgedragen.

Op 1 september werd begonnen met de noodzakelijke reparatie- en onderhoudsperiode welke in Fremantle tot 22 september duurde. Het vervolg geschiedde van 1 tot 31 oktober in Melbourne en het laatste gedeelte tot 24 november in Sydney. In Melbourne werd het schip op het seindek voorzien van een nieuwe radarhut en een nieuwe radarset van het type 272 en werd het dek in de officiersverblijven versterkt. In Sydney werd de luchtafweerbatterij uitgebreid met twee Amerikaanse 7,5cm kanons op het tentdek,

terwijl de 12,7mm mitrailleurs werden vervangen door enkele Browning van 40mm. Tevens werden vier mitrailleurs van 7,7mm afgegeven.

Op 8 oktober droeg tijdens een *alle hens voor de boeg* met gebruikelijk ceremonieel KTZ. J.B. de Meester het commando over aan KLTZ. F. Stam.

Op 25 november werd de nieuwe bewapening met goed gevolg aangeschoten, waarop de kompassen werden gecompenseerd en gedurende de rest van het jaar werd geoefend en met een konvooi teruggekeerd naar Fremantle, waar met vrienden en bekenden de jaarwisseling werd gevierd.



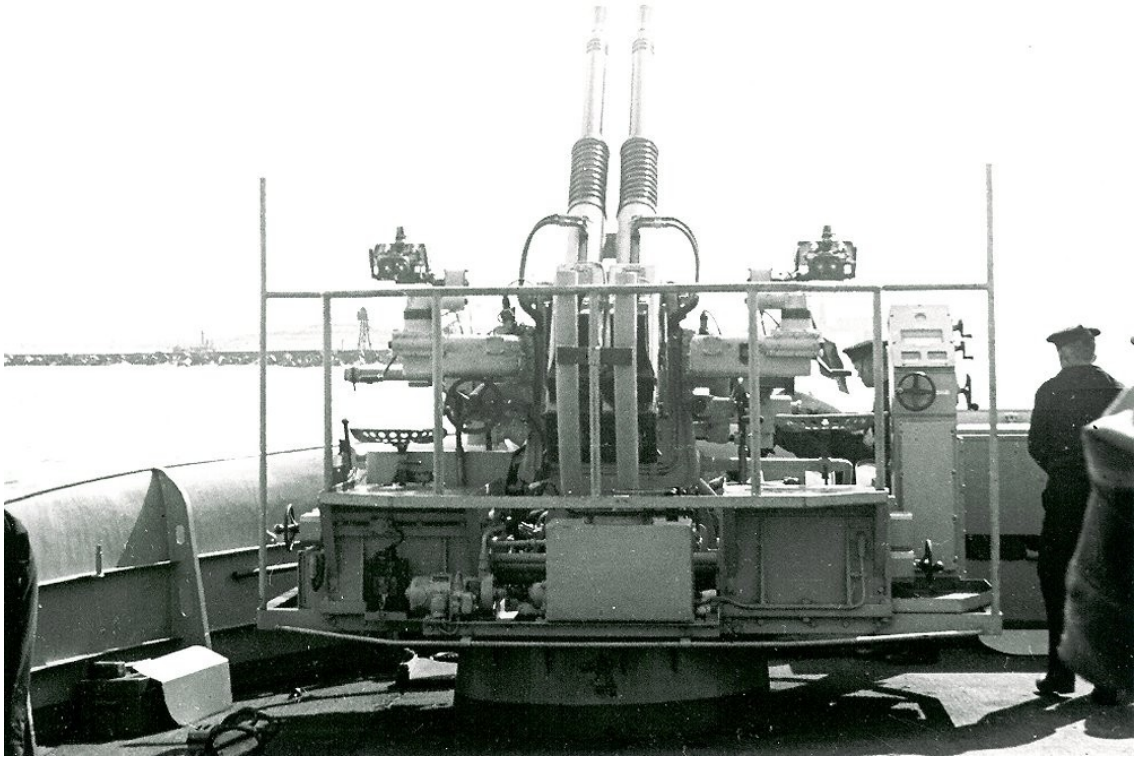
Hr.Ms. Tromp in 1943 afgemeerd op de boeien bij de bekende brug in Sydney.
Foto IMH.

Inmiddels stonden belangrijke wijzigingen voor Hr.Ms. Tromp op het programma en werd het schip ingedeeld bij de Britse Eastern Fleet, waardoor een einde kwam aan het eentonige konvooiwerk en het schip daadwerkelijk aan de strijd kon gaan deelnemen. Nadat in Fremantle hartstochtelijk van vele dierbaren afscheid was genomen, werd op 4 januari 1944 ontmeert en in konvooi met HMS Patroller naar Colombo vertrokken waar op 13 januari de trossen werden belegd.

Reeds op 17 januari werd naar het noordoosten aan de andere zijde van het eiland Ceylon (het huidige Sri Lanka) vertrokken waar Trincomalee de hoofdbasis van de Eastern Fleet was en van hieruit zou opereren en men op 29 januari arriveerde. De beide Nederlandse torpedobootjagers volgden korte tijd later. Bij aankomst lagen slechts weinig schepen van de Eastern Fleet in de baai, maar dat veranderde spoedig met de komst van de slagschepen Renown, Valiant en Queen Elizabeth, alsmede de vliegkampschepen Illustious en Unicorn, gevolgd door talloze kruisers, torpedobootjagers, onderzeeboten en andere kleine eenheden.

In de nu volgende weken werd intensief aan oefeningen deelgenomen, maar op 21 februari werd koers gezet naar Colombo waar het schip van 1 tot 7 maart voor reparatie aan bakboordsschroef en onderhoud in het Outer Dock werd opgenomen. Op 11 maart was men weer in Trincomalee terug.

Weliswaar aan een prachtige baai gelegen, viel er in Trincomalee weinig te beleven. De stad gaf een armetierig aanzien en een tweetal bioscopen en even zovele restaurants was alles waar men enig vertier kon zoeken. Overal zag men afweergeschut en radarposten en wat betreft enige service voor schip en bemanning kwam men er zeer bekaaid vanaf.
Wanneer de Amerikanen ergens een basis in gebruik namen gingen ze eerst kijken, maakten een lijst op van benodigdheden en binnen de kortste keren zag men lange kades met olieleidingen, kranen, rails met bijbehorende gebouwen en stores uit de grond worden gestampt. Pas daarna kwamen de mensen om alles in gebruik te nemen.
Bij de Britten was het precies tegenovergesteld en verschenen er na een jaar pas enkele voorzieningen en was het voor de mensen maar behelpen geblazen. Deze werkwijze was de bemanning van de Tromp niet gewend en het kostte soms de grootste moeite om iets gedaan te krijgen.



Dubbelopstelling van de 40mm Boforsmitrailleurs aan boord van Hr.Ms. Tromp.
Foto IMH.

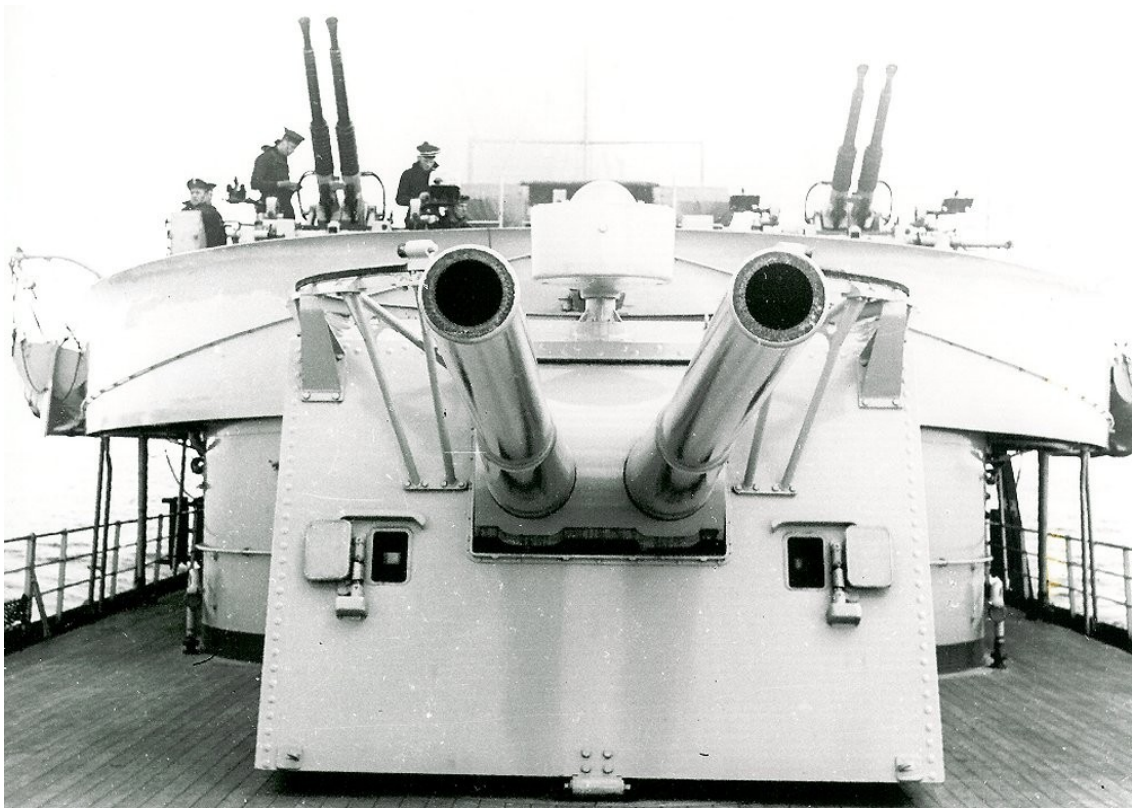
Nadat het schip in de tweede helft van maart nog een konvooireis had gemaakt, was het op zondag 16 april eindelijk zover dat de Eastern Fleet zich gereed maakte voor een luchtaanval op Sabang, een operatie waaraan de Tromp en de Van Galen zouden deelnemen. Het waren in totaal 27 oorlogsschepen van zes naties waarbij 85 vliegtuigen werden ingezet. Deze operatie werd op 19 april uitgevoerd en was een groot succes, waarbij de Japanners totaal werden verrast. De 38 Barracuda-, Avenger- en Dauntless-bommenwerpers, geëscorteerd door 47 Corsair- en Hellcat gevechtsvliegtui-

gen, stegen op 100 mijl vanaf Sabang op van de vliegkampschepen HMS Illustrious en USS Saratoga en lieten op scheeps- en haveninstallaties en het nabij gelegen vliegveld Lho Nga in totaal 30 ton bommen vallen. Twee Japanse jagers en een escorteschip werden in brand gezet, twee koopvaardijschepen van meer dan 4.000 ton werden getroffen door bommen van 1.000 lbs en een olietank werd in brand gezet. Vele treffers werden geplaatst op een scheepswerf, barakken, krachtstations en overal braken branden uit, terwijl 22 op de grond staande vliegtuigen werden vernietigd. Slechts één Hellcat werd neergeschoten waarvan de piloot door een onderzeeboot werd gered. Bij wijze van tegenaanval zetten de Jappen drie torpedovliegtuigen in die allen door gevechtsvliegtuigen van de Saratoga werden neergeschoten. Na deze geslaagde operatie die de naam *Cockpit* droeg, werd op 21 april in Trincomalee afgemeerd.

Eind april kreeg de Saratoga met haar torpedobootjagers (Task Group 58.5) opdracht naar de Pacific terug te keren. De Amerikaanse opperbevelhebber opperde hierbij het plan met de gehele Task Group (inclusief de Tromp) onderweg een aanval op de olieraffinaderijen en herstelwerkplaatsen van Soerabaja uit te voeren, onder de codenaam *Transom.*
De strijdmacht werd gesplitst in Force 65, bestaande uit de slagschepen HMS Queen Elizabeth (vlaggeschip), Valiant en F.S. Richelieu, de kruiser HMS Ceylon en Gambia met een scherm van zes torpedobootjagers. Force 66, bestaande uit de slagkruiser HMS Renown, de vliegkampschepen HMS Illustrious en USS Saratoga, de kruisers HMS Kenya, London, Suffolk en Hr.Ms. Tromp, met een scherm van 8 torpedobootjagers, waaronder Hr.Ms. Van Galen.
De scheepsmacht vertrok op 6 mei uit Trincomalee en op 15 mei werd in de Australische Exmouth Golf brandstof geladen, om vervolgens koers richting Java te zetten. Om 06.30 uur in de morgen van 17 mei werden 85 vliegtuigen afgevlogen waarvan er twee na de start in zee terecht kwamen en één met motorstoring moest terugkeren. Ondanks het feit dat grote vernielingen werden aangebracht, viel het eindresultaat tegen, hetgeen viel af te leiden aan de luchtfoto's die later aan boord werden bekeken en nauwelijks de uitlatingen over de successen leken te bevestigen. Van de aanvallende vliegtuigen werd er één neergeschoten die in het Oostervaarwater terecht kwam en waarvan de bemanning niet kon worden gered.
Na de aanval vervolgden de Amerikanen hun opmars naar de Pacific en keerden de overige schepen op 27 mei in Trincomalee terug, waar voor de Nederlandse kruiser weer een periode van oefenen en escorteren aanbrak.

Vrij onverwachts moest de Tromp met de Eastern Fleet (Force 62) opnieuw in actie komen, nu voor de operatie *Crimson* tegen Sabang, en zou het schip eindelijk na twee-en-een-half- jaar rechtstreeks met de vijand in kontakt komen.
Het vlootverband bestond uit de vliegkampschepen HMS Victorious en Illustrious, de slagschepen Queen Elizabeth (vlaggeschip), Valiant, Renown en F.S. Richelieu, de kruisers Nigeria, Kenya, Gambia, Ceylon, Cumberland, Phoebe en Hr.Ms. Tromp, alsmede tien torpedobootjagers. De operatie had als doel met een gecombineerde lucht-, geschuts- en torpedoaanval de haven van Sabang met installaties, waaronder schepen in de haven, olietanks en de werkplaatsen van de Sabangmaatschappij te vernietigen.
De Tromp was ingedeeld bij de *inshore-force* en had bij het vertrek uit Trincomalee op 22 juli alle geheime boekwerken moeten achterlaten. Eenmaal in zee zijnde werd bericht ontvangen ook alle *confidential books* te vernietigen die men gedurende ongeveer één jaar met de grootste moeite bijeen had weten te vergaren. Daarom werd toestemming gevraagd en verkregen deze waardevolle bescheiden tijdelijk aan één der overige jagers in bewaring te geven. Kort hierop kwam HMS Rocket op ongeveer 20 meter langszij en gingen negen zakken met geheime documenten per lijn op de jager over.

In de vroege morgenuren van 25 juli kwam het vlootverband bij het eiland Poelau Weh. Het weer was bewolkt en er stond een stevige zuidwestelijke wind. De *inshore-force* bestond in volgorde uit de torpedobootjagers HMS Quilliam (vlaggeschip), Hr.Ms. Tromp, HMS Quickmatch en Quality. (HMS Quilliam zou na de oorlog als Hr.Ms. Banckert onder Nederlandse vlag komen).
Bij het aanbreken van de dagwacht verliet de *inshore-force* het verband en even later stegen van de vliegkampschepen de eerste vliegtuigen op om hun vernietigende lading boven Sabang af te werpen, terwijl om 06.55 uur de slagschepen het vuur openden.



Dreigende vuurmonden van het 15cm kanon op het achterschip van Hr.Ms. Tromp.
Foto IMH.

Op de vier schepen gingen de oorlogsvlaggen in top en om drie minuten over zeven opende de Tromp met een deel van haar 15cm batterij op een afstand van 10.500 meter het vuur. In het begin werd slechts licht afweer ondervonden van batterijen aan de westzijde van de baai, hetgeen met de 40mm mitrailleurs werd beantwoord. Blijkbaar waren de slagschepen iets te laat met vuren begonnen, want enkele 38cm granaten ploften in de onmiddellijke nabijheid in zee, doch na een korte uitwijkmanoeuvre werd hier verder geen aandacht aan geschonken. Al spoedig kon de volledige hoofdbatterij in het vuur worden betrokken, en met succes! Loodsen vielen in elkaar en vlogen in brand, werkplaatsen van de Sabangmaatschappij stortten in, kranen vielen om, en toen een vol salvo in een langs de kade liggend schip werd geplaatst en dit een munitieschip bleek te zijn, vloog dit met een geweldige vlam in de lucht, zodat er over het gehele schip een hoera'tje opging. Inmiddels was de afstand zo klein geworden dat ook de kanons van 7,5cm en de 40mm mitrailleurs aan het gevecht konden deelnemen.
Maar ook de vijand zat niet stil. Het vuur werd spoedig geopend, waarbij de Jappen enige treffers wisten te boeken, waarop de Tromp het vuur verlegde en deze batterij tot zwijgen wist te brengen.
Intussen was het schip de wal tot op 2.000 meter genaderd en daar werd om 07.08 uur

de eerste treffer van een 12,5cm granaat opgelopen, zes minuten later gevolgd door een inslag van hetzelfde kaliber, terwijl zeven minuten daarna vrijwel gelijktijdig twee treffers van 7,5cm volgden.
De eerste granaat belandde in de kombuis en vernielde een groot deel van het fornuis en kwam in een zeef van de kookketels tot stilstand. De granaat werd door matroos 1e klas S.T. Hendriks vrij gezet, die hiervoor later het Kruis van Verdienste ontving. De volgende 12,5cm granaat trof de voorste wasgang en drong via het voorketelruim de schoorsteenommanteling binnen en bleef daar op het pantserrooster liggen. Majoor-machinist P. Steenaard wikkelde zich in natgemaakte zakken en begaf zich met gevaar voor eigen leven, geen acht slaand op de zeer hoge temperatuur, in de schoorsteen-omloop en zette de granaat overboord. Hij had hierbij diverse brandwonden opgelopen en werd later met de Bronzen Leeuw onderscheiden.
Een der beide 7,5cm granaten kwam op het hekspil terecht en miste daarbij de op enkele meters staande luitenant ter zee van Dongen. De andere granaat trof de afstands-meter die toch al reeds onbruikbaar was. Deze laatste twee granaten gleden hierop buitenboord. Het mag een geluk worden genoemd dat geen van de projectielen is ontploft, zodat niemand aan boord enig letsel opliep.
Door het zelf afvuren van 208 springgranaten van 15cm werd door de klappen ook aan boord schade opgelopen. Hoewel niet van grote betekenis moest toch op 56 punten worden gerepareerd aan niet meer sluitende deuren, losgeraakte leidingen of gebroken ruiten, wasbakken en ontzette spanten enz.
Onder dekkend vuur van de kruiser HMS Gambia en Kenya kwam de *inshore-force* buiten bereik van het vijandelijke vuur. Zij had in totaal 208 salvo's van 15cm en 717 van 12cm afgegeven, zonder de 40mm en 20mm mitrailleurs te tellen.
De Quality had een treffer ontvangen, waarbij een Australische oorlogscorrespondent die op de brugvleugel foto's stond te maken, werd gedood en zeven mensen gewond raakten. De Quilliam moest eveneens een treffer incasseren die een onderofficier doodde en één van de manschappen verwondde. Laat in de middag kregen de beide gesneuvelden een zeemansgraf, waarbij op alle schepen gedurende een half uur de vlaggen halfstok hingen.
Na de raid werden talloze gelukwensen omtrent de bevredigende afloop ontvangen en nadat de schepen zich weer hadden verzameld werd met volle kracht om de west opgestoomd. Tijdens de terugtocht naderden op de voormiddag twee vijandelijke vliegtuigen het vlootverband, doch werden door gevechtsvliegtuigen neergeschoten. Op de platvoet herhaalde zich een nieuwe luchtaanval die wederom werd afgeslagen en twee vijandelijke jachtvliegtuigen in zee verdwenen. Op donderdag 27 juli om 16.00uur werd de baai van Trincomalee binnengelopen en afgemeerd langszij een van de repairships waar met de reparatiewerkzaamheden een aanvang werd gemaakt.

In zijn rapport omtrent de actie bij Sabang zei de commandant onder meer:
"... dat de bemanning van Hr.Ms. Tromp van hoog tot laag en van alle dienstvakken zich op uitnemende wijze van hun taak hadden gekweten. Iedereen was bezield van opgewekte, agressieve geest, welke ondanks het somtijds vrij nauwkeurige vuur van de vijand gedurende de actie geen moment verslapte…"

Tijdens de operatie *Banquet* die op 24 augustus tegen Emmahaven en de cementfabrieken van Padang werd ondernomen, speelde de Tromp slechts een zijdelingse rol door de Britse vloottanker Easedale te beschermen die de andere schepen van brandstof moest voorzien. Daarnaast werden tot 27 augustus nog andere escortediensten verricht.
Op 31 augustus werd ter gelegenheid van Koninginnedag van top gevlagd en vonden er ontvangsten plaats waarbij tijdens een cocktailparty ook de commandanten van de Van Galen en Tjerk Hiddes aanwezig waren. Hierbij maakte ook de nieuwe comman-

dant van de Eastern Fleet, admiraal sir Bruce Fraser, zijn opwachting aan boord, die speciaal voor deze gelegenheid andere uitnodigingen had afgezegd. Tevens werd er aan boord een filmvoorstelling gegeven.

Opnieuw was de Tromp aan een ingrijpende herstel- en onderhoudsbeurt toe, zodat op 25 september Trincomalee werd verlaten met bestemming Fremantle, waar op 5 oktober werd afgemeerd. Drie dagen later werd doorgestoomd naar Sydney, waar men op 14 oktober binnenliep. Hier werden op Garden Island door de Naval Dockyard zeer tijdrovende reparaties en verbouwingen uitgevoerd. Onder andere werd het brugcomplex rigoureus verbouwd en werden twee nieuwe moderne Amerikaanse radarsets ingebouwd, waarbij het schip tussen 17 en 26 januari 1945 in het droogdok was opgenomen.
Nadat op 21 februari 1945 de reparatiewerkzaamheden waren beëindigd werd in de Hobsonbaai bij Melbourne proefgevaren met aansluitend het houden van enkele oefeningen, waarna op 1 maart in Fremantle werd teruggekeerd. Hier werd op 6 maart hartstochtelijk van vele dierbaren afscheid genomen om de reis naar Trincomalee te ondernemen waar na een afwezigheid van bijna een half jaar op 14 maart werd afgemeerd.
In deze periode was er niet alleen aan de wal het een en ander veranderd, ook de vlootsamenstelling had een naamswijziging ondergaan en was opgesplitst in British Pacific Fleet en East Indies Fleet, bij welke laatste de Tromp werd ingedeeld.
Van 12 tot en met 19 april lag het schip in Colombo in het dok voor reparaties aan stuurboordsschroef waarin zich in één der bladen kleine scheurtjes vertoonden en tevens de beide onderschalen van de bracketkokers van nieuw pokhout werden voorzien.

Ingedeeld bij Task Force 63, dat bestond uit de slagschepen HMS Queen Elizabeth en F.S. Richelieu, de kruisers HMS Cunberland, Suffolk, Ceylon en Hr.Ms. Tromp, de vliegdekschepen HMS Empress en Shah met een scherm van vijf torpedobootjagers, werd op 27 april vanuit Trincomalee vertrokken voor een aanval op de Nicobaren om dekking te verlenen aan de landingsoperatie *Dracula* bij Rangoon. Hierbij werden de kusten van de Nicobaren en de Andamanen eilanden gebombardeerd.
Tijdens dit op 30 april gehouden bombardement gaf de Tromp om 18.27 uur enige salvo's af op een walbatterij op de noordpunt van Ross Island. Door het vroegtijdig springen van een 15cm granaat van Amerikaanse makelij werden, even na het verlaten van de loop nabij het schip, 14 leden van de bemanning gewond, waarvan twee, de kwartiermeester S.T. Hendriks en matroos 1e klas J. Jobse zeer ernstig, vijf man ernstig en twee man licht gewond.
Dokter Doets stelde alles in het werk om de levens van de twee zwaargewonden te redden, doch om 02.00 uur die nacht overleed kwartiermeester Hendriks aan de opgelopen verwondingen. Nota bene dezelfde die, nog matroos 1e klas zijnde, bij Sabang een onontplofte granaat had vrij gezet!
Om 10.55 uur in de morgen van 1 mei minderde de vloot vaart tot 8 mijl en terwijl overal de vlag halfstok werd gevoerd, werd hem onder het brengen van de ceremoniële eerbewijzen een zeemansgraf bezorgd.
Inmiddels was ook matroos 1e klas Jobse aan zijn verwondingen overleden en op 2 mei om 17.00 uur werd opnieuw de vaart tot 8 mijl verminderd en met de vlaggen halfstok ook hem onder de voorgeschreven eerbewijzen een zeemansgraf bezorgd.

De vloot die in zee was blijven koersen en daar brandstof had geladen, voerde op 6 mei een derde bombardement op Port Blair uit, waarbij door de Tromp van de 16 salvo's op de noordelijke- en 16 salvo's op de zuidelijke batterij tenminste 6 treffers

werden geboekt. Nadat die middag de vliegtuigen Car Nicobar hadden gebombardeerd, stoomde het vlootverband naar Trincomalee.
Met nog één dag te varen kwam op de schepen het heuglijke nieuws binnen van de onvoorwaardelijke capitulatie van Duitsland dat met gejuich werd ontvangen. De Britse admiraliteit seinde: *Splice the mainbrace,* het teken voor een extra oorlam. De volgende dag werd in de haven afgemeerd en de victorie met een glas jenever gevierd. Het verblijf in de haven zou van korte duur zijn.

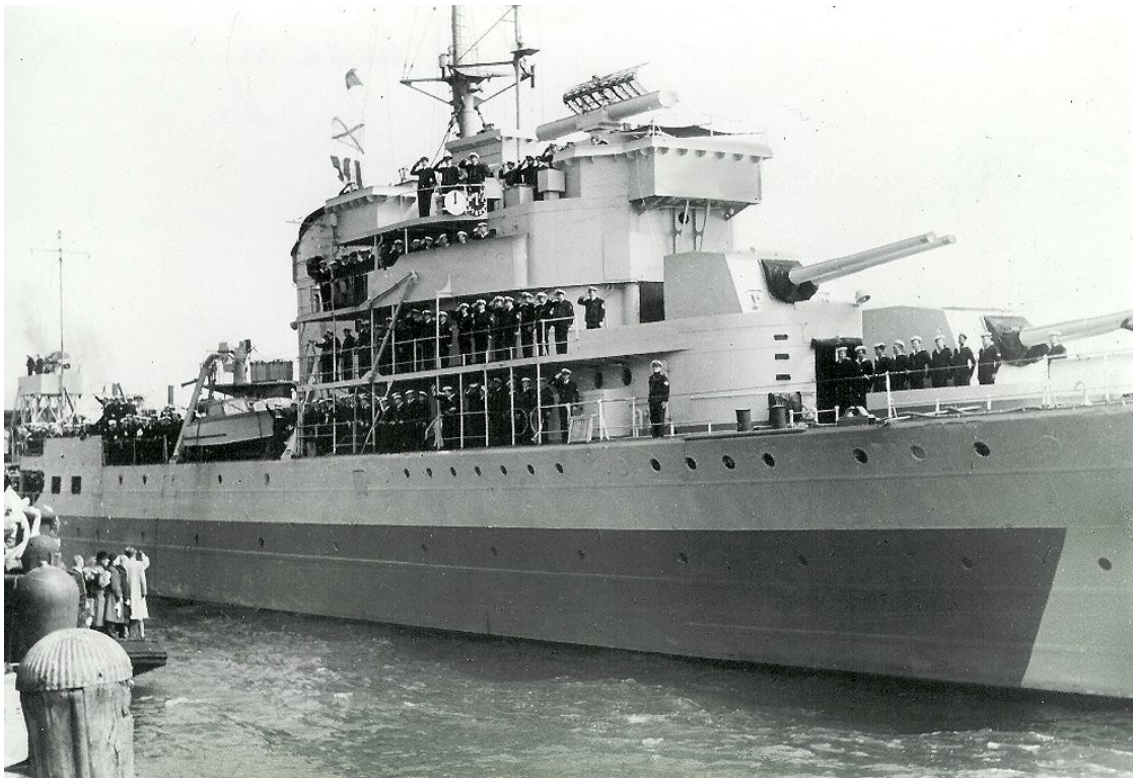
Op 10 mei verkenden twee van de drie in de Straat van Malakka patrouillerende onderzeeboten een kruiser van de Nachi-klasse in gezelschap van enkele torpedobootjagers. Onmiddellijk kreeg Force 61 van de East Indies Fleet, waaronder de Tromp, opdracht om zee te kiezen en jacht te maken op het vijandelijke eskader. Eerst werd het contact met de vijand verloren die zich, vermoedelijk ontdekt wist, in Straat Malakka had teruggetrokken. Doch in de morgen van 15 mei ontdekte een Avenger van de Shah het schip ten noorden van Straat Malakka en na een felle jacht werden door de torpedobootjagers acht torpedotreffers gescoord, waarbij de Japanse kruiser tot zinken werd gebracht. Pas later werd bekend dat het de 10.000 ton metende Haguro was geweest die ook betrokken was bij de Slag in de Javazee. Opgelucht keerde men op 18 mei in Trincomalee terug.

Inmiddels was besloten de Tromp aan de East Indies Fleet te onttrekken en terug te dirigeren naar de Amerikaanse Seventh Fleet. Na met spoed olie, munitie en victualie geladen te hebben, verliet het schip op 24 mei onder het joelen van alle in de haven aanwezige Britse oorlogsschepen voor de laatste maal Trincomalee om naar de basis van de Seventh Fleet op Morotai te stomen. Van 1 tot 4 juni werd in Port Darwin verbleven en op 14 juni werd Morotai binnengelopen. Het was het eerste plekje bevrijd Nederlands-Indische bodem waar sinds het overhaastige vertrek eind februari 1942 voet aan wal kon worden gezet.
Na het ontvangen van de nodige inlichtingen en instructies, vertrok de kruiser op 17 juni naar Balikpapan, waar men zich twee dagen later bij Task Force 74.2 vervoegde voor operaties bij de verovering van Balikpapan. Gedurende zeventien dagen werden voortdurend beschietingen tegen Japanse batterijen en andere versterkingen uitgevoerd, met aansluitend tussen 1 en 6 juli artilleriesteun tijdens de landingen der troepen. De Nederlandse artilleristen verzonden 234 granaten van 15cm naar de vijand tot nagenoeg de gehele munitievoorraad tot het nulpunt was geslonken.
Op 9 juli was men in Morotai terug om de voorraden aan te vullen waar tot 16 juli werd verbleven om vervolgens naar Manus te stomen. Bij aankomst op 20 juli werd het volgende telegram ontvangen: *Duty with 7th Fleet completed. Report by dispatch to C.in C. East Indies Fleet for orders your services this Fleet greatly appreciated.* Het schip kwam nu weer onder Brits bevel bij de Pacific Fleet.

Op 14 augustus werd opdracht ontvangen zich naar Tarakan te begeven, doch nauwelijks één dag buitengaats werd dit herroepen en keerde men naar Morotai terug. Hier werd op 16 augustus het grote nieuws ontvangen dat Japan zich de vorige dag onvoorwaardelijk had overgegeven en om dit heuglijke feit te vieren was het de verdere dag zondagse dienst. Op 17 augustus werd Morotai verlaten en op 23 augustus volgde in Sydney het weerzien met vele vrienden, vriendinnen en bekenden.

Hiermede was aan de oorlogsloopbaan van Hr.Ms. Tromp een einde gekomen. Ruim drie-en-een-half jaar had het schip zich op het strijdtoneel begeven en tienduizenden zeemijlen afgelegd, voornamelijk in de Indische Oceaan rondom Ceylon, de Pacific en

de wateren rondom Australië. Twaalf mensen sneuvelden en enkele tientallen raakten gewond in de strijd om de vrijheid.
Hr.Ms. Tromp was bij al haar operaties in vele opzichten een gelukkig schip geweest, want volgens de Japanse media was de kruiser niet minder dan vijf maal tot zinken gebracht, reden waarom de kruiser door de Australiërs het *Ghost Ship* werd genoemd.
Al was de oorlogsperiode dan achter de rug, dit betekende niet dat onmiddellijke terugkeer naar het vaderland op het programma stond. Kort na aankomst in Sydney werden zoveel mogelijk levensmiddelen en medicamenten geladen die bestemd waren voor hulpverlening aan de in nood verkerende landgenoten in Nederlands-Indië.



Hr.Ms. Tromp arriveert op 3 mei 1946 in Amsterdam.
Foto IMH.

Op 5 september werd Sydney verlaten om na een korte onderbreking in Port Darwin olie te laden, op zondag 16 september, merkwaardigerwijs voorgestoomd door de mijnenveger Cornelis Tromp (die de vorige dag in dienst was gesteld en waar geen nadere gegevens over bekend zijn en ook niet op de vlootlijst van de KM voorkomt), door het geveegde kanaal als eerste Nederlandse oorlogsschip op de rede van Batavia te arriveren, waar men om 10.00 uur aan bakboordszijde van de ten anker liggende kruiser HMS Cumberland kon afmeren. Meteen na olie laden werd ontmeert om op de rede ten anker te gaan. Onmiddellijk werd aangevangen met het uitdelen van voedsel en medicijnen aan krijgsgevangenen en burgergeïnterneerden. Merkwaardig was, dat van al hetgeen was meegebracht, door iedereen, zonder uitzondering, wit brood met kaas boven alles werd verkozen, hetgeen in grote dank werd aanvaard.

Direct na aankomst in Batavia werd in Hotel des Indes, alsmede in het kantoor van het Rode Kruis de in Sydney aangekochte radio-installatie gemonteerd voor onderlinge communicatie met het schip en bestemd voor inlichtingen over krijgsgevangenen en interneringskampen op Java. Deze zender werkte dermate perfect dat zij zelfs in Sydney en Perth te ontvangen was. Zelf werd radiocommunicatie met Melbourne en Darwin, en

later ook met Colombo onderhouden, en werden alle regeringstelegrammen door de Tromp verwerkt.

In Tandjong Priok liggend werd bericht ontvangen dat de commandant, KTZ F. Stam, door de Koning van Engeland de *Distinguished Service Order* (DSO) was verleend; de hoogste onderscheiding die aan buitenlandse officieren kon worden toegekend.

Hr.Ms. Tromp kort na de oorlog met naamsein KL 2 op de boeg.
Foto IMH.

Van 17 tot 25 september lag het schip op de rede van Tandjong Priok ten anker, doch op de achtermiddag werd het anker gelicht en koers gezet naar Semarang, waar de volgende morgen werd geankerd. Een half uur na aankomst werd de plaatselijke Japanse bevelhebber aan boord ontvangen.
Op 28 september was men in Tandjong Priok terug waar men langszij de westzijde van de 2e Binnenhaven afmeerde om hier tot 20 oktober te blijven liggen. Gedurende deze periode werd regelmatig de landingsdivisie voor bewakingsdoeleinden aan de wal beschikbaar gesteld. Vanwege de toegenomen spanningen moest zelfs aan boord worden overgegaan op het nemen van speciale veiligheidsmaatregelen tegen mogelijke overvallen van gewapende Indonesiërs.
Op de achtermiddag van 20 oktober werd de landingsdivisie aan boord genomen en een speciale afdeling van het KNIL ingescheept, waarna werd ontmeert. De volgende middag kwam het schip op de rede van Tandjong Pandan (Billiton) ten anker en verscheen de plaatselijke Japanse militaire commandant, de 1e luitenant Yamaguchi Yashiro, die de Japanse bezetting van het eiland aan de commandant van Hr.Ms. Tromp overgaf met de ondertekening van de volgende verklaring:

"In accordance with the orders given by the Imperial Japanese Government and

the Imperial Japanese Headquarters, I hereby surrender unconditionally with the regular and auxiliary Japanse forces under my command on the island of Billiton to the Commanding Officer of Her Netherlands Majesty's ship Tromp, acting on behalf of the Supreme Aliied Commander South East Asia and will obey all orders issued by him".

Tandjong Pandan,

For the surrender:	For the acceptance of the surrender:
1e luitenant	F. Stam
Yamaguchi Yashiro	Captain F. Stam, DSO, RNN.

Onmiddellijk werden enige secties van de landingsdivisie voor bewakingsdoeleinden, de KNIL troepen en enig NICA-personeel aan wal gebracht. Op 6 november werd het anker gelicht en naar Tandjong Priok teruggekeerd.

Op de platvoet van 1 december vertrok de kruiser naar Singapore, waar het tussen 7 en 10 december in het Victoria Dock voor een korte onderhoudsbeurt werd opgenomen. Een week later werd naar Tandjong Priok teruggekeerd, waar op 22 december langszij Hr.Ms. Plancius werd afgemeerd.
Van 28 december tot 2 januari 1946 patrouilleerde het schip in de Javazee aan de zuidkust van Borneo voor het opsporen en onderzoeken van verdachte prauwen, waarbij men op de eerste dag reeds succes boekte door het aanhouden van een motorboot met 28 extremistische propagandisten. Deze werden aan boord genomen en de motorboot in de grond geschoten. Bij teruggekeerd in Tandjong Priok werd eerst olie geladen, waarna op de boeien werd afgemeerd en de gevangenen aan de Engelse militaire politie werden overgedragen.

Intussen was het schip dringend aan groot onderhoud en revisie toe en werd besloten dit in Nederland te laten uitvoeren. Deze thuisreis werd tevens benut om zoveel mogelijk personeel een ex-krijgsgevangenen te repatriëren.
Na een toespraak en afscheidsgroet tijdens een *alle hens voor de boeg* door SBN. A.S. Pinke en een bezoek door luitenant-admiraal C.E.L. Helfrich, werd op de achtermiddag van 20 januari ontmeert om de thuisreis te ondernemen. Tijdens deze reis werd van 24 tot 30 januari in Bangkok verbleven waar nog een aantal ex-krijgsgevangenen aan boord kwamen, in Singapore van 2 tot 3 februari, in Makassar van 7 tot 11 februari, in Port Darwin van 14 tot 15 februari, in Sydney van 23 februari tot 15 maart, in Melbourne van 17 tot 24 maart, in Fremantle van 29 tot 31 maart, in Colombo van 9 tot 11 april, in Aden op 16 april, Suez op 20 april, Port Said op 22 april, in Gibraltar van 27 tot 28 april en op 3 mei werd IJmuiden bereikt.
Zo keerde Hr.Ms. Tromp, na een afwezigheid van ruim zes-en-een-half jaar, eindelijk in het vaderland terug en meerde nog diezelfde dag aan het Steenen Hoofd in Amsterdam. waar vele familieleden, vrienden en bekenden hun tranen de vrije loop gaven.
Hierna lag de kruiser tussen 13 en 21 mei langs de Rotterdamse Parkkade, waar de dubbel-opstellingen van 15cm en de vier enkelopstellingen van 3-inch aan Wilton Fijenoord werden afgegeven. Op 21 mei werd naar Amsterdam teruggekeerd en aan de kade van Werkspoor afgemeerd waar eerst de machine-installatie in revisie ging en vervolgens werd verhaald naar de werf van de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij voor algeheel groot onderhoud en modernisering.

Op 17 maart 1947 werd de Tromp door KTZ. F. Stam uit dienst gesteld die hierbij gelijktijdig zijn commando neerlegde en overdroeg aan KLTZ. F.J.E. Krips. Op zijn beurt droeg deze het commando op 7 juni 1948 over aan zijn opvolger, KLTZ. J.M. Logger, die Hr.Ms. Tromp op 1 juli 1948 weer in dienst stelde, nadat de reparatie- en verbouwingswerkzaamheden tot een bevredigend einde waren gekomen.

Meerrol op post! Hr.Ms. Tromp in volle na-oorlogse glorie.
Foto IMH.

Op 8 januari 1949 werd Hr.Ms. Tromp bij Koninklijke Vermelding bij Dagorder onderscheiden met de volgende inhoud:

1 Op 4, 15 en 20 februari 1942 verschillende malen aangevallen door formaties Japanse bombardementsvliegtuigen, waarbij door kundig manoeuvreren voorkomen werd, dat het schip direct werd getroffen.
2 In de nacht van 19 op 20 februari 1942 deelgenomen aan een nachtelijke actie in Straat Badoeng tegen Japanse invasie eenheden, waarbij door het schip in totaal 11 voltreffers werden ontvangen.
3 Op 25 juli 1944 deelgenomen aan de beschietingen van Sabang, waarbij in gezelschap van Engelse torpedobootjagers de baai werd binnengevaren.
Bij deze actie werden 4 voltreffers ontvangen.
4 Van 30 april tot en met 7 mei 1945 deelgenomen aan artillerie bombardementen
van vijandelijke kustbatterijen in de Nicobaren en Andameneilanden.
5 Van 19 tot en met 30 juni 1945 deelgenomen aan artillerie bombardementen van vijandelijke doelen in de baai van Balikpapan, teneinde het mijnenvegen mogelijk te maken.
6 Van 1 tot en met 6 juli 1945 deelgenomen aan artillerie bombardementen van

vijandelijke doelen ter ondersteuning van de geallieerde landingen nabij Balikpapan.

7 Gedurende de tweede wereldoorlog op bijzonder intensieve wijze deelgenomen aan de bescherming van de geallieerde koopvaardijvloot.

Vanaf 1 november 1948 tot februari 1949 fungeerde de kruiser als logementschip voor de bemanning van Hr.Ms. Karel Doorman, waarna het ter beschikking kwam van het TOKM in Amsterdam. Van 28 juni tot 1 juli 1949 werd deelgenomen aan de eerste naoorlogse grote oefening van de Westerse Unie in de Golf van Biskaje en Het Kanaal. Hierin waren Groot Brittannië, Frankrijk en Nederland vertegenwoordigd met de Tromp, het radarinstructieschip Soemba, het moederschip voor mijnenvegers Vulkaan, de torpedobootjager Piet Hein, de escorteschepen Johan Maurits van Nassau en Queen Wilhelmina, alsmede 2 onderzeeboten en 7 mijnenvegers. Na terugkeer in Den Helder werd de kruiser op 11 juli 1949 uit dienst gesteld en kwam weer als opleidingsschip ter beschikking van het TOKM.

Aan deze functie kwam op 15 februari 1951 een einde toen het schip door de nieuwe commandant, KLTZ. H. Bos, opnieuw in dienst werd gesteld en werd ingedeeld bij smaldeel 5, waarin het vanaf 16 april het eerste vlaggeschip hiervan werd en waaruit de kruiser op 15 november werd ontheven.
Inmiddels had KLTZ. H. Bos op 22 augustus 1951 zijn commando overgedragen aan KLTZ. B.A.W. Beijer die dit tot 15 november bleef vervullen, de dag dat de kruiser weer uit dienst werd gesteld.
Vanaf februari 1952 was de Tromp weer logementschip te Den Helder en lag naast Hr.Ms. Hertog Hendrik afgemeerd en stond onder de bevelen van die commandant.

Op 2 maart 1953 nam KLTZ. C.W.Th. Baron van Boetzelaer het commando op zich en stelde op die dag Hr.Ms. Tromp met gebruikelijk ceremonieel in dienst en kreeg de kruiser de taak als opleidingsschip voor adelborsten te fungeren. Tussen 13 en 29 april werd een bootjesreis gemaakt met bezoeken aan Lissabon en El Ferrol, terwijl aansluitend in mei een bezoek aan Dublin werd gebracht. Hierop werd van 10 tot en met 16 juni, eveneens met adelborsten aan boord, deelgenomen aan de vlootrevue voor Spithead in verband met de op 15 juni gehouden kroning van Koningin Elizabeth II van Engeland.
Na een korte onderhoudsperiode werd op 1 juli aangevangen met een oefenreis met adelborsten met bezoeken aan Rosyth, Bergen, Stavanger en Kopenhagen, waarvan op de laatste dag van de maand in de Helderse marinehaven werd teruggekeerd.
Op 14 augustus 1953 stelde KLTZ. C.W.Th. Baron van Boetzelaer Hr.Ms. Tromp uit dienst onder gelijktijdige neerlegging van zijn commando.

Op 1 april 1955 werd Hr.Ms. Tromp uit de operationele sterkte afgevoerd en als immobiel schip ter beschikking gesteld van de Commandant Maritieme Middelen te Den Helder.
Op 1 september aanvaarde KLTZ. Ch.L.J.F. Douw van der Krap het commando, terwijl het schip als logementschip werd gebruikt bij de Dienst Conservatie in Den Helder. Deze commandant droeg zijn bevel op 29 oktober 1956 over aan KTZ. J.W. Caspers, welke op 7 augustus 1958 werd opgevolgd door KLTZ. J.B. Kennema, die op zijn beurt het commando op 31 oktober 1958 overdroeg aan KLTZ. A.G. van der Land.
KTZ. J. Smith werd op 9 december als commandant aangewezen tot 13 oktober 1959 toen hij werd opgevolgd door KLTZ. J.H. van de Weijer, welke op 22 januari 1961 het commando aan KLTZ. C.A. de Neef overdroeg.

In 1957 werd de kruiser ontwapend. Vanaf 19 april 1962 tot 3 augustus 1964 werd het

schip gebruikt voor huisvesting voor de bemanning van de kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën tijdens de verbouwing met geleidewapens bij de RDM in Rotterdam, waarna de Tromp weer naar Den Helder terugkeerde. Van 16 augustus tot 1 september 1965 was het schip weer logementschip voor de Commandant Maritieme Middelen Willemsoord, vanwege het feit dat de in die functie dienstdoende Hr.Ms. Zuiderkruis in onderhoud was.
Half april 1967 werd de Tromp door de sleepboten Stentor en Titan van Wijsmuller uit IJmuiden naar de Sloehaven in Vlissingen versleept. Deze firma zorgde eveneens voor de retourtocht in mei 1968 toen de kruiser door de sleepboot Hector van Vlissingen naar Rotterdam werd versleept. De sleepboot Titan bracht het schip in september 1968 weer van Rotterdam naar Vlissingen.

UIT DE STERKTE AFGEVOERD, 10 december 1968.

DE MINISTER VAN DEFENSIE s' GRAVENHAGE, 17 OKTOBER 1968
Nummer: 770716/232992
Onderwerp: Afvoeren uit de sterkte der zeemacht van Hr.Ms. Tromp.

Gelet op de Koninklijke machtiging, verleend bij kabinetsrescript van van 17 oktober 1968 nummer 102;

Besluit:

1 dat Hr.Ms. Tromp op 10 december 1968 van de sterkte van de zeemacht is afgevoerd;
2 dat met de tot de scheepsuitrusting behorende uitrustingsregister- en legger-inventarisgoederen, alsmede met alle materialen van de scheeps-installaties wordt gehandeld op de wijze aan te geven door de vlagofficier materieel;
3 dat de beschikkingen vermeld in bijlage 2, met de daarbij vastgestelde uitrustingsbescheiden voor Hare Majesteits Tromp, met ingang van de datum van afvoeren van de sterkte worden ingetrokken;
4 dat tenslotte evengenoemd vaartuig ter verkoop zal worden overgedragen aan de dienst der domeinen.

DE MINISTER VOORNOEMD
voor deze
DE PLV. SECRETARIS-GENERAAL
w.g. J. Dekker.

Via de dienst der domeinen werd de Tromp op 14 mei 1969 voor ƒ 724.114,30 verkocht aan de firma Simon's Handelsmaatschappij N.V. te Rotterdam. Door bemiddeling van het scheepsmakelaarskantoor Jacq Pierot Junior and Sons te New York werd het schip doorverkocht aan een Spaanse scheepssloperij in Castellon, waarvoor het schip op 5 juni 1969 achter de sleepboot Hector van Wijsmuller voor de laatste maal uit Den Helder vertrok op weg naar de slopershamer.
De kruisvaartturbine bleef achter bij het TOKM in Amsterdam.

LIJST VAN COMMANDANTEN.

Naam:	Rang:	Periode van tot:
L.A.C.M. Doorman	KTZ	18-08-1938 tot 03-07-1939
J.W. Termijtelen	KTZ	03-07-1939 tot 09-07-1941
J.B. de Meester	KLTZ	09-07-1941 tot 08-10-1943
F. Stam	KLTZ	08-10-1943 tot 17-03-1947
F.J.E. Krips	KLTZ	17-03-1947 tot 07-06-1948
J.M. Logger	KLTZ	07-06-1948 tot 01-09-1948
H. Bos	KLTZ	15-02-1951 tot 22-08-1951
B.A.W. Beijer	KLTZ	22-08-1951 tot 15-11-1951
C.W.Th. Baron van Boetzelaer	KLTZ	02-03-1953 tot 14-08-1953
Ch.L.J.F. Douw van der Krap	KLTZ	01-09-1955 tot 29-10-1956
J.W. Caspers	KTZ	29-10-1956 tot 07-08-1958
J.B. Kennema	KLTZ	07-08-1958 tot 31-10-1958
A.G. van der Land	KLTZ	31-10-1958 tot 09-12-1958
J. Smith	KTZ	09-12-1958 tot 13-10-1959
J.H. van de Weijer	KLTZ	13-10-1959 tot 22-01-1961
C.A. de Neef	KLTZ	31-01-1961 tot 02-04-1962

SPECIFICATIES Hr.Ms. JACOB VAN HEEMSKERCK.

Bouwwerf	: N.V. Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam
bouwnummer	: 274
type schip	: flottieljeleider, lichte kruiser
op stapel gezet	: 21 oktober 1938
te water gelaten	: 16 september 1939
in dienst gesteld	: 10 mei 1940
naamsein	: D 20 tijdens WO II, KL 1 vanaf 15-06-1946, KV 1 vanaf 21-01-1947, C 803 vanaf 15-10-1950, A 879 vanaf 15-01-1955
radioroepnaam	: PAEN
afmetingen	: 131,95 x 12,43 x 4,32 meter
waterverplaatsing	: 3.450 ton, 4.215 ton vol beladen
machine-installatie	: 2 sets geared Parsons turbines, N.V. Werkspoor 4 Yarrow waterpijpketels
machinevermogen	: 56.000 APK
brandstofvoorraad	: 860 ton
aantal schroeven	: 2, driebladig, doorsnee 3,90 meter
aantal roeren	: 2
maximum snelheid	: 32,5 knopen
vaarbereik	: 5.600 mijl bij 15 knopen 8.000 mijl bij 10 knopen 1.400 mijl bij 32 knopen
bemanning	: 295 koppen, later 380 koppen
bepantsering (Krupp)	: gordel midscheeps 15mm dekken 25 en 15mm torens 25, 15 en 12mm langsschotten 30 en 20mm
bewapening (oorspronkelijk)	: 6 Bofors kanons van 15cm in drie dubbeltorens 4 Bofors mitrailleurs van 40mm in dubbelopst. 2 Vickers dubbelmitrailleurs van 12,7mm 6 torpedolanceerbuizen van 53,3cm in twee drielingopstellingen 1 drijvervliegtuig type Fokker C XI-W, echter zonder catapult
na de ombouw	: 10 kanons van 10,2cm ld/zd in 5 dubbeltorens 8 mitrailleurs van 40mm 8 mitrailleurs van 20mm 2 rails voor dieptebommen
in 1952 was de bewapening	: 10 kanons van 10,2cm 8 mitrailleurs van 40mm 4 mitrailleurs van 20mm
uit dienst gesteld	: 20 november 1969
van de sterkte afgevoerd	: 27 februari 1970
voor sloop verkocht	: 23 juni 1970 aan Van Castricum & Co, N.V. te Rotterdam voor ƒ 696.700,- In juli 1970 doorverkocht naar Alicante

SCHEEPSEMBLEEM.

Het scheepsembleem is ontleend aan het wapen van Jacob van Heemskerck (1567-1607), een veelzijdig zeeman, wiens naam als ontdekkingsreiziger (overwintering op Nova Zembla), als pionier van de handel, als koopman (hij was vele jaren in dienst van de Oost-Indische Compagnie), als navigator en als aanvoerder van de oorlogsvloot (slag in de baai van Gibraltar waar hij sneuvelde) met gulden letters in de geschiedenis van het Nederlandse zeewezen geboekstaafd staat. Hij was niet alleen een kundig en ervaren zeeman, maar bovendien een man van groot karakter, die dikwijls het Gemenebest zijn diensten belangeloos aanboord.

De omschrijving luidt:

:"In azuur een leeuw van zilver, genageld en getongd van keel".

Vastgesteld door de minister van marine bij zijn beschikking
van 4 juni 1952, nr. 294576/274674

Jacob van Heemskerck werd op 13 maart 1567 in Amsterdam geboren als zoon van een zeilmaker. Hij kreeg les in de zeemanskunst en was reeds in 1595 commies aan boord bij Willem Barentsz op zijn tweede reis naar de Noordelijke IJzee. Daarmee maakte hij van 22 september 1596 tot 14 juni 1597 de overwintering op Nova Zembla mee.
In april 1601 was hij admiraal over een vloot van acht schepen naar de Oost en kwam in gevecht met twaalf Spaanse galjoenen. Hij veroverde de Portugese kraak Santa Catharina met een lading zijde en porcelijn ter waarde van 55 ton goud.
Teruggekeerd in Nederland huwde hij in september 1604 met de dochter van de burgemeester van Haarlem, Colterman. Zijn vrouw stierf bij de geboorte van hun eerste kind in 1605. Op 25 maart 1607 vertrok hij met een vloot van 26 schepen naar de Spaanse kust en precies een maand later versloeg hij de Spaanse vloot in de baai van Gibraltar, waar hij op 25 april 1607 sneuvelde. Zijn lijk werd op 8 juni 1607 met grote praal in de Oude Kerk te Amsterdam bijgezet.

SCHEPEN DIE DE NAAM JACOB VAN HEEMSKERCK HEBBEN GEVOERD.

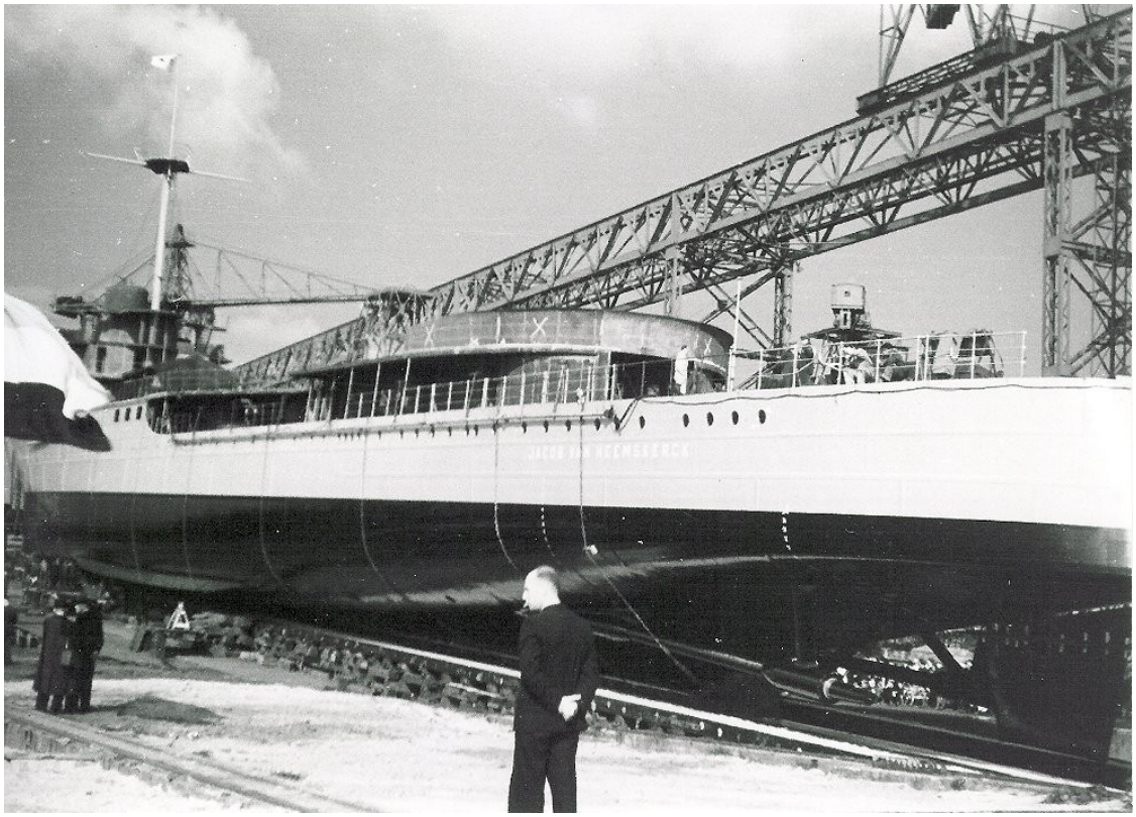
De eerste Heemskerck was het jacht waarop Abel Tasman als commandeur met de fluit Zeehaen van 110 koppen, zijn ontdekkingsreis naar *de ryke Zuiderlanden* heeft gemaakt, op order van de goeverneur-generaal A. van Diemen. Op 14 augustus 1642 verlieten de schepen Batavia en kwamen op 24 november bij een eiland aan dat Tasman Van Diemens-eiland heeft gedoopt, maar later Tasmanië is genoemd.

De tweede Heemskerck was een kanonneerschoener, in 1803 gebouwd, van 28 meter lang en 7 meter breed en bewapend met 7 stukken. Het maakte deel uit van de schepen die onder Verhuell naar Ambleteuse zeilden, en vertrokken in 1805 uit Vlissingen.

De derde Jacob van Heemskerck was het panterschip uit 1905 met een bemanning van 302 koppen. Het nam deel aan de actie tegen Venezuela op 30 november 1908 en werd ingezet bij de blokkade van Maracaibo.
Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog bevond het schip zich in de West-Indische wateren en trad daar in de Caraibische Zee op tegen de Duitse kruiser Karlsruhe. Het schip keerde in mei 1915 in Nederland terug. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog heeft het schip te IJmuiden nog dienst gedaan als batterijschip en zag haar nieuwe opvolger naar Engeland uitwijken. Het pantserschip werd bij de capitulatie van Nederland door de eigen bemanning tot zinken gebracht. Het is later door de bezetter gelicht en als batterijschip met de naam Undine gebruikt. Na de oorlog kwam het onder de naam Hr.Ms. Neptunus weer bij de KM in dienst als logementschip te Den Helder, waarna het op 4 oktober 1974 uit de sterkte werd afgevoerd.

DE GESCHIEDENIS VAN Hr.Ms. JACOB VAN HEEMSKERCK.

Hr.Ms. Jacob van Heemskerck was de tweede flottieljeleider en zusterschip van Hr.Ms. Tromp, waarvoor op de marinebegroting van 1938 de gelden waren uitgetrokken en waarvoor op vrijdag 21 oktober 1938 onder bouwnummer 274 bij de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam de eerste kielplaat werd gelegd. De constructie, scheepsinrichting en uitrusting waren gelijk aan het zusterschip Hr.Ms. Tromp. De bouwkosten bedroegen ƒ 6.601.000,-.
Evenals de Tromp was gebouwd ter vervanging van het pantserschip Hr.Ms. Jacob van Heemskerck, zo werd de Jacob van Heemskerck gebouwd ter vervanging van het pantserschip Hr.Ms. Hertog Hendrik.
In verband met de toenemende politieke spanningen en de oorlogsdreiging in Europa, vond de bouw in een versneld tempo plaats, met als gevolg dat het schip reeds op 16 september 1939 te water kon worden gelaten, waarbij de doopplechtigheid werd verricht door mevr. P.G. Vos-Römer, echtgenote van vice-admiraal A. Vos, hoofd van de afdeling materieel der zeemacht van het departement van defensie.



Hr.Ms. Jacob van Heemskerck vlak voor de tewaterlating op 16 september 1939 bij de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam.
Foto IMH.

Tot commandant was aangewezen de KLTZ Jhr. E.J. van Holthe, tevens adjudant van Hare Majesteit de Koningin. Onder zijn toezicht werd met voortvarende blik van de oorlogsdreiging de afbouw in versneld tempo verricht. Hierdoor kwamen enkele inspecties te vervallen en werden maatregelen getroffen om het schip eventueel vroegtijdig, hoewel niet gereed, weg te voeren. Er was zelfs sprake in geval van nood het schip te vernietigen en tot zinken te brengen, maar toen eenmaal de machines waren geïnstalleerd en ruim een week lang hadden proefgedraaid met het schip in afgemeerde toestand, werd besloten het schip niet te vernietigen, doch met sleepboten of op eigen kracht

naar Engeland te laten uitwijken.
Toen dan ook op 10 mei 1940 de oorlog uitbrak werden in koortsachtig tempo enige materialen uit de loodsen van de aanbouwwerf aan boord genomen, waaronder een aantal Hispano-mitrailleurs bestemd voor de in Schiedam bij de werf Gusto in aanbouw zijnde motortorpedoboten, waarna men begon het schip stoomklaar te maken.

Overste van Holthe had inmiddels opdracht ontvangen het Prinselijk Paar naar Engeland te begeleiden en was dus op deze dag niet als commandant beschikbaar. De aangewezen eerste officier, Ltz.1 Jhr. A. van Foreest, werd hierdoor tijdelijk met het commando belast. Aldus stelde hij die avond om 18.30 uur het schip officieel in dienst door het laten voorhijsen van topvlag en wimpel, om een half uur later tijdens een *alle hens voor de boeg* het handje vol bemanningsleden mede te delen de opdracht te hebben ontvangen het schip naar de overzijde van de Noordzee te brengen.

Het vertrek naar zee vond plaats om 20.25 uur, toen een paar sleepboten het schip van de kant trokken, terwijl de machines langzaam meedraaiden. Rond middernacht passeerde men de sluizen bij IJmuiden en daar besloot van Foreest zonder sleepboothulp de oversteek op eigen kracht te wagen. De reis verliep zonder problemen!
Het schip was bewapend met... een grote dosis optimisme en talrijke goede wensen van de achterblijvers op de werf - de materiele bewapening kon nog geen rol spelen - en dat bleek voldoende. Wel werd in zee duidelijk, dat als de telegraaf op de brug op volle kracht werd gezet en men hoopte hierdoor een vaart van 20 mijl te halen, het hard ploeterende stokers- en machinekamerpersoneel dit slechts enkele minuten kon volhouden en de vaart daarna weer afzakte tot een mijl of 8. Het machinekamerpersoneel bestond normaal uit 5 officieren en 94 man. Op het moment van vertrek waren de 5 officieren aanwezig, maar de rest bestond uit 18 mensen.

Van de in en bij het zeegat van IJmuiden door Duitse vliegtuigen uitgestrooide magnetische mijnen trok men zich niets aan, vertrouwende op goed geluk. Op de brug beschikte men voor de navigatie in plaats van een gyrokompas slechts over een sloepkompas dat een streek foutief aanwees - naar welke kant was niet bekend - doch dit was slechts een kleinigheid vergeleken bij de vele technische problemen die zich aandienden. Er was slechts één voordeel, het bij uitstek gunstige weer.
Op zee werden twee Engelse torpedobootjagers ontmoet die wilden weten met welk schip zij te maken hadden. Als enig seinmiddel werd met een zaklamp zo goed en zo kwaad als het ging naamsein gewisseld, waarna de Engelsen, die eerst van plan waren het vuur te openen, gerust werden gesteld en het schip dank zij de combinatie van taai volhardingsvermogen der kernbemanning en een dosis geluk bij fraai weer op zaterdag 11 mei de Thamesmonding bereikte om de volgende dag in Portsmouth binnen te lopen. Hier nam overste van Holthe, na volbrenging van zijn taak, op 14 mei het commando weer op zich.

De eerste zorg was nu om te trachten van de kruiser een bruikbaar oorlogsschip te maken, omdat na het overhaastige vertrek uit Amsterdam er op allerlei gebied van alles ontbrak. Zo werd onder meer een degaussingskabel aangebracht en de dieptebomlanceerinrichtingen met dieptebommen van Hr.Ms. G 13 en G 15 overgenomen. De bemanning bestond alles bij elkaar uit circa 90 man, voor het grootste deel personeel dat bij de afbouw in Amsterdam was geplaatst en voldoende wegwijs aan boord was. Aanvulling van de bemanning bleek echter spoedig mogelijk uit druppelsgewijs in Engeland gearriveerd marinepersoneel dat niet op een bepaald schip thuis hoorde, alsmede overlevenden van de bij Callantsoog gezonken kanonneerboot Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau.

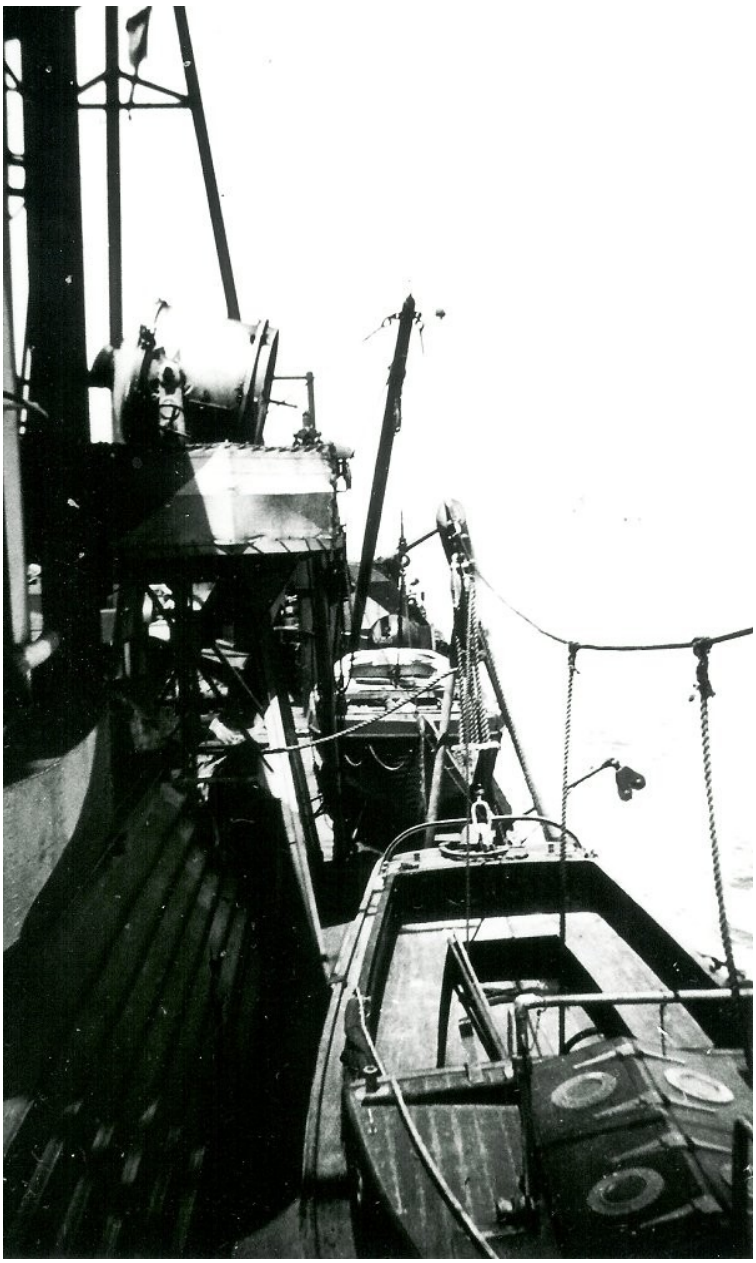
Ook aan inrichting en aankleding ontbrak nog van alles, doch met behulp van verschillende Engelse en Nederlandse schepen werd het noodzakelijke meubilair en kommaliewant verkregen, zodat men zich voorlopig kon behelpen.

Op 18 mei ontvingen de in Portsmouth aanwezige Nederlandse oorlogsschepen bezoek van Hare Majesteit de Koningin, waarbij zij als eerste het nieuwe schip bezocht, hetgeen bij de mensen geweldig insloeg. Hoewel men trachtte het schip een zo net mogelijk aanzien te geven, slaagde men daar gedeeltelijk in. De meeste bemanningsleden hadden bij het overhaastige vertrek uit Nederland slechts weinig of geen kledingstukken meegenomen en hun tenue liet nog veel te wensen over. Twee dagen later kwam ook de BDZ, vice-admiraal J.Th. Furstner, een bezoek brengen waarbij de bemanning tijdens een *alle hens voor de boeg* werd toegesproken.

Roestbikken aan dek van Hr.Ms. Jacob van Heemskerck, kort na aankomst in Portsmouth in mei 1940.
Foto IMH.

Eind mei kreeg de Heemskerck haar eerste opdracht. In verband met de dreigende Duitse invasie van Engeland oordeelde de Nederlandse regering in Londen het beter dat Prinses Juliana en haar kinderen naar Canada in veiligheid zouden worden gebracht.
Niettegenstaande de gevechtsinstallatie nog geen betekenis had (met de 15cm kanons met slechts 20 schoten per kanon aan boord was nog nimmer geschoten en aan de vuurleiding ontbrak nog van alles, maar men ging er van uit dat de vijand dit niet wist en zich wel voor twee snel varende kruisers in acht zou nemen) en de Prinselijke familie zich door gebrek aan comfort zeer zou moeten behelpen, werd de Heemskerck toch voor deze eervolle opdracht uitgekozen.
Reeds op 25 mei vertrok het schip van Portsmouth naar Falmouth, waar de bemanning

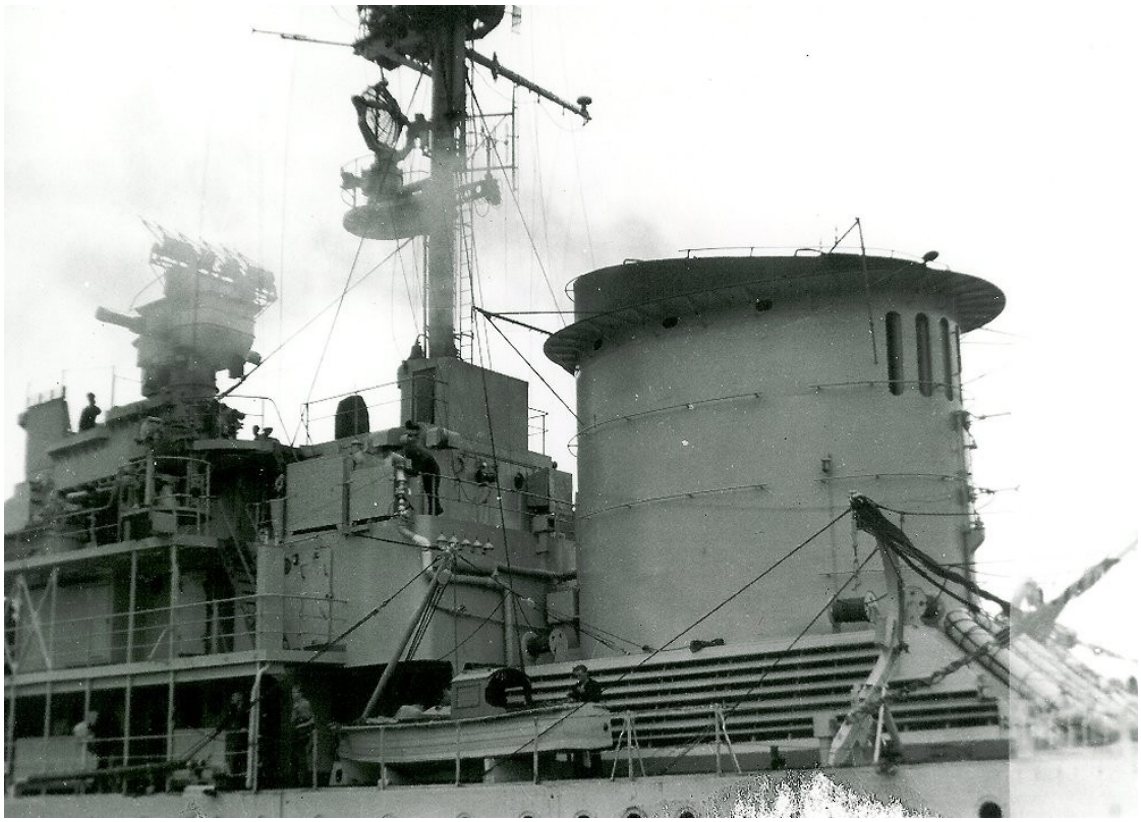
tot ongeveer 260 man werd aangevuld en olie werd geladen. Ook kreeg men in 25 kisten verpakt een gyroscopisch Sperry-kompas aan boord. Tijd voor montage ontbrak echter. Tevens werd een degaussingskabel aangebracht.
Een dag voor vertrek naar Milford Haven werd vernomen dat het plan was gewijzigd en dat de Prinselijke familie aan boord van de kruiser Sumatra de overtocht zou maken en de Heemskerck voor escorte moest zorgen.
Op 2 juni werd het anker gelicht en, na de loods te hebben bedankt, aangezet tot 20 mijl, welke vaart vanwege de mist gereduceerd moest worden. Doch na het ronden van Lands End klaarde het op en werd aangezet tot zelfs 25 mijl, waarna laat in de middag in Milford Haven langszij een tanker werd afgemeerd om nog wat olie bij te laden.



Overzicht van het sloependek van Hr.Ms. Jacob van Heemskerck over bakboord gezien.
Foto IMH.

Nadat de Prinselijke familie zich aan boord van de Sumatra had ingescheept, verlieten

de beide schepen kort na zonsondergang de baai van Milford Haven en was het Noord-Atlantisch Smaldeel onder bevel van KTZ. C.H. Brouwer, commandant van de Sumatra, gevormd. De Heemskerck voer voorop zolang de waterdiepte nog kans gaf op de aanwezigheid van vijandelijke mijnen. Britse watervliegtuigen bleven het verband escorteren tot het geheel donker was en keerden daarna naar hun basis terug.
Met 21-mijls vaart werd bij een donkere nacht in west-zuid-westelijke richting gekoerst en nadat het mijnengevaar was geweken ging de Sumatra voorop varen. Omdat de olievoorraad van het schip niet toereikend was om de gehele oversteek naar Canada hoge vaart te lopen, werd vaart geminderd en toen tegen de middag het weer opklaarde, ging de Heemskerck weer voorop varen om bescherming te bieden tegen eventuele onderzeebootaanvallen, waarbij beide schepen een zig-zag-koers stuurden. Met uitzondering van één Britse kruisers werd echter niets van de vijand gezien of bemerkt.



Detailopname over bakboord van de brugopbouw met schoorsteen van Hr.Ms. Jacob van Heemskerck.
Foto IMH.

Op de eerste wacht van 7 juni, halverwege de Atlantische Oceaan, werd aan de noordelijke kim plotseling een paar witte lichtkogels gezien (Dit alarm bleek naderhand vals te zijn). Ogenblikkelijk werd scherp naar het zuiden afgedraaid, waarbij de Heemskerck door de onverwachte draai een zeetje aan dek kreeg dat kortsluiting in de degaussingskabel veroorzaakte, gepaard gaande met een klein brandje. Dit was spoedig geblust, maar gedurende de korte consternatie had men om 22.00 uur de Sumatra uit het zicht verloren. Gedurende de verdere nacht werd de oorspronkelijke koers en vaart behouden, doch bij dag worden was het behoorlijk heiig en was van de Sumatra geen spoor meer te bekennen. Hierop werd met hogere vaart verkenningsslagen aan weerszijden van de vermoedelijke koerslijn van de Sumatra gemaakt, doch toen in de middag het zicht nog meer afnam, werd met nog hogere vaart dan de Sumatra de oude koerslijn vervolgd om de volgende morgen op een voorlijker positie uit te komen. Om

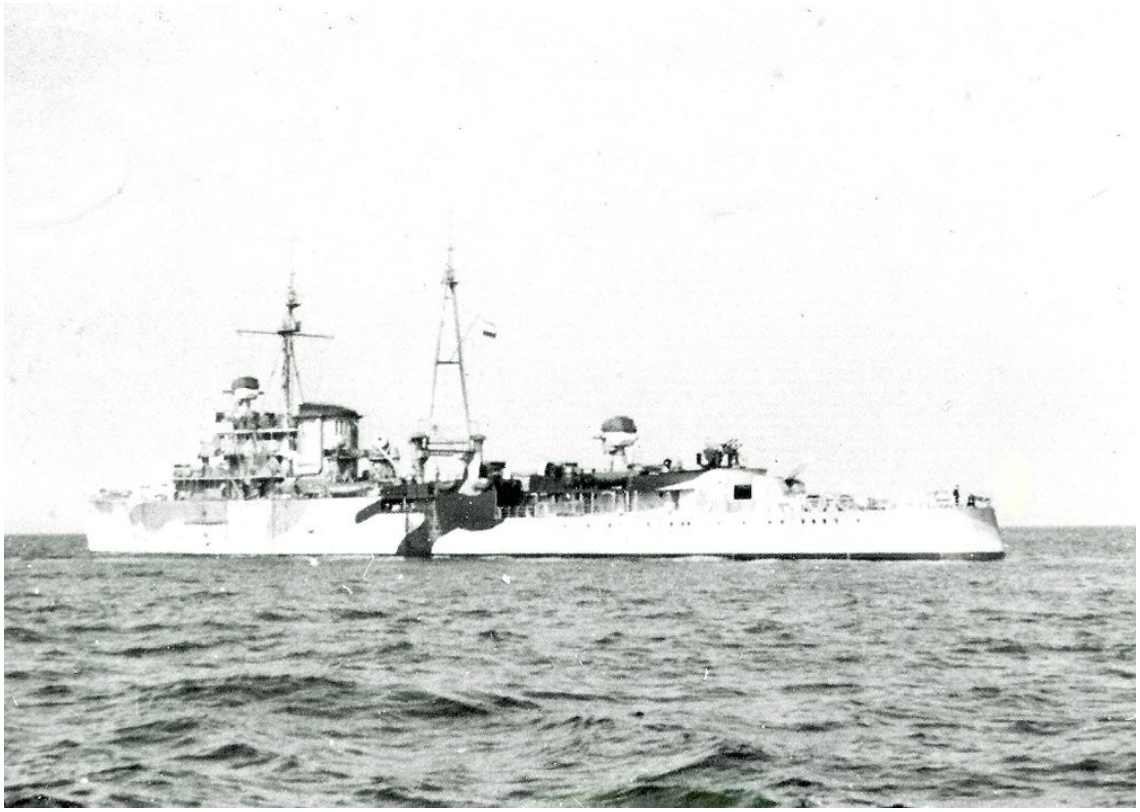
14.00 uur verbrak de Sumatra eindelijk de radiostilte en seinde haar positie waaruit bleek dat, ondanks de onbetrouwbaarheid van het magnetische kompas, men slechts 40 mijl van deze positie verwijderd was. Meteen werd aangezet tot 28 mijl en op 9 juni om 15. 00 uur werd zicht op de Sumatra verkregen, na dit bijna 40 uur kwijt te zijn geweest. Vanaf de Sumatra liet men na de blijde hereniging een boei stromen waaraan *voor de schrik* een dicht gesoldeerd blikje zat met namens de Prinses een welkomstbriefje voor het verloren schaap plus een pakje chocolade en voor de commandant een romannetje. Wel had men tijdens dit avontuur geleerd dat het absoluut noodzakelijk was na aankomst in Halifax en vóór de terugreis eerst het gyrokompas te installeren.
De verdere reis, waarbij een stijve noordelijke bries de beide schepen twee dagen lang behoorlijk deden slingeren, verliep zonder incidenten en op de voormiddag van 11 juni kwam Halifax in zicht en onder fraaie weersomstandigheden met de Heemskerck voorop - tegen mogelijk mijnengevaar - liep het smaldeel de haven binnen en meerden achter elkaar langs de steiger. Prinses Juliana bedankte voor het escorte en praatte met verschillende leden van de bemanning. Na een driewerf hoezee vertrokken de Koninklijke gasten de volgende morgen per trein naar Ottawa, uitgeleide gedaan door een groot gedeelte van beide bemanningen.

Het verblijf van de Heemskerck dat oorspronkelijk enkele dagen zou duren werd verlengd tot twee weken om het gyrokompas te monteren dat geheel door eigen monteurs werd uitgevoerd. Zij werkten vol energie in dag- en nachtploegen en smaakten het genoegen dat dit ingewikkelde apparaat niet alleen juist was gemonteerd, maar ook dat het in latere maanden een volkomen betrouwbaar instrument bleek te zijn.
De Canadese marine was intussen behulpzaam geweest bij het verkrijgen van allerlei zaken die aan boord node werden gemist en de gehele bemanning werd, voor zover nodig, van kleding voorzien. De degaussingskabel, waarmee men op de uitreis nogal wat moeilijkheden had ondervonden, werd met assistentie van de Naval Dockyard vervangen door een nieuwe.

Inmiddels was het Noord-Atlantisch Smaldeel ontbonden en na olie te hebben geladen en de nodige voorzieningen te hebben getroffen werd op de eerste wacht van 25 juni om 22.00 uur de terugreis naar Falmouth aanvaard. In verband met het toegenomen onderzeebootgevaar werd nu een route benoorden Ierland en door de Ierse Zee gekozen. Tijdens de oversteek bij goed weer met een kalme zee kon de vaart na enige tijd zelfs worden opgevoerd tot 28 mijl, waarbij het schip opvallend rustig door de zee ploegde. Even na het middaguur van 2 juli kwam het schip op de rede van Falmouth ten anker waar opdracht werd ontvangen de volgende morgen naar Portsmouth door te stomen.
Op de hondewacht van 4 juli kwam recht vooruit een fel brandend schip in zicht. Nadat alles in gereedheid was gebracht om hulp te bieden, bleek naderbij te zijn gekomen het schip van voor tot achter fel te branden. Het lag gestopt en aan boord was geen levende ziel meer te bekennen. Na nog een rondje om het schip te hebben gemaakt werd de koers vervolgd en op de voormiddag werd de haven van Portsmouth bereikt, waar ligplaats werd genomen aan de buitenwerf steiger van de Naval Dockyard.

Tijdens de afwezigheid uit Engeland was in overleg met de Britse Admiraliteit besloten om de zes 15cm kanons te vervangen voor tien kanons van 10,2cm anti-lucht, namelijk in vijf dubbeltorens met een dubbele anti-luchtvuurleiding die zowel tegen lucht- als zeedoelen konden worden gebruikt. Het was namelijk gebleken dat het uitgesloten was bij de Nederlandse kanons een Brits vuurleidingssysteem te gebruiken. De Nederlandse vuurleiding was bij het vertrek uit Amsterdam nog niet gereed en bleef dus achter. Verder was bepaald dat de zes 20mm Hispano mitrailleurs aan boord zouden blijven en dat een opstelling van een 4-loops Pom-Pom van 40mm zou worden aangebracht,

waardoor de kruiser werd herdoopt in *luchtveger*. Tevens werd de bemanning van ongeveer 280 uitgebreid naar 360 koppen. De Nederlandse koopvaardijschepen Polydorus en Singkep brachten het 15cm geschut naar Nederlands-Indië, waar het KNIL deze drie dubbeltorens op het kustfort Modoen op Madoera lieten plaatsen. Bij de Japanse inval in maart 1942 werden deze kanons zonder te zijn gebruikt vernietigd.
Op 5 juli bracht Prins Bernhard een bezoek aan boord waarbij hij tijdens een *alle hens voor de boeg* de bemanning bedankte voor hun aandeel in de veilige overtocht van zijn echtgenote en kinderen.
Kort hierop, op 17 juli, kwam niemand minder dan Winston Churchill voor een *kort naar krachtig* bezoek aan boord. Nog op de valreep staande werd de commandant toegebruld:*"Do you speak English?* In een niet te stuiten vaart rende de bewindsman over het dek van de Nederlandse kruiser met in zijn kielzog een hijgende admiraal James die overste van Holthe verontschuldigend toeriep: *I can't stop him.* De minister-president verbleef slechts enkele minuten aan boord, maar bij zijn vertrek sprak hij nog: *And remember, the end will come all right.* Het bezoek liet een diepe indruk achter.



De “luchtveger” tijdens de tweede wereldoorlog in camouflagekleuren. De achtermast zou later verwijderd worden.
Foto IMH.

Op 10 juli werd het schip met behulp van sleepboten naar basin 3 van de Naval Dockyard versleept en kon een aanvang met de verbouwing worden gemaakt, waarbij het schip tevens van een radarinstallatie werd voorzien.
Aangezien tijdens de stilligperiode niet de gehele bemanning aan boord nodig was, werd een gedeelte hiervan benut om de op 31 augustus van de Franse marine overgenomen torpedoboot Bouclier te bemannen. De overgebleven kernbemanning bestond uit de commandant, 9 officieren en 75 onderofficieren, korporaals en manschappen. Na enkele weken bleek dat het niet mogelijk was langer aan boord te verblijven omdat het gehele schip overhoop werd gehaald. Daarom werd behuizing gevonden aan boord

van stoomschip Batavier II terwijl op 9 oktober het stoomschip Mecklenburg hieraan werd toegevoegd.
De geschatte ombouwtijd van 4,5 maand werd vele maanden overschreden. Dit kwam in de eerste plaats doordat de Heemskerck *priority 3*, dus geen haast had, hoewel een bespreking met de Britse marinestaf wel enige verbetering, maar geen *priority 1* gaf. Bovendien waren de Britse wervianen van het type *liever lui dan moe*, dat nog werd verergerd door de vele malen luchtalarm wanneer Duitse bommenwerpers vrijwel dagelijks vanaf grote hoogte hun bommenlast boven Portsmouth afwierpen. Met de regelmaat van de klok werden dan de 20mm mitrailleurs bemand wanneer een waaghals laag kwam invliegen om zijn lading bommen af te werpen, waarbij de Heemskerck gelukkig gespaard bleef.
Toch ontsnapte het schip enkele malen ternauwernood. Zo vielen op 12 augustus bij een luchtaanval twee bommen op 60 en 150 meter van het schip. Zij veroorzaakten een ware hagel van steenbrokken en scherven aan dek, maar niemand werd gewond. Alleen de majoor-machinist had 24 uur hoofdpijn vanwege een steen tegen zijn stalen helm.
Op 10 januari 1941 vond een zware vijandelijke luchtaanval plaats met vele explosieve- en brandbommen op Portsmouth en de Naval Dockyard. Hierbij vielen enkele brandbommen aan dek waardoor één der stuurboords 20mm mitrailleurs werd beschadigd, doch de brandbommen konden tijdig overboord worden gewerkt.

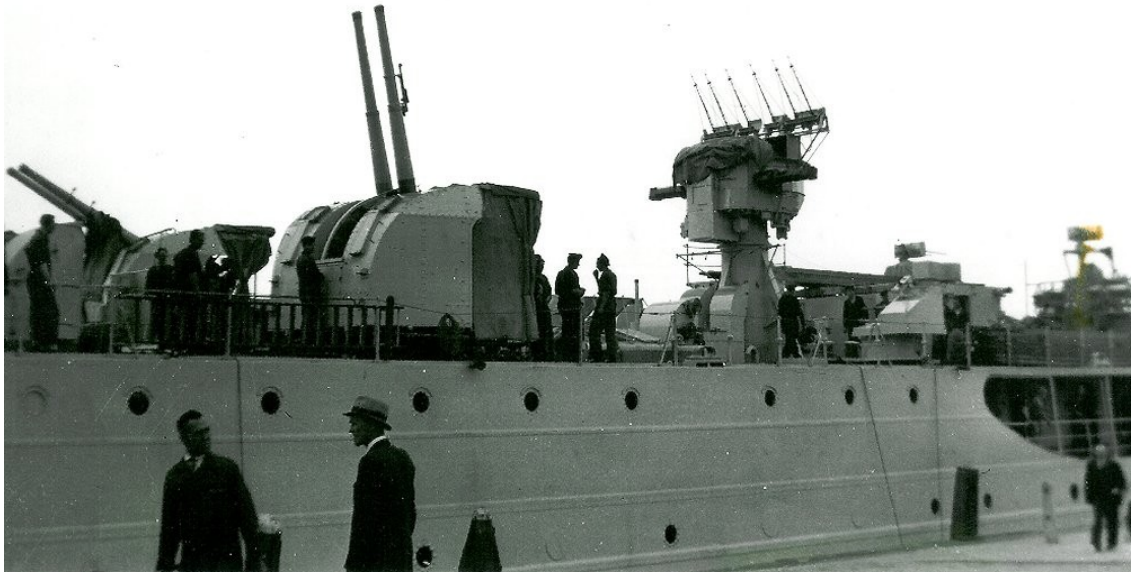
Naast het bliksembezoek van Winston Churchill werd het schip op 25 juli nog bezocht door de Engelse Koning; op 25 december door minister Gerbrandy in gezelschap van vice-admiraal Furstner en minister van Boeien die de bemanning toesprak, en op 31 januari 1941 nogmaals door een "rennende" Winston Churchill.

Bij aanvang van het jaar 1941 werd de bemanning geleidelijk aan weer op volle sterkte gebracht, aangevuld met 16 tweedejaars adelborsten en vanaf 7 januari kon weer aan boord worden gewoond.
Op 2 februari was de verbouwing zover gevorderd dat het schip naar de buitenhaven kon worden verhaald en ligplaats kreeg aan de Pitch House Jetty en iedereen blij was het geratel van klinkhamers achter zich te kunnen laten.
Op 11 februari was het een dag met bijzonder ceremonieel door de komst van Koningin Wilhelmina, de BDZ en minister Gerbrandy, voor de plechtigheid van de overhandiging op Nederlandse bodem van een adres van hulde en trouw aan het Vorstenhuis van alle vrije Nederlanders door het in Londen gevestigde comité "Neerlands Vrijheidsdag".

Na een periode van ongeveer twee weken van olie-, victualie- en munitieladen, compenseren van de kompassen en schietproeven op de rede van Spithead en van tilt bepalen in het dok, was het schip eindelijk zover dat het geheel voor de dienst gereed was en voer een hernieuwde Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" op 17 februari 1941 om 17.00 uur de haven van Portsmouth uit.
Het eerste doel was de Britse marinebasis Spapa Flow voor een enkele weken durende opwerk- en invaarperiode, waar op 20 februari ten anker werd gegaan. Dag en nacht waren er schietoefeningen op door sleepboten gesleepte schietschijven of door een vliegtuig voortgesleepte manche.
Halverwege deze oefenperiode kreeg het schip op 6 maart onverwachts een kleine en eenvoudige opdracht door het stoomschip "St. Ninian" van Scapa Flow naar Scrabster op de noordkust van Schotland te escorteren. Het was echter een kort tochtje van slechts 30 mijl waarvan nog diezelfde avond werd teruggekeerd. Tijdens deze opwerkperiode bleek tevens dat de snelheid van het schip niets te wensen overliet, aangezien met alle drie de ketels in vol bedrijf een snelheid van maar liefst 33 mijl werd behaald.

Tegen het einde van het verblijf in Spapa Flow kreeg de kruiser bezoek van Prins Bernhard die met zijn eigen vliegtuig op één der op de Orkaden aangelegde militaire vliegvelden was geland en van 11 tot 13 maart aan boord verbleef.

Op 25 maart was de opwerkperiode voltooid en kreeg men opdracht naar de Clyde te gaan waar de volgende middag op de rede van Greenock het anker viel. Hier werd de eerste operationele opdracht ontvangen om met een Canadese en twee Britse torpedobootjagers een klein konvooi via de Shetland-eilanden naar Reykjavik op IJsland te escorteren, een reis die van 29 maart tot 5 april duurde. De dag na aankomst werd vanuit een tanker olie geladen en alleen de terugtocht ondernomen, zodat op de eerste wacht van 8 april op de rede van Greenock ten anker gekomen de oorlogswacht in reewacht werd verwisseld.
Vanaf dit moment brak er een periode van enkele maanden konvooidiensten aan die zich voornamelijk in de Ierse Zee en de Western Approaches uitstrekten. Op 25 mei werd dit werk door een Engels oorlogsschip overgenomen en vertrok de kruiser naar Belfast, waar op de werf van Harland and Wolf een periodieke ketelreiniging werd uitgevoerd en terwijl het schip in dok lag werden camouflagekleuren aangebracht en kreeg de bemanning gelegenheid om in gedeelten met verlof te gaan.



De bewapening aan bakboord in de midscheeps van Hr.Ms. Jacob van Heemskerck. Foto IMH.

Begin juni ving de tweede konvooiperiode aan en tussen 9 en 12 juni werd een konvooi van 11 schepen in noordoostelijke richting begeleid. Op de hondewacht van 11 juni werd dit door vijandelijke bommenwerpers aangevallen. Het was een heldere nacht met onbewolkte hemel en door hevig afweervuur te openen kon de vijand geen succes behalen.
In de nacht van 7 juli werd het 14.000 ton metende passagiersschip "Avila Star" geëscorteerd en tot tweemaal toe door mogelijk een Heinkel 111 aangevallen, naar alle

waarschijnlijkheid met torpedo's. Meteen werd met de 40- en 20mm mitrailleurs het vuur geopend, even later aangevuld met de 10,2cm hoofdbatterij, waarop het toestel afdraaide en uit zicht verdween. Tien minuten later kwam de vijand terug, maar ook ditmaal werd hij snel verdreven.

Inmiddels waren ongeveer 300 schepen geëscorteerd zodat de "Heemskerck" op 2 september naar de werf van Harland and Wolf in Belfast terugkeerde voor de volgende ketelreinigingsperiode en aan ieder lid van de bemanning 9 dagen verlof werd gegeven dat in Noord Ierland of in de Schotse Hooglanden werd doorgebracht. Ondanks dat in deze periode het weer met veel storm van zich deed spreken, kwam iedereen weer fris en lichamelijk gesterkt aan boord terug om de volgende drie maanden opnieuw in konvooiverband te ploeteren.
Van 1 tot 3 oktober werd het nieuwe Britse vliegkampschip HMS "Indomitable" op haar proefvaarten door de Ierse Zee begeleid met aansluitend tot 9 oktober een bezoek aan Belfast, om vervolgens de konvooidiensten te hervatten, afgewisseld met enkele schietoefeningen.
Op de platvoet van 12 november werd het geëscorteerde konvooi door twee vijandelijke vliegtuigen aangevallen die, ondanks dat vier bommen werden afgeworpen die geen schade veroorzaakten, door het heftige afweervuur werden verjaagd.

Op 22 november werd met hoge vaart naar de rede van Belfast opgestoomd om een dag rust en beschutting tegen de zuidoosterstorm te vinden, toen rond 10.00 uur tussen een paar regenvlagen door ineens over stuurboord een klein scheepje werd ontdekt dat noodseinen gaf. Dit bleek het Britse motorschip "Cameo" te zijn dat met een defecte motor hulpeloos op nog geen 4 mijl afstand van de Ierse kust op de stroom naar de rotsen dreef. Bij windkracht 8 en veel te hoge zee was het ondoenlijk een sloep te strijken. Uit het komische verslag van de commandant blijk onder meer het volgende:

"Hulp is inderdaad dringend nodig en ik besluit om te trachten een sleeptros over te krijgen. Wij seinen tevens dringend om sleepboothulp, want de "Heemskerck" is allerminst een geschikte sleepboot. Na een vergeefse poging gelukt het de tweede keer om met een overgeschoten lijn verbinding te krijgen en even later wordt onze zware sleeptros uitgevierd. De kleine bemanning van de "Cameo" heeft een zwaar karwei om de tros aan boord te krijgen en op haar ankerketting te steken en er gaan kostbare minuten mee heen, gedurende de rotsen angstig dicht beginnen te naderen.
Maar eindelijk staat alles toch vast. Heel voorzichtig zetten wij aan en slagen er in de "Heemskerck" met onze sleep op de wind te krijgen; de afstand tot de rotsen vermeerdert weer. Maar juist als wij ondanks het beestenweer en de verloren rustdag net plezier in het geval beginnen te krijgen, neemt ons achterschip een onverwachte kaaier, de sleeptros komt plotseling stijf, te stijf en breekt. Nu is goede raad duur, want we hebben geen tweede tros en de gevraagde sleepboothulp kan niet voor de avond arriveren. Maar nu komt het geluk ons een handje helpen.
Blijkbaar was het korte eindje slepen juist voldoende om in een sneller stromend water te komen, want de "Cameo" drijft op 1 á 2 mijl langs de rotsen, weliswaar door de ebstroom de verkeerde kant op, maar zij blijft veilig in diep water. Wij blijven de gehele dag bij haar. Laat in de middag neemt de storm af en als met het vallen van de avond de sleepboot op het toneel komt, is het levengevaar voor de opvarenden geweken en achten wij ons gerechtigd onze onderbroken tocht naar Belfast te hervatten. En als wij om 12uur 's nachts, moe maar voldaan ten anker komen, ontvangen wij een vriendelijk bedanktelegram van de Britse admiraal in Belfast".
Deze zelfde admiraal had het zo geregeld dat het schip op 5 december rustig in Belfast lag afgemeerd en de bemanning ongestoord het Sinterklaasfeest kon vieren.

Drie dagen later, in de Ierse Zee, kwam de Jobstijding: *"Commence hostilities against Japan repetition Japan at once"* en kreeg men het gevoel dat dit voor het schip belangrijk van invloed zou zijn.

Op de platvoet van 19 december was het schip met een klein konvooi op weg van Belfast naar Bristol toen dit door een paar Duitse vliegtuigen werd aangevallen. Tot vijf maal toe werd met barragevuur de vijand gedwongen af te draaien, doch de zesde aanval kon vanwege de positie in het konvooi niet worden afgeslagen. De met 4.000.000 gallon benzine, olie en petroleum geladen grote Engelse tanker "Lucellum" werd door een bom of torpedo getroffen en vloog onmiddellijk in brand. De brandende benzine verspreidde zich in enkele seconden over het gladde zeeoppervlak en noodzaakte de andere schepen zo spoedig mogelijk een goed heenkomen te zoeken. Alleen een escorterende trawler ging op het getroffen schip af om aan loefzijde de overlevenden van boord te halen. Later in de nacht slaagde men met behulp van uit Holyhead gezonden schepen de brand te blussen en de tanker met een groot deel van de belangrijke lading te bergen. Hierbij speelde de gevorderde hulpmijnenveger Hr.Ms. "Lybra" tezamen met de sleepboot "Amsterdam" van Wijsmuller een zeer belangrijke rol.

Hr.Ms. Jacob van Heemskerck als “luchtveger” tijdens haar operaties in de Middellandse Zee.
Foto IMH.

In Milford Haven liggend werd toch nog onverwachts op 28 december het bericht ontvangen om het schip zo spoedig mogelijk gereed te maken voor vertrek naar het Verre Oosten. Nog diezelfde middag werd met 22-mijls vaart naar Belfast vertrokken waar het schip voor enkele noodzakelijke reparaties en veranderingen in dok ging en verder voor de verre reis gereed werd gemaakt.
Op 7 januari 1942 bracht Prins Bernhard in Belfast een afscheidsbezoek waarbij hij de

bemanning toesprak en hen een hart onder de riem stak. Vervolgens werd op 10 januari naar de rede van Bangor vertrokken om verdere orders af te wachten en werd van de Commander in Chief Western Approaches onderstaand afscheidtelegram ontvangen:

"On leaving this command I should like to express my deep gratitude to you, your officers and ship's company for the splendid assistance you have given us. You have worthily upheld the great traditions of your Navy and in saying goodbye, we all wish you every possible succes in the future".

Hiermede nam een nieuw hoofdstuk een aanvang in het oorlogsbestaan van Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck".

Een stijve noordwestelijke bries met regenvlagen en een dalende barometer voorspelden weinig goeds toen de kruiser in de vroege morgen van 12 januari rendez-vous maakte met het uit 25 schepen bestaande konvooi WS 15 ten noorden van Ierland. Er stond een hoge zee en het duurde enkele uren voordat alle schepen hun posities hadden ingenomen om met 14-mijls vaart op weg naar Freetown te gaan. In dit konvooi bevond zich onder andere het pas verworven belangrijke moederschip voor onderzeeboten Hr.Ms. Colombia". In de namiddag kromp de wind tot zuid-west en nam in stormkracht toe, waardoor de vaart minderde tot 10 mijl. In de nacht van 13 op 14 januari raakte het konvooi uit elkaar, maar behalve twee schepen die niet meer werden gezien, kon het verband later worden hersteld. Tijdens de storm ging de "Heemskerck" zwaar te keer en ontstonden er zelfs scheuren in enkele dekbalken en het tentdek. (Een zelfde kwaal als bij het zusterschip "Tromp")
Op 15 januari vond een U-boot aanval plaats waarbij de met 1.400 man troepen aan boord zijnde "Llangibby Castle" werd getroffen. Gelukkig zonk het schip niet en kwam later bij het Portugese eilandje Terceira ten anker.
Toen de "Heemskerck" op zondagmiddag 25 januari in Freetown arriveerde, kreeg de commandant van de Commanding Officer South Atlantic Station opdracht om zo spoedig mogelijk de reis alléén voort te zetten. Na olie te hebben bijgeladen werd op de achtermiddag van 26 januari het anker gelicht en met 15-mijls vaart koers gezet naar Simonstown, waar men op 4 februari binnenliep om de opgelopen stormschade te laten herstellen, hetgeen vijf dagen in beslag nam. Hierna werd in de vroege morgen van 10 februari de reis vervolgd, onderweg in Durban en Port Mahé op de Seychellen de olievoorraad aanvullend.

Op 21 februari werd Colombo bereikt waar een ontmoeting volgde met de collega's aan boord van Hr.Ms. "Isaac Sweer", die met dezelfde bestemming de reis vanuit de Middellandse Zee had ondernomen en hier enkele dagen moest blijven voor reparatie aan de beide voortstuwers. Even na het middaguur van 24 februari werd afscheid genomen om alleen de reis te vervolgen. Met een kleine omweg koerste de kruiser naar Trincomalee om een grote hoeveelheid munitie, bestemd voor Britse torpedobootjagers in Indië, aan boord te nemen. Bij gebrek aan bergruimte werd dit met de nodige risico's aan dek opgeslagen.
In Trincomalee trof men de kruiser Hr.Ms. "Sumatra" aan. De commandant van dit schip had een minder opwekkend beeld van de toestand in Indië te vertellen, hetgeen de stemming aan boord er niet beter van maakte.

Nadat olie en munitie aan boord waren genomen werd op de platvoet vertrokken en met 22-mijls vaart naar Nederlands-Indië opgestoomd. Er waren nog geen nadere orders verkregen naar welke haven moest worden gekoerst, doch deze zouden onderweg te verwachten zijn. Pas op 1 maart kwam telegrafisch de order van CZM binnen

naar Tjilitjap te gaan en de nadering hiervan zoveel mogelijk geheim te houden door ver uit de wal van Sumatra en Java te blijven. Nog dezelfde dag werd op 100 mijl ten zuiden van Straat Soenda het bericht opgevangen dat op 27 maart de Slag in de Java Zee had plaats gevonden en de kruisers "De Ruyter" en "Java" en de torpedobootjager "Kortenaer" ten onder waren gegaan. Om 18.30 uur kwam de nieuwe onheilstijding van CZM binnen:

"Situatie Ned.-Indië ernstig stop. Wanneer olievoorraad voldoende terugkeren naar Colombo stop. Zo niet, olie laden zo mogelijk Veeckensbaai of Sabang maar niet, herhaal niet te Padang stop. Te Sabang slechts verblijven gedurende de nacht".

Hiermede was de spoedreis van zeven weken rond de Kaap naar Nederlands-Indië abrupt afgebroken en werd de boeg naar Colombo gericht. Bij berekening bleek dat de olievoorraad juist voldoende was om met een kruisvaart van 15 mijl Ceylon te bereiken, en aangezien het aanlopen van de Veeckensbaai of Sabang in verband met eventuele vijandelijke acties toch risico met zich bracht, werd besloten rechtstreeks naar Ceylon terug te keren.
De volgende morgen, 2 maart om 09.00 uur, werd bij een schitterend heldere dag op ongeveer 150 mijl ten zuiden van Straat Soenda de "Heemskerck" door een Japans verkenningsvliegtuig ontdekt, dat na door afweervuur te zijn verdreven op een afstand van 8 mijl bleef schaduwen. Op het middaguur verdween het vliegtuig, doch even later werd op het radarscherm op 78 mijl afstand uit noordelijke richting naderende vliegtuigen gemeld. Bij in zicht komen bleken dit 9 grote bommenwerpers te zijn die op grote hoogte in formatie vlogen. Even werd overwogen de gevaarlijke deklading over boord te zetten, maar vanwege tijdgebrek werd hiervan afgezien.
Intussen was aangezet tot 26 mijl en toen de vliegtuigen binnen bereik van de hoofdbatterij kwamen werd het vuur geopend. Door de grote hoogte had dit geen zichtbare uitwerking, maar wel het resultaat dat de vijand niet in duikvlucht kon gaan en zijn bommen van 4.000 meter hoogte moest afwerpen. Op het moment van waarneming werd meteen het roer aan boord gelegd en vielen 18 bommen achter en aan stuurboord van het schip in zee, slechts een regen van scherven aan dek veroorzakend.
Kort hierna volgde een tweede aanval, met dit verschil, dat men er in slaagde de formatie uit elkaar te schieten, zodat de van licht kaliber zijnde bommen verspreid in het water vielen, echter dicht genoeg om scherfwerking aan dek te veroorzaken. Dit was gelukkig de laatste aanval en verspreid vliegend, vermoedelijk wegens uitputting van hun bommenlast, trokken zij in noordelijke richting terug. De schade aan boord was onbeduidend; er waren slechts 4 lichtgewonden, waarbij bij één operatief moest worden ingegrepen, aangezien gevreesd werd dat een scherf zijn longen had geraakt. Deze operatie werd met succes door de dokter bij donker worden uitgevoerd toen weer op kruisvaart was overgegaan en het schip minder trilde. De gehele bemanning had zich tijdens de aanval voorbeeldig gedragen.
Intussen was het olievraagstuk heel precair geworden. Theoretisch gezien kon Colombo nog wel worden gehaald, maar er kon geen zig-zag-schema meer worden gevaren. Na overleg besloot de commandant het oorspronkelijke plan om rechtstreeks naar Colombo te varen vast te houden. Op de achtermiddag van 6 maart meerde het schip met nog slechts 3% van de totale olievoorraad in de tanks in de haven van Colombo langszij de "Tjibadak" van de Java-China-Japan-Lijn.

De "Heemskerck" werd nu, samen met de "Isaac Sweers" ingedeeld bij de Eastern Fleet onder commando van admiraal Sir James Somerville.
Na twaalf dagen stilliggen werd opdracht ontvangen om eerst naar Trincomalee te gaan en vandaar een Britse mijnenlegger tegen luchtaanvallen bescherming te bieden bij een mijnenlegoperatie onder de kust van Burma in de buurt van Akyab. Toen men

echter op 25 maart in Trincomalee arriveerde bleek de onderneming te zijn afgelast.

Uit ontvangen inlichtingen was gebleken dat Japan voornemens was omstreeks 1 april een grote luchtaanval op Ceylon te ondernemen. Teneinde hieraan het hoofd te kunnen bieden besloot admiraal Somerville zijn vloot op 80 mijl ten zuiden van Dondra Head, het zuidelijkste puntje van Ceylon, te verzamelen. Op 30 maart vertrok de snelle divisie (Force A) en de langzame divisie (Force B, waaronder de "Heemskerck" en "Isaac Sweers"). Tevens was besloten te ageren vanaf een geheime basis te Addu Atol, het meest zuidelijke eiland van de Maladiven, op 600 mijl ten zuiden van Ceylon. Pas na de oorlog is gebleken dat de Japanners geheel onkundig waren van het bestaan van deze basis.
Op de achtermiddag van 4 april arriveerde de vloot in Addu Atol waar olie werd geladen. De bedoeling was de bemanningen hier tijdens de Paasdagen wat rust te gunnen. Maar nog voor de avond viel rapporteerde een Catalina-vliegboot een sterke vijandelijke scheepsmacht op 360 mijl ten zuid-oosten van Ceylon die in de richting van het eiland stoomde. Nog diezelfde nacht stoomde Force A naar zee, enkele uren later gevolgd door Force B. Door het falen van luchtverkenning bleven de vijandelijke strijdkrachten echter onvindbaar en na twee dagen vergeefs zoeken liep het vlootverband op 8 april weer in Addu Atol binnen.

Op 16 april hield admiraal Sir James Somerville aan boord van de "Heemskerck" een kernachtige toespraak tot de bemanning waarin het doel van de zeeoorlog in de Indische Oceaan helder uiteen werd gezet, waarna de gehele vloot op de hondewacht van 20 april onverwachts naar zee vertrok. Via Colombo bereikte de vloot na ongeveer een week oefenen op 30 april de Seychellen waar olie werd bijgeladen.

Hier kwam een duiker het roer van de Nederlandse kruiser inspecteren dat de laatste tijd her-haaldelijk reden tot klachten had gegeven en bij iedere beweging hevig stootte. Het bleek dat het onderdraaipunt van de roerkoning ernstig beschadigd was, vermoedelijk was dit veroorzaakt tijdens een "near misses" van de bomaanval op 2 maart. In overleg werd besloten het schip zo spoedig mogelijk naar Durban te sturen om daar in dok te repareren. Nog dezelfde avond werd vertrokken en op de voormiddag van 7 mei werd Durban bereikt waar tot ieders verbazing geen gelegenheid tot dokken bleek te bestaan, zodat de volgende dag werd doorgevaren naar Simonstown, zo'n 900 mijl zuidelijker gelegen.
Nauwelijks een halve dag onderweg stak een zware westerstorm de kop op met hoge zee en zware deining zodat de vaart belangrijk geminderd moest worden. Er kwamen geweldige brokken water over en gedurende de nacht was er tussen voor- en achterschip alleen maar telefonische communicatie mogelijk. Twee sloepen werden uit hun stoelen gelicht en zwaar beschadigd, de stoelen van de beide motorsloepen werden ontzet, drie mitrailleurs van 20mm beschadigd, een dieptebom ging verloren, terwijl stuurboords langsligger van het tussendek op twee plaatsen scheurde. Ook het gyrokompas viel uit en een tijdlang moest op af en toe zichtbare sterren worden genavigeerd. Het roer hield het gelukkig nog, maar de olievoorraad begon aan de krappe kant te komen en toen het licht werd en het weer wat bedaarde, besloot de commandant om Port Elizabeth binnen te lopen om olie bij te laden en de ergste averij te herstellen. Hier werd van 10 tot 12 mei verbleven om vervolgens onder betere omstandigheden de reis te vervolgen, zodat op de voormiddag van 13 mei in Simonstown werd afgemeerd. Nu bleek dat de "Heemskerck" de eerste drie weken nog niet in het dok zou kunnen. Na twaalf dagen kwam het bericht binnen dat er in Kaapstad een dok vrij kwam, waarheen op 25 mei werd vertrokken en waar de kruiser een dag later in het dok werd opgenomen en de diverse herstellingen een aanvang namen.

Op 14 juni werd door een detachement van 100 man deelgenomen aan een defilé ter gelegenheid van "Allied Nations Day".
Tot 23 juni werd op de werf in Kaapstad verbleven, in welke periode de bemanning in ploegen gelegenheid werd geboden om gebruik te maken van uitnodigingen van families om daar hun verlof door te brengen. Op de achtermiddag werd ontmeerd om op de range bij Robben Island de degaussing te controleren, waarna werd opgestoomd naar de marinewerf van Simonstown voor enkele kleine reparaties aan de artillerie.
Gewend geraakt aan het heerlijke leventje van elke dag ongestoord te kunnen passagieren, viel voor een aantal opvarenden de realiteit van operationeel varen enigzins rauw op de maag en bij het vertrek op de dagwacht van 27 juni bleken er enkele deserteurs te zijn. Bij terugkeer waren acht van hen blijkbaar tot inkeer gekomen die meteen "knijp" werden gezet, maar bij het laatste vertrek op 7 juni waren toch nog enkele mensen in het niets opgelost.

Hr.Ms. Jacob van Heemskerck in dok bij de werf Cammel Laird te Liverpool in 1944.
Foto IMH.

Op 19 juli keerde de "Heemskerck" bij de Eastern Fleet in Kilindini terug. De volgende dag nam de commandant aan boord van het slagschip HMS "Warspite" deel aan de besprekingen omtrent de voorgenomen operaties in de Golf van Bengalen. Wegens

een lekke olietank kon de kruiser niet gelijktijdig met de vloot uitvaren, doch voegde zich na reparatie op 29 juli in Colombo weer bij het vlootverband.
Een dag later werd met spoed stoomklaar gemaakt om met Force A te kunnen uitvaren na een verkenningsbericht waarin was vermeld dat er twee zware Japanse kruisers van de "Atago"-klasse op weg waren naar de Golf van Bengalen, doch na enkele dagen vruchteloos zoeken keerde men op 4 augustus in Colombo terug.
Op 18 augustus, in Kilindini liggend, werden drie landgenoten ontmoet die er in geslaagd waren begin juli met een kleine boot van Java te ontsnappen en na dertig dagen zeilen met vele ontberingen het eiland Rodriguez bij Mauritius te bereiken, vanwaar zij met een Britse kruiser naar Mombasa werden gebracht. De verhalen die zij vertelden over het leven op Java waren weinig opwekkend.

De voorbereidingen voor een tweede aanval op Madagascar, de operatie "Stream", waren inmiddels voltooid en de eerst komende dagen verlieten verschillende schepen de haven van Kilindini. Op 6 september vertrok een groot vlootverband waaronder de "Heemskerck", "Van Galen" en "Tjerk Hiddes". In de nacht van 9 op 10 september werd de landing op verschillende punten op vlotte manier uitgevoerd. Er was geen maan, de zee was kalm, hetgeen de taak van de voorop varende mijnenvegers aanzienlijk eenvoudiger maakte. Zonder tegenstand van enige betekenis werd het eiland in bezit genomen en na twee dagen vertrok het vlootverband rond de noordpunt van Madagascar naar Tamatave voor de operatie "Jane" die de bezetting van de hoofdstad Antanarivo ten doel had. Hoewel het element van verrassing niet meer aanwezig was, verliep ook deze aktie voorspoedig, al werd hier enige tegenstand ondervonden. Pas toen de "Warspite" enkele 38cm granaten in de aanbieding bracht werd de witte vlag gehesen. Hierna keerde de kruiser op 21 september op de basis in Mombasa terug. Hier brak een langere stilligperiode aan voor ketelreiniging en groot onderhoud dat grotendeels door eigen personeel werd uitgevoerd, waarbij tevens in ploegen (behalve het machinekamerpersoneel) van verlof kon worden genoten in een op 18 uur sporen gelegen kamp nabij Nairobi, dat erg aan Bandoeng deed denken, ook wat het klimaat aanging.

Intussen had de Britse Admiraliteit van de Amerikanen een dringend verzoek gekregen voor vlootversterking in de South-West Pacific Area. Met tegenzin om de Eastern Fleet nog verder te verzwakken en in overleg met de BDZ in Londen werd besloten de "Heemskerck", "Van Galen" en "Tjerk Hiddes" naar Australië te zenden.
Begin oktober was het schip gereed en kwam admiraal Sir James Somerville persoonlijk afscheid nemen, waarna de schepen in verband op 11 oktober naar Fremantle vertrokken. In zee werd van de Commander in Chief Eastern Fleet het volgende telegram ontvangen:

"On behalf of Eastern Fleet I wish to express our regrets that, for the time being at any rate, HMK, HDS, VGL are leaving the Eastern Fleet. We envy the opportunity you will soon enjoy of taking direct action against the common enemy and wish you all success. We are very proud of our association with the R.Neth.N. and will follow your activities with the greatest interest. Good luck and au revoir".

In de Seychellen en Diego Garcia werd de olievoorraad aangevuld en op 16 oktober voegde de tanker "Appleleaf" zich bij het verband om op 18 en 19 oktober de beide torpedobootjagers in volle zee van brandstof te voorzien, waarna de tanker naar Colombo werd gezonden met aan boord 8 marinemensen die wegens desertie in Kaapstad voor de Krijgsraad moesten verschijnen.
Na een oversteek van 2.800 mijl liep het verband op zondagmorgen 25 oktober de haven van Fremantle binnen waar hen een warm onthaal wachtte. Voorlopig zou de krui-

ser deze haven als basis krijgen met als opdracht escorte te verlenen aan konvooien naar en vanuit Australische havens. Het waren als regel betrekkelijk korte patrouilles van enkele dagen in de Indische Oceaan en rond Kaap Leeuwin op de zuid-west punt van Australië. Het was een rustige doch saaie periode waarin gelukkig veel gelegenheid bestond tot passagieren.

Een gepavoiseerde Hr.Ms. Jacob van Heemskerck met uitgedraaide bakspier.
Foto IMH.

Op de eerste platvoet van 24 november werd ontmeert om enkele schepen een eind in zee te escorteren die de Perzische Golf als bestemming hadden.
Plotseling, op 28 november om 13.50 uur, meldde de uitkijk in de mast scheepsmasten in noord-westelijke richting. Volgens de beschikbare gegevens kon op deze plaats geen geallieerd schip aanwezig zijn en de koers van dit schip, dat uit de richting van Nederlands-Indië bleek te komen in de richting Kaap de Goede Hoop, was op zijn minst verdacht.
Meteen werd aangezet tot hoge vaart, zelfs tot 30 mijl, om poolshoogte te nemen. Het vreemde schip had vermoedelijk geconstateerd dat het ontdekt was en draaide in noord-westelijke richting af en vermeerderde vaart. Doch de snelheid van de Nederlandse kruiser bleek aanzienlijk hoger te zijn en op een afstand van 10.000 meter gekomen werd het sein gehesen zich te identificeren en daarna te stoppen. Het schip antwoordde met het naamsein van een Chinees schip waarmee het silhouet absoluut niet overeen kwam. Ook zond het radionoodseinen uit, maar spelde de Chinese naam foutief.
Omdat geen gehoor werd gegeven om te stoppen werd een salvo voor de boeg gegeven. Dat hielp. Het schip minderde vaart en toen het gestopt lag zag men dat een paar sloepen te water werden gelaten. Het schip werd nu herkend als zijnde de Duitse blokkadebreker het motorschip "Ramses" van bijna 8.000 ton. Nauwelijks waren de sloepen vrij van het schip, toen men vanaf de "Heemskerck" drie zware explosies waarnam, met als conclusie dat het schip tot zinken werd gebracht. Onmiddellijk werd het

vuur geopend om te voorkomen dat verdere pogingen tot zinken brengen werden ondernomen, zodat het schip buit gemaakt kon worden. Maar het bleek reeds te laat, dus werd het vuren gestaakt. Binnen vijf minuten zonk de "Ramses" over de achtersteven naar de bodem van de zee, een waardevolle lading rubber, tin en thee, die in Batavia waren ingenomen met bestemming Duitsland, met zich meevoerend.
Door de assisterende Australische kruiser HMAS "Adelaide" werden 89 opvarenden gered, waaronder 10 Noren die al 8 maanden als krijgsgevangenen aan boord van de "Ramses" waren en nu, gelukkig door hun onverwachte bevrijding, veel interessante inlichtingen konden geven.
Op de voormiddag van 2 december keerde men in Fremantle terug waar de bemanning van de "Ramses" in vrachtauto's naar een krijgsgevangenkamp werden vervoerd. Op enkele korte escortereizen na werd voor de rest van het jaar in de haven van Fremantle verbleven waar men gezelschap kreeg van het zusterschip "Tromp".

Het jaar 1943 begon rustig met controlevaren op de gevechtsgereedheid van bemanning en schip en met de "Tromp" werd geoefend. Op 22 januari werd ter gelegenheid van de geboorte van Prinse Margriet door 320 bemanningsleden van de vier Nederlandse schepen in Perth een militaire mars gehouden.
Half januari werd in Fremantle een aanvang gemaakt met een aantal reparaties, waarna op 9 februari werd proefgevaren. Helaas bleken twee manoevreerafsluiters van bakboordsturbine dermate te lekken dat er ernstige kans op averij bestond. Het vervangen hiervan duurde vijf dagen, waardoor het escorteren van een groot konvooi werd misgelopen Op 15 februari was het schip weer vaargereed en werd alsnog toestemming verkregen het konvooi tegemoet te stomen. Ondanks buiig weer met slecht zicht werd met 23-mijls vaart alsnog vertrokken. Op de eerste wacht van 16 februari werd rendez-vous gemaakt. Pas nu bleek het konvooi te bestaan uit de "Queen Mary", "Aquitania", "Nieuw Amsterdam", "Isle de France" en de "Queen of Bermuda" met aan boord de gehele 9e Australische divisie thuisvaarders uit het Midden Oosten. Ook de terugreis naar Fremantle was behoorlijk ruw en met de zee en wind recht op de boeg moest 19 mijl worden gelopen waarbij hele brokken water overkwamen.
Op 18 februari bereikte men Fremantle en drie dagen later koerste men verder naar Melbourne dat op 25 februari werd bereikt. Meteen werd de olievoorraad aangevuld en werd de bemanning door de BSO (Bevelhebber Strijdkrachten in het Oosten) toegesproken, waarop werd ontmeert om koers te zetten naar Sydney dat twee dagen later werd bereikt.

Op 1 maart ging de kruiser bij de Cockatoo Naval Yard tot 25 maart in dok voor de nodige herstellingen en nieuwe voorzieningen. Zo werd er een asdicinstallatie-, verbeterde radarset van het type 272 ingebouwd, de Hispano mitrailleurs van 20mm vervangen door acht Oerlikons van 20mm, de dieptebominstallatie uitgebreid tot twee rekken voor zes bommen elk, een VC/VF-installatie (Visual Carried, Visual Fisced) op de brug aangebracht voor het doen van verkenningsseinen. Ook werd de achtermast verwijderd omdat deze niet meer nodig was, aangezien de radar inmiddels zo ver was ontwikkeld dat de ontvanger het uitgezonden signaal op de zelfde antenne in de voormast kon ontvangen.
Op 5 april werd het schip van de werf verhaald naar een meerboei nabij de grote brug waar de laatste hand aan de herstellingen werden gelegd. De bemanning volgde in die periode enkele cursussen en kon in twee ploegen van een 10-daags verlof genieten.
Op 8 en 9 april werden buitengaats diverse beproevingen met de asdic en dieptebommen gedaan, waarna de volgende dag op de platvoet met een konvooi naar Melbourne werd vertrokken. Het was prachtig en kalm weer met vele meldingen van een vijandelijke onderzeeboot die een tegenliggend konvooi op 40 mijl vóór het eigen konvooi had aangevallen. Vol spanning werd met de nieuwe asdic de zee afgezocht, maar er ge-

beurde niets, zodat op 13 april aan de Princess Pier in Melbourne kon worden afgemeerd.
Op 15 april werd in het dok doorgebracht voor het houden van de stabiliteitsproef, waarna de volgende dag naar Fremantle werd vertrokken. Gedurende twee dagen kreeg men met een westerstorm te kampen waarbij de vaart tot 8 mijl werd gereduceerd en een drietal scheurtjes aan stuurboordshuid onder de waterlijn ontstonden. Bij aankomst in Fremantle op 23 april werd dit vakkundig verholpen.

In de morgen van 30 april was het kleden in zondags tenue en tijdens een "alle hens voor de boeg" droeg KTZ. Jhr. E.J. van Holthe, nadat hij 3½ jaar het commando over Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" had gevoerd, het commando met gebruikelijk ceremonieel over aan de per vliegtuig uit Engeland gearriveerde KTZ. W. Harmsen. Onder commando van kolonel Van Holthe had het schip inmiddels 90.000 zeemijlen, dit is ongeveer 178.000 kilometer, bijna 4½ maal de omtrek van de aarde, afgelegd, waarbij enige honderden koopvaardijschepen werden geëscorteerd en slechts een enkele verloren was gegaan.

Op de platvoet van 1 mei werd tezamen met de "Tjerk Hiddes" voor een escortereis naar de Exmouth Golf vertrokken, waarvan op de achtermiddag van 4 mei, alleen, de terugtocht werd ondernomen. De volgende morgen vroeg bleek een matroos 2e klas, die in de ziekenboeg was opgenomen, overboord te zijn gevallen of gesprongen, hetgeen grote consternatie veroorzaakte. Hoewel meteen op tegen-koers werd gegaan werd niets meer van hem vernomen en moest worden aangenomen dat hij was verdronken.
Gedurende deze maand werden nabij Fremantle een aantal oefeningen gehouden die op 18 en 19 mei door vice-admiraal C.E.L. Helfrich werden bijgewoond.

Op 3 juli werd met de "Van Galen" naar buiten gestoomd om onze nationale trots de "Nieuw Amsterdam" naar Hobart op het eiland Tasmanië bescherming te verlenen. Deze reis verliep onder fraaie weersomstandigheden, doch enkele uren voor aankomst in Hobart werd asdiccontact verkregen en tijdens drie runs een zevental dieptebommen afgeworpen, echter zonder resultaat en het contact verloren ging en men op 8 juli aan de Ocean Pier kon afmeren. Meteen na olieladen werd nog dezelfde middag met het troepentransportschip ontmeert naar de eindbestemming Wellington dat op 12 juli werd bereikt. De ontvangst was overweldigend en er volgden verschillende officiële bezoeken, diners, lunches en party's, terwijl er iedere dag een bustocht was en door de Hollandse Vereniging een feestavond met dansen werd aangeboden. Op 23 juli werd met de "Nieuw Amsterdam" de terugreis aanvaard waarvan men op 27 juli behouden in Fremantle afmeerde.

Op 1 december ging de kruiser over van operatief bevel Commander Task Force 71 naar Commander in Chief Eastern Fleet. Tevens was het schip dringend aan groot onderhoud en reparaties toe, hetgeen in Engeland zou geschieden. Doch voor het zover was zou de kruiser tijdelijk de strijdkrachten in de Middellandse Zee gaan versterken omdat daar grote behoefte was aan sterkte anti-luchtbatterijen.
Op 11 december kwam vice-admiraal Helfrich aan boord om tijdens een "alle hens voor de boeg" een afscheidstoespraak te houden. Nadat van vele vrienden en bekenden afscheid was genomen, werd op 14 december om 08.45 uur ontmeert en in konvooiverband koers gezet richting Colombo, waar op 22 december op de boei werd afgemeerd en admiraal Sir James Somerville eveneens een afscheidstoespraak tot de bemanning hield. Op 27 december werd de reis naar Aden vervolgd dat op de eerste dag van het nieuwe jaar werd bereikt. Meteen werd overgegaan tot olie en water laden en nog dezelfde middag vertrokken om via het Suezkanaal op 9 januari 1944 in Algiers af te me-

ren.
Amper vijf dagen later werd de eerste oorlogsopdracht in dit gebied ontvangen in het escorte verlenen van konvooi GUS 27 met bestemming Gibraltar, waarbij men tevens kennis maakte met landgenoten aan boord van Hr.Ms. "Johan Maurits van Nassau" en "Friso".

Ongeveer vijf maanden zou de Nederlandse "luchtveger" haar diensten in het Middellandse Zee gebied bewijzen, doch van 9 tot 31 maart werd in Gibraltar verbleven voor ketelreiniging en enkele hoognodige herstellingen, waarbij van 20 tot 25 maart in het dok werd verbleven vanwege een buitenboordslekkage en het vastzitten van de invloeischuif in de voormachinekamer. Gibraltar zou voorlopig de thuisbasis blijven van waaruit op 6 april het escortewerk werd hervat.
Tot nu toe waren de verliezen tijdens het escorteren zeer gering geweest. Dit veranderde echter toen tijdens het escorteren van konvooi UGS 38 in de avond van 20 april ter hoogte van Cape Bengut op 40 mijl ten oosten van Algiers dit door ongeveer 25 vijandelijke torpedo- en bomvliegtuigen werd aangevallen. Vier koopvaardijschepen werden getroffen waarvan twee, de Britse "Royal Star" van 7.900 ton en de Amerikaan "Paul Hamilton" van 7.177 ton tot zinken werden gebracht. De twee andere schepen werden beschadigd, doch slaagden er in Algiers te bereiken.
Eén van de koopvaarders vervoerde een zeer explosieve lading en de klap was zo hevig, dat aan boord van de "Heemskerck" de asdic en radarsets buiten werking werden gesteld. Het was een geluk dat de asdic snel kon worden gerepareerd, want hierdoor kon even later een zekere torpedotreffer worden ontlopen. Bij de aanval met torpedo's, waarvan men de bellenbanen vóór en achter zag langs lopen, werd de Amerikaanse torpedobootjager "Lansdale" getroffen en tot zinken gebracht, terwijl twee vijandelijke vliegtuigen door eigen jachtvliegtuigen werden neergehaald.
Tussen het vele zware en vermoeiende escortewerk door werd als regel enkele dagen rust in Gibraltar genoten, waarbij dan complimentjes binnenstroomden en het schip de naam als "luchtveger" alle eer werd bewezen.

Op 27 mei 1944 ten 11.00 uur werd tijdens een "alle hens voor de boeg" met gebruikelijk ceremonieel het commando door KTZ. W. Harmsen overgedragen aan KTZ. W. v.d. Donker.

Intussen was bericht ontvangen dat op een werd in Liverpool ruimte was vrijgekomen voor reparatie en onderhoud van het schip. Zodoende werd op 8 juni afscheid genomen van talloze autoriteiten en bekenden en de volgende dag werd de onderbroken reis naar Groot Brittannië voortgezet en via de North Channel de Ierse Zee ingestoomd om op de dagwacht van 14 juni aan de West Wall in de Gladstone Dock bij de werf van Cammell Laird in Liverpool af te meren. Bij aankomst werd het volgende telegram ontvangen:

"Congratulations on return to U.K. in completion of nearly 2½ years valuable service in the S.W. Pacific and with the Eastern and Mediteranean Fleets".

Na enkele besprekingen met de verantwoordelijke autoriteiten omtrent de komende reparaties, werd een aanvang gemaakt met het afgeven van detailgoederen en werd de bemanning in de gelegenheid gesteld in ploegen van een welverdiend verlof te genieten. Vanaf 4 juli werd het grootste gedeelte van de bemanning in het West Kirby Camp ondergebracht en vanaf die dag kwam het werfpersoneel aan boord en onderging het schip een grondige reparatie die ongeveer een jaar duurde.
De enige vermeldenswaardige onderbreking was op 7 oktober het bezoek van Prinses Juliana, aan wie alle officieren werden voorgesteld en zij enkele woorden tot de verza-

melde bemanning richtte.
Hiermede was aan de eigenlijke oorlogstaak van Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" een einde gekomen, hoewel nog een lange en moeilijke weg te wachten stond. Het schip had intussen ruim 250.000 zeemijl afgelegd en was bij haar opvarenden zeer geliefd vanwege de bijnaam "Oude Jacob".

Op 15 september 1944 droeg KTZ. W. van den Donker tijdens een "alle hens voor de boeg" met gebruikelijk ceremonieel zijn commando over aan KTZ. Jhr. G.A. Berg.

Op 5 mei 1945 werden in verband met de bevrijding van Nederland de vlaggen van top gehesen, terwijl op 8 en 9 mei zondagse dienst werd gehouden in verband met het einde der vijandelijkheden in Europa.

Op 15 juni keerde de gehele bemanning weer aan boord terug, terwijl op 14 juli de eindinspectie van de herstellingen en ombouw plaats vond. Gedurende twee dagen werden in de Mersye Entrances proefvaarten gehouden en op 20 juli was de kruiser weer voor dienst gereed. Nog diezelfde dag werd Liverpool verlaten om de volgende dag met dymano-averij in Plymouth binnen te lopen. Dit euvel was binnen twee dagen verholpen en op 26 juli 1945 was Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" het eerste oorlogsschip dat na de bevrijding van ons land de haven van Amsterdam aan deed. Hier werden aanvullende voorzieningen getroffen en kregen de opvarenden voor het eerst weer gelegenheid hun verlof bij familieleden in huiselijke kring door te brengen.
Gedurende het verblijf in Amsterdam werd het schip van 11 tot 18 augustus opgenomen in het Oosterdok bij de machinefabriek N.V. Werkspoor, waarna het van 18 tot 23 augustus in het droogdok van de Nederlandse Dok Maatschappij lag.
Op 3 september werd uit Amsterdam vertrokken en koers gezet naar Chatham, waar van 4 tot 15 september werd verbleven voor reparatie aan de gyrokompassen en het echolood. Hierop werd tezamen met de "Van Galen" met spoed naar Nederlands Indië vertrokken om aanwezig te zijn bij de eerste grote landing op Java die op 2 oktober werd verwacht. Deze reis ging via Gibraltar, Port Said, Aden en Colombo en op 29 september meerde men in de haven van Tandjong Priok

Op 15 oktober 1945 werd tijdens een "alle hens voor de boeg" met gebruikelijk ceremonieel het commando door KTZ. G.A. Bergh overgedragen aan KLTZ.F.J. van de Poll.

Op 31 oktober vertrok de kruiser naar Bali waar het schip om 16.30 uur op de rede van Boeleleng ten anker kwam. Op dat tijdstip woei duidelijk zichtbaar de Nederlandse vlag voor het KPM-kantoor met daarnaast een rood-witte vlag die meteen bij het in zicht komen van het schip door de Japanse wacht werd neergehaald. Een half uur later was de commandant aan wal voor besprekingen met de Japanse commandant omtrent de bezetting van Bali, die uit 2.000 man en 900 marinemensen bleek te bestaan. Het ondervragen via een Japanse tolk was lastig en vertragend en de antwoorden van de Japanse commandant waren zeer diplomatiek, waarbij hij terdege overwoog wat hij zei.
In de avond van 5 november werd het anker gelicht en twee dagen later was men weer in Tandjong Priok terug waar de rest van de maand werd verbleven.

Na ontvangen orders vertrok het schip op 3 december naar Ambon met aan boord 250 Ambonese evacué's (52 mannen, 97 vrouwen en 101 kinderen met vrij veel barang, alsmede 5 ton rijst). Deze reis werd tevens benut om een aantal havens in de Grote Oost te bezoeken met naast Ambon de havens van Morotai, Menado, Sangi, Tarakan en Makassar.
Na het vertrek uit Priok werd een gescheurde dieptebom overboord gegooid in de hoop

een maaltje vis te verschalken, maar het resultaat was zeer matig. De bemanning deed echter zijn uiterste best het de gasten zo goed mogelijk naar de zin te maken en op 5 december werd het Sinterklaasfeest gevierd voor de Ambonese kinderen dat zeer geslaagd was. Met de Kerstdagen was men weer in Tandjong Priok terug.
Op 5 januari 1946 vertrok de kruiser vanuit Makassar naar Fremantle met aan boord 52 ex-krijgsgevangenen. Daar aangekomen werd met eigen middelen een onderhoudsbeurt aan het schip gegeven, waarbij tevens de inventarisgoederen werden aangevuld. Op 29 januari werd in de Town Hall te Perth ter afscheid en als tegenprestatie voor de ontvangen gastvrijheid een dansavond met cabaret gegeven, hetgeen een groot succes was.

Hr.Ms.Jacob van Heemskerck als opleidingsschip in 1951 voor de matrozenopleiding te Vlissingen.
Foto IMH.

Op 1 februari vertrok men weer naar Tandjong Priok waar men een week later arriveerde. Doch op 12 februari gingen opnieuw de trossen los om koers te zetten naar Singapore waar van 15 tot 23 februari op de rede werd verbleven, waarna het schip die dag in het Albert Droogdok werd opgenomen. Tot 17 maart werd hier verbleven, waarop de terugreis naar Priok werd ondernomen. Via Batavia werd op 21 maart in Soerabaja afgemeerd dat twee dagen later werd verlaten om samen met de "Van Kinsbergen" enkele Britse schepen naar Lombok te begeleiden voor de landing in de Laboean Tering Baai. Geregeld werd tussen de eilanden gepatrouilleerd en soms werd voor controle op contrabande en wapens een prauw aangehouden.
Op 24 april werd in Straat Soenda gevechtsschietoefeningen gehouden, waarbij het voormalige opnemingsvaartuig Hr.Ms. "Tydeman" als schietschijf fungeerde en hierbij tot zinken werd gebracht. Het was hierbij opvallend dat de Engelse 4-inch springgranaten weinig schade aan de opbouw hadden aangericht.

Op 21 mei werd de taak van patrouillevaren aan de "Van Galen" overgedragen en op 25 mei werd aan de reis naar Fremantle begonnen die ten doel had recreatie voor de bemanning, het aanvullen van de voorraden, gepaard gaande met enkele reparaties. De hiervoor uitgetrokken tijd was echter niet toereikend om alle achterstallige onderhoud uit te voeren dat langzamerhand zeer omvangrijk was geworden. Het schip was immers sinds de laatste dokperiode in Singapore ruim elf weken achtereen in de vaart geweest, waarvan slechts 10 stilligdagen beschikbaar waren. Het was dus onverantwoord de voorgenomen reis naar Nederland te ondernemen, zodat alsnog de meest urgente herstellingen werden verricht.

Op 17 juni werd Australië vaarwel gezwaaid en onder bijzonder fraaie weersomstandigheden meerde men op 22 juni in Soerabaja. Hier werden de meegenomen voorraden afgegeven en olie geladen, waarop naar Tandjong Priok werd gestoomd. Van hieruit werden nog enkele korte patrouilles uitgevoerd, doch op 10 juli werd het schip afgelost door Hr.Ms. "Evertsen" en nadat in Soerabaja nog een aantal voorraden waren afgegeven, werd op 22 juli vanuit Tandjong Priok de thuisreis ondernomen met aan boord een aantal ex-krijgsgevangenen.
Via Colombo, Aden, Port Said en Gibraltar werd op 29 augustus in Rotterdam afgemeerd, waarna het schip op de werf van Wilton Fijenoord in Schiedam gereed werd gemaakt voor een vlagvertoonreis naar Antwerpen. Dit had plaats van 21 tot 27 oktober, waarbij Koningin Wilhelmina een bezoek aan boord bracht. Na afloop werd teruggekeerd naar Rotterdam om vervolgens bij Wilton Fijenoord in Schiedam ligplaats te nemen voor verdere herstellingswerkzaamheden en het schip uit dienst werd gesteld en KLTZ. F.J. van de Poll zijn commando neerlegde.

Op 1 april 1947 nam KLTZ. A.A. Fresco tijdelijk het commando op zich, hetgeen hij op 1 mei 1947 overdroeg aan KLTZ. M.M. Merens.

Na een grondige verbouwing werd Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" op 24 juni 1947 door de nieuwe commandant, KLTZ. M.M. Merens, als artillerie-instructieschip weer in dienst gesteld.

Na wat opwerken en invaren werd in september een oefenreis naar Noorwegen gemaakt, waarna in oktober een oefening met Britse en Noorse schepen volgde.
Op 1 oktober was het kleden in zondags tenue en droeg aan boord van de "Heemskerck" de bevelhebber der zeestrijdkrachten, luitenant-admiraal C.E.L. Helfrich zijn functie over aan vice-admiraal Jhr. E.J. van Holthe, die vanaf de indienststelling tot 30 april 1943 commandant van de kruiser was geweest en zich dus bijzonder thuisvoelde, ook al waren er intussen de nodige veranderingen aan het schip zichtbaar.

Op 1 maart 1949 droeg KLTZ. M.M. Merens het commando over aan KLTZ. J.P.H. Perks, die dit op 1 november 1948 overdroeg aan KLTZ. G.N.H. Baron van Till, die als waarnemend commandant optrad tot 8 augustus 1949 toen KLTZ. C.J.W. van Waning dit op zich nam.
Vanaf 2 januari tot 4 mei 1950 was de kruiser vlaggeschip van het Smaldeel Nederlandse Antillen onder bevel van schout-bij-nacht J.J.L. van Willinge en maakte samen met Hr.Ms. "Karel Doorman" en "Johan Maurits van Nassau" een reis naar de West.
Na terugkeer werd in de Golf van Biskaje deelgenomen aan de eerste grote oefening van de Westerse Unie Activity en maakte van 13 tot 25 november met het Koninklijk Paar een reis naar Engeland voor een officieel statiebezoek. Hiertoe was speciaal smaldeel 4 samengesteld, waarin naast de "Heemskerck" ook de "Tjerk Hiddes" en "Marnix" aanwezig waren.

Op 15 december 1950 droeg KLTZ. C.J.W. van Waning het commando over aan de waarnemend commandant KLTZ. L.E. van Laer, tijdens de verbouwing tot wachtschip, die dit tot 9 maart 1951 op zich nam en op die datum overdroeg aan KLTZ. W.H. de Graaff.

Op 12 maart 1951 werd de kruiser in Vlissingen hoofdkwartierschip voor de Commandant Maritieme Middelen Vlissingen en aansluitend in september van dat jaar logementschip voor de matrozenopleiding in Vlissingen.

Op 30 januari 1952 droeg KLTZ. W.H. de Graaff met gebruikelijk ceremonieel het commando over aan KLTZ. J.G. Broekhuysen. Deze droeg dit op 14 mei 1954 weer over aan KLTZ. N.W. Sluiter.

Op 1 oktober 1954 werd Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" uit de operatieve sterkte afgevoerd en tot immobiel schip verklaard.
Op 5 september 1955 bracht Prinses Beatrix in Vlissingen een bezoek aan boord, hetgeen haar allereerste officiële bezoek aan de Koninklijke marine was.
In juli 1957 werd het schip ontwapend, waarna het van eind september 1957 tot juli 1958 in Schiedam als logementschip fungeerde voor de bemanning van de "Karel Doorman" tijdens de verbouwing van het vliegkampschip. Daarna diende de voormalige kruiser nog in Den Helder als logementschip voor de Dienst Conservatie.
Op 22 juni 1963 kwam het schip opnieuw in Vlissingen te liggen, waar het op 23 juni Hr.Ms. "Flores" als wachtschip afloste.
Hierna kwam het einde van de "Oude Jacob" met rasse schreden in zicht. Op 20 november 1969 werd het voor de laatste maal uit dienst gesteld en op 27 februari 1970 uit de sterkte afgevoerd. Door de dienst der Domeinen werd het schip op 23 juni 1970 voor ƒ 696.700,- verkocht aan de firma Van Castricum & Co. N.V. te Rotterdam, waarna het schip eind juli 1970 naar Alicante werd versleept voor de sloop.

UIT DE STERKTE AFGEVOERD, 27 februari 1970.

DE MINISTER VAN DEFENSIE s' GRAVENHAGE, 27 FEBRUARI 1970

Nummer: 789165/123782
Onderwerp: Afvoeren uit de sterkte der Zeemacht van Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck".

Gelet op de Koninklijke machtiging, verleend bij kabinetsrescript van 23 januari 1970 nummer 54;

Gehoord:
het advies van de chef van de marinestaf, de vlagofficier materieel en de hoofd-intendant der zeemacht;

Overwegende: dat:
a door het in gebruiknemen van de marinekazerne Vlissingen per 20 november 1969
Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" overbodig wordt als immobiel logementschip.
b het schip ook elders niet als logementschip is benodigd;

Bepaalt:
1 dat Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck" met ingang van de datum van deze beschikking
uit de sterkte der zeemacht zal worden afgevoerd;
2 dat met de tot de scheepsuitrusting behorende uitrustingsregister en legger-inventarisgoederen, alsmede met alle materialen van de scheepsinstallaties wordt
gehandeld op de wijze aan te geven door de hoofdintendant der zeemacht;
3 dat de beschikkingen vermeld in de bijlagen, met de daarbij vastgestelde uitrustingsbescheiden voor Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck", met ingang van de datum van deze beschikking worden ingetrokken;
4 dat tenslotte het voornoemde vaartuig ter verkoop zal worden overgedragen aan de dienst der domeinen.

DE MINISTER VOORNOEMD
voor deze
DE PLV. SECRETARIS-GENERAAL
w.g.drs. G.H.J.M. Peijnenburg

LIJST VAN COMMANDANTEN.

Naam:	Periode van tot:
Jhr. A. van Foreest	10-05-1940 tot 14-05-1940
Jhr. E.J. van Holthe	14-05-1940 tot 30-04-1943
W. Harmsen	30-04-1943 tot 27-05-1944
W. van de Donker	27-05-1944 tot 15-09-1944
Jhr. G.A. Berg	15-09-1944 tot 15-10-1945
F.J. van de Poll	15-10-1945 tot 01-04-1947
A.A. Fresco (tijdelijk)	01-04-1947 tot 01-05-1947
M.M. Merens	01-05-1947 tot 01-03-1948
J.P.H. Perks	01-03-1948 tot 01-11-1948
G.N.H. Baron van Till (waarn.)	01-11-1948 tot 08-08-1949
C.J.W. van Waning	08-08-1949 tot 15-12-1950
L.E. van Laer (waarn.)	15-12-1950 tot 09-03-1951
W.H. de Graaff	09-03-1951 tot 30-01-1952
J.G. Broekhuysen	30-01-1952 tot 14-05-1954
N.W. Sluijter	14-05-1954 tot 06-09-1957
J.A. Agelink van Rentergem	06-09-1957 tot 16-10-1957
	periode uit dienst, in conservatie
C.A. de Neef	02-04-1962 tot 12-10-1962
R.J. de Weerd	12-10-1962 tot 11-01-1963
J.C.K. Leeksma	11-01-1963 tot 17-06-1963
	schip uit dienst
H.J.M. Hagdorn	03-12-1963 tot 17-11-1964
E.W.H. Nieuwenhuisen	17-11-1964 tot 20-09-1965
R.J. de Weerd	20-09-1965 tot 15-11-1967
J.W. van de Graaf	15-11-1967 tot 20-11-1969

VERANTWOORDING GEBRUIKTE BRONNEN.

1 Archieven Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag.

2 Marinemonografiën, deel 2, hoofdstuk 9 en 10.

3 Jaarboeken van de Koninklijke marine, diverse jaargangen.

4 Maandblad "Alle Hens", diverse jaargangen.

5 Marineblad, A.H.J. van der Schatte Olivier, 1938

6 Zij vochten op de zeven zeeën, K.W.L. Bezemer.

7 Verdreven doch niet verslagen, K.W.L. Bezemer.

8 Gegevens L.M. Kruik.

9 Gegevens scheepsjournaals

10 Foto's H.H. Kragt, Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag.

INHOUDSOPGAVE.

Inleiding	1
Specificaties Hr.Ms. "Tromp".	2
Scheepsembleem	3
Schepen die de naam Tromp hebben gevoerd	4
Scheepsinrichting en uitrusting	6
De geschiedenis van Hr.Ms. "Tromp".	8
Uit de sterkte afgevoerd	32
Lijst van commandanten	33
Specificaties Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck"	34
Scheepsembleem	35
Schepen die de naam Jacob van Heemskerck hebben gevoerd	36
De geschiedenis van Hr.Ms. "Jacob van Heemskerck"	37
Uit de sterkte afgevoerd	61
Lijst van commandanten	62
Verantwoording gebruikte bronnen	63

IN DEZE REEKS ZIJN REEDS VERSCHENEN:

Amerikaansefregatten van de Van Amstel-klasse en de Wolf-klasse.

Nederlandse torpedobootjagers.

Onderzeebootjagers van de Holland- en Friesland-klasse.

The Terrible Twins, Hr.Ms. Soemba en Hr.Ms. Flores.

De flottieljeleiders Hr.Ms. Tromp en Hr.Ms. Jacob van Heemskerck.

Nederlandse Motortorpedoboten (MTB's).

Alle schepen van de Mijnendienst in woord en beeld.

De Van Speijk-klasse fregatten.

De Standaardfregatten van de Kortenaer-klasse.

De kruiser Hr.Ms. De Ruyter.

De kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën.

Opnemingsvaartuigen Hr.Ms. Snellius en Hr.Ms. Luymes.

Geleidewapenfregatten Hr.Ms. Tromp en Hr. Ms. De Ruyter.

De geschiedenis van Hr.Ms. Overijssel.