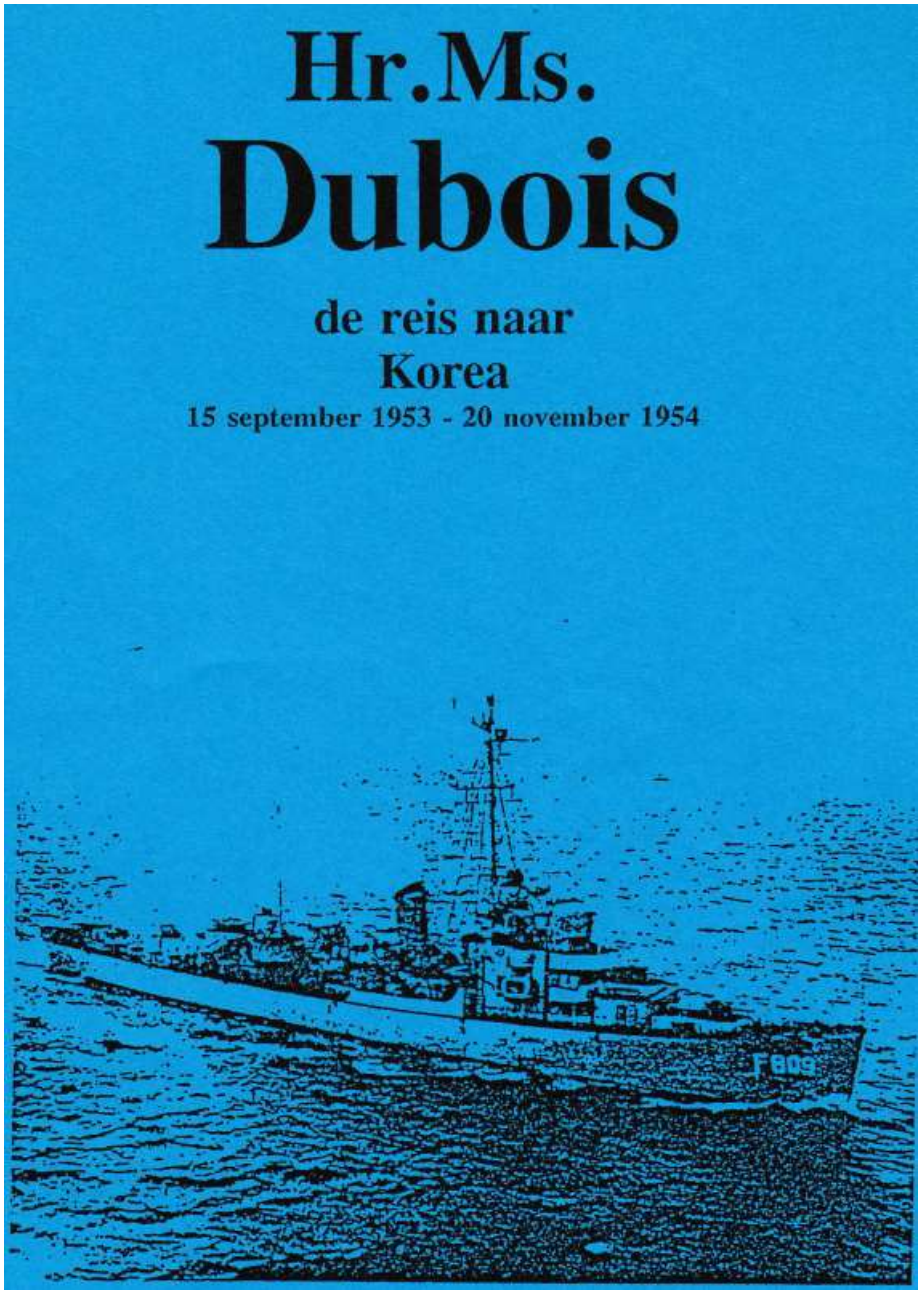


REISVERSLAG VAN HR.MS. FREGAT DUBOIS
DEN HELDER—YOKOSUKA,
van 15 September tot 10 November.

Commandant:
Luitenant ter zee der eerste klasse T. Jellema.
Hr.Ms. Dubois reisde naar de Koreaanse wateren ter aflossing van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau als onderdeel van de zeestrijdkrachten der Verenigde Naties.

Nautisch gedeelte.
Op 15 September vertrok Hr.Ms. Dubois onder gunstige weersomstandigheden ten 11.00 uur uit Den Helder, teneinde via Palma/Mallorca, Aden, Colombo, Singapore en Hongkong op 5 November te Yokosuka te arriveren en aldaar de dienst van Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau in de Koreaanse wateren over te nemen. Tijdens de uitreis werd opdracht ontvangen na overname dezer dienst een niet-officieel bezoek te brengen aan Yokohama van 6 tot 10 November.

Aangezien het oorspronkelijke reisprogramma via Haifa leidde, doch deze haven onverwacht uitviel, werd tijdens de uitreis voorgesteld alle dagen van aankomst en vertrek na Palma 2 dagen te vervroegen teneinde meer tijd beschikbaar te krijgen voor de overname.
Van Den Helder tot Gibraltar werd de route gevolgd via het lichtschip „Noord Hinder", Dungeness, Casquets, Ushant, Finisterre en St. Vincent. Behoudens enige buiïgheid in het Kanaal werd dit gedeelte van de reis gekenmerkt door zeer fraai weer. Het vurenzicht was buitengewoon groot, de flap werd dikwijls op enige malen de normale zichtbaarheidsafstand verkend. Van Gibraltar, hetwelk op de eerste wacht van Zaterdag 19 September werd gepasseerd, werd tot Cape Palos de kustlijn gevolgd voor oefening in landverkenning waarna rechtstreeks koers werd gezet op La Formentere (Pta Dalja) om vervolgens koers te bepalen op de ingang van de baai van Palma. Tevens werd enigszins vaart verminderd teneinde op het voorgenomen tijdstip (Maandag 21 September ten 14.00 uur plaatselijke tijd) te Palma te arriveren. Ook op dit gedeelte van het eerste traject was het zeer fraai weer. Na Gibraltar liep de temperatuur zo snel op (25 graden met vrijwel geen daling op de nachtwachten) dat op Zondagochtend reeds moest worden overgegaan op tropenkleding.

Hr.Ms. Dubois vertrok op 24 September ten 18.00 uur plaatselijke tijd uit Palma met bestemming Aden. Na het passeren van Cape Bon op de dagwacht van Zaterdag 26 September werd rechtstreeks koers gezet op Malta, hetwelk op de eerste wacht aan de noordzijde werd gepasseerd waarna aanvankelijk koers werd gezet op Port Said. I.v.m. het nog steeds van kracht zijnde convooisysteem in het Suez-kanaal werd de Nederlandse consul te Port Said verzocht een zodanige regeling te treffen dat het schip met het middagconvooi van Woensdag 30 September zonder oponthoud te Port Said rechtstreeks het kanaal zou kunnen invaren. Als gevolg hiervan werd i.v.m. het thans aanwezige tijdoverschot op de achtermiddag-wacht van Zondag 27 September koers bepaald langs de zuidkust van Kreta.

In overeenstemming met de getroffen regeling werd op 30 September ten 11.00 uur plaatselijke tijd de haven van Port Said binnen gelopen waarna de havenloods, de vertegenwoordiger der Kanaalmij. en de Egyptische controleartsen aan boord kwamen. Alle formaliteiten werden tijdens de vaart vervuld, waarbij het Suez-certificaat, aangezien dit nieuw was, ter fotocopiering werd ingenomen (en later te Hongkong weer werd ontvangen). Ten 11.45 uur werd van loods verwisseld en stoomde het schip als eerste van het zuidgaand convooi het kanaal in. Aan de Kanaalmij. was telegrafisch verzocht het tegenliggend convooi te mogen passeren, waarop in zoverre toestemmend werd geantwoord, dat op Lake Timsah het zevende schip van het convooi, zijnde een geladen benzinetanker van 20.000 ton, moest worden afgewacht, waartoe geankerd diende te worden.
De kanaalloods, een Fransman, welke moeilijk Engels sprak, verwachtte voor Lake Timsah circa 4 schepen te passeren. Geheel volgens het voor Hr.Ms. Dubois vastgestelde schema varende, werden na de tweede spoorbrug, welke weldra in gebruik zal worden genomen, de eerste drie schepen gepasseerd (in dit verband zij opgemerkt dat dit met weinig wind of recht voor- of achterinkomende wind zonder bezwaar is uit te voeren. Met stijve dwarswind moet deze manoeuvre voor dit type fregatten worden afgeraden).

Toen echter steeds meer schepen naderden, rees bij de commandant ernstige twijfel of de passage met de tanker wel op Lake Timsah zou lukken en werd de loods gesuggereerd vast te maken. Deze verzekerde echter dat de bewuste tanker ongetwijfeld op dit meer zou wachten. Onder de aandacht zij gebracht, dat in het kanaal geladen tankers steeds benedenwinds moeten worden gepasseerd, terwijl de loodsen huiverig voor geluidsseinen blijken te zijn

hetgeen tot moeilijke situaties kan leiden, immers op het moment dat Hr.Ms. Dubois de laatste bocht voor Lake Timsah stuurboord indraaide, draaide ook de bewuste tanker de bocht in (aanvankelijk gedeeltelijk verbolgen achter de hoge stuurboordswal). Beide schepen hielden stuurboordswal. Op een voor de commandant geheel onverwacht moment gaf de loods order over te scheren naar bakboordswal (i.v.m. de windrichting, waarvan de kracht echter vrijwel nihil was), met het gelijktijdig commentaar dat de tanker ook stuurboordswal zou kiezen. Enige sein werd bij deze manoeuvre niet gegeven. Hoewel de commandant, gezien de positie van de tanker, liever stuurboordswal had gehouden, was terugscheren naar deze wal onmogelijk, zonder, gezien de pertinente bewering van de loods, de tegenpartij in verwarring te brengen. Op het allerlaatste moment draaide ook de tanker bakboord uit zodat beide schepen elkaar rakelings passeerden (circa 8 meter), daarbij nog gehinderd door de aanwezigheid van een 3-tal lichtboeien en een 3-tal Egyptische zeilprauwen. Ondanks de pertinente bewering van de loods, is de commandant er van overtuigd dat de tegenpartij deze manoeuvre niet had verwacht en mogelijk zelfs onkundig van de komst van Hr.Ms. Dubois is geweest.

Hoewel dus het passeren van schepen van 8 à 10.000 ton in het kanaal bij goede weersgesteldheid voor dit type fregat alleszins verantwoord is, meent de commandant ook in het algemeen te moeten adviseren om, zodra volgens de loodsen in het tegenliggend convooi grote tankers zitten, niet teveel op de getroffen regeling en verzekering der loods te vertrouwen en tijdig vast te maken, aangezien hem ook uit latere gesprekken met Engelse officieren gebleken is, dat deze situaties de laatste tijd meer dan eens voorkomen.
Ten 17.00 uur werd op Lake Timsah geankerd, in afwachting van het wisselen der loods. Ten 19.30 uur werd wederom ingedraaid en plaatste Hr.Ms. Dubois zich wederom aan de kop van het inmiddels naderende, achtergebleven convooi, waarop ten 21.30 uur wederom werd geankerd in het zuidelijke gedeelte van het Groot Bittermeer in afwachting van het noordgaande nachtconvooi, hetwelk van de 9 schepen 8 tankers, waarvan 5 van 18.000 ton of meer, telde.
Op de hondenwacht van 1 October werd ten 02.00 uur anker gelicht en wederom aan de kop van het eigen convooi het resterende gedeelte van het kanaal afgelegd. Ten 04.30 uur werd Suez gepasseerd, de loods afgegeven, dankzij een vriendelijke geste extra mailsluiting afgegeven aan een vertegenwoordiger van het consulaat en de Rode Zee ingestoomd.

De gehele tocht door het kanaal had $16^1/_2$ uur geduurd. Voor de nachtverlichting is gebruik gemaakt van de beide 10" seinlampen terwijl af en toe de 24" lampen werden gebruikt, voornamelijk bij het passeren van baggermolens, enz.

Door de Rode Zee werd de normale route gevolgd. Het weer was wederom zeer fraai met aanvankelijk in het noordelijke gedeelte een straffe Noordwestelijke wind, welke echter spoedig verminderde waardoor de temperatuur in het schip met sprongen omhoog liep tot circa 110 graden F. en niet eerder zou zakken dan na Hongkong. Op de platvoet van Zondag 4 October werd nabij Jubal rendez-vous gemaakt met Hr.Ms. Willem van der Zaan onder commando van kapitein-luitenant ter zee P. van Willigen op thuisreis naar Nederland. Aangezien aan dit schip post moest worden afgegeven en beide schepen tijd over hadden, werd gedurende een paar uur in elkaars nabijheid gestopt gelegen en onderling opgelopen terwijl Hr.Ms. Dubois de toko van Hr.Ms. Willem van der Zaan van enige voorraden voorzag. Op de eerste wacht werd de reis vervolgd en na het passeren van Perim op de achtermiddagwacht van 5 October koers gezet op Aden alwaar op Dinsdag 6 October ten 08.30 uur werd afgemeerd langs de Prince of Wales Pier. Ook dit gedeelte van de reis was het zeer fraai weer en zijn geen bijzonderheden te vermelden.

In verband met ernstige vertraging bij het olieladen werd het aanvankelijk bepaalde vertrek op Dinsdagavond uitgesteld tot Woensdagochtend daglicht, mede i.v.m. de aard van de ligplaats t.o.v. andere schepen en de vele onverlichte boeien welke het manoeuvreren in het donker zeer ongewenst maakten. Ten 05.30 uur werd ontmeerd en vrijwel rechtstreeks koers gezet op Minicoi tussen Guardafui en Sokotra door. Van Minicoi af werd koers bepaald op Colombo hetwelk op de dagwacht van Woensdag 14 October werd aangelopen en alwaar ten 08.00 uur werd afgemeerd op de boeien S 4. Behoudens enige zware regenbuien, voornamelijk gedurende de hondenwacht der laatste 3 dagen, was ook op dit traject het weer zeer fraai. Op de eerste wacht van 12 October werd een onmanoeuvreerbaar schip ontmoet hetwelk het m.s. „Karimata" uit Amsterdam bleek te zijn doch op een desbetreffende vraag geen assistentie bleekte behoeven. Naderhand werd dit schip met ernstige machineschade door de sleepboot „Oostzee” uit Colombo opgehaald en naar deze haven teruggesleept.

Aden

In verband met noodzakelijke reparatie en onderhoud aan de motoren werd het vertrek uit Colombo 1 dag uitgesteld en werd, op 16 October ten 13.30 uur plaatselijke tijd ontmeerd. Via West- en Zuidkust van Colombo werd rechtstreeks koers gezet op Poeloeh Weh, hetwelk gepasseerd werd op de achtermiddagwacht van Maandag 19 October, nadat op de voormiddagwacht het m.s. „Oranje” op thuisreis naar Nederland van nabij was gepasseerd. Via Straat Malakka werd op de voormiddagwacht van Woensdag 21 October Singapore aangelopen en ten 10.00 uur plaatselijke tijd geankerd op de Man of War Anchorage. De in Straat Malakka te verwachten noord-gaande stroom was vrijwel afwezig, doch i.v.m. de vertraging ontstaan door het verlate vertrek uit Colombo werd op de achtermiddagwacht van Maandag overgegaan op 3 diesels (15 mijl) teneinde op tijd in Singapore te arriveren. Behoudens veel buiïgheid, voornamelijk op de nachtwachten tussen Colombo en Poeloeh Weh, was het weer voortreffelijk, in het bijzonder in Straat Malakka.

Naar aanleiding van een bij aankomst te Singapore ontvangen telegram dat i.v.m. Trafalgar Day het vertrek aldaar 1 dag was uitgesteld, werd op Vrijdag 21 October ten 10.00 uur plaatselijke tijd anker opgegaan met bestemming Hongkong.
Op dit traject was 1 dag speling genomen i.v.m. het eventueel optreden van typhoons. Het weer bleef behoudens enige buiïgheid fraai, waarbij echter de barometer, hoewel de dagelijkse gang normaal bleef, aanvankelijk weinig, later in belangrijke mate lager stond dan volgens de atlassen mocht worden verwacht, zodat hieraan voortdurende aandacht werd besteed. De Weerberichtenvoorziening, welke in dit gebied goed is te noemen, gaf aanvankelijk in het geheel geen oplossing voor deze lage stand, totdat uiteindelijk bleek dat zich beoosten Luzon een typhoon aan het ontwikkelen was. Deze bereikte echter de Zuid-Chinese zee eerst op de dag van aankomst van Hr.Ms. Dubois te Hongkong.

Na gedurende vele dagen vrijwel stationnair nabij de scheepvaartroute te zijn blijven hangen en na aanvankelijk koers te hebben gezet op Hongkong is deze typhoon (Betty) zeer langzaam in de Golf van Tonking verdwenen. Als gevolg van dit fraaie weer was op het traject Singapore—Hongkong een volle dag over en werd toestemming verzocht en verkregen op 28 October Hongkong binnen te lopen, alwaar ten 08.30 uur plaatselijke tijd werd afgemeerd op boei no.12.

Op 30 October werd ten 11.00 uur plaatselijke tijd ontmeerd en via Straat Formosa en Van Diemenstraat koers gezet op Tokyo Bay, teneinde aldaar op 4 November te arriveren.
De bedoeling was dit traject aanvankelijk af te leggen met de normale vaart van 13 mijl, hopende dat de Noord-Oostgaande Kurosi of Japan Stream het gewenste overschot zou geven om op de voorgenomen tijd Yokosuka te bereiken dan wel t.z.t. over te gaan op een hogere vaart.
Was de weersverwachting voor dit gebied gedurende het gehele verblijf te Hongkong zeer gunstig en ook bij vertrek nog zeer goed, al spoedig bleek zich nabij Straat Formosa een gebied van harde wind te ontwikkelen hetgeen echter, gezien de tijd van het jaar, geen verwondering wekte. Reeds op de hondewacht moest worden verminderd tot 330 omwentelingen, i.v.m. zwaar stampen en hoog overkomende zeeën. Van tijd tot tijd kon weer worden opgevoerd tot 390 omwentelingen, totdat van de hondewacht van Zaterdag 31 October af vrijwel continue gedraaid moest worden met 310 omwentelingen. Uit de summiere weerberichten, welke zich bovendien vrijwel uitsluitend met typhoon Betty bezig hielden viel aanvankelijk geen enkele conclusie te trekken. Toen uiteindelijk vermoed werd dat door (na passeren van Formosa) meer Oostelijk te sturen het stormveld zou kunnen worden ontlopen, bleek dit gebied volgens de iets meer volledig wordende berichten zich meer oostelijker uit te breiden en vrijwel met het schip in Noordelijke richting te verplaatsen, zodat van ontkomen geen sprake was. De hoge zee vrijwel recht op de kop en de wind met somtijds kracht 9 hield aan tot de voormiddagwacht van Maandag 2 November, waarna weer geleidelijk kon worden opgevoerd tot 380 omwentelingen.

Bij het aanlopen van straat Diemen nam de zee aanmerkelijk af zodat weldra (op de voormiddagwacht van 3 November) werd overgegaan op 17 mijl (490 omwentelingen) teneinde alsnog te trachten de verloren tijd in te halen. Door de hoge zee aan de andere (Oost) zijde dezer straat moest echter wederom vaart worden verminderd. Ten 09.30 uur van de 6e November werd de haven van Yokosuka binnengestoomd alwaar ten 10.15 uur werd afgemeerd langszij Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau op ligplaats no. 11 (Floating Pier in Trumanbay). Het aanlopen van de Van Diemenstraat gebeurde i.v.m. de weersomstandigheden geheel op rader evenals het passeren van Formosa en het aanlopen van Yokosuka. Het aan- en binnenlopen van de baai van Tokio levert 's nachts geen enkele moeilijkheid op wegens de zeer goede verlichting van dit gebied.

Op 6 November ten 10.00 uur plaatselijke tijd werd ontmeerd en opgestoomd naar de haven van Yokohama. Bij de ingang van het havengebied werd het schip opgewacht door een havenpatrouillevaartuig en voorgestoomd naar de binnenhaven alwaar een Japanse loods aan boord kwam. Op zijn aanwijzingen werd ten 12.15 uur afgemeerd langs de Yamanouchipier.

Op 10 November ten 10.00 uur plaatselijke tijd werd ontmeerd, ditmaal zonder loods en, wederom begeleid door het havenpatrouillevaartuig, naar buiten gestoomd alwaar koers werd gezet op Yokosuka met de bedoeling aldaar ten 12.00 af te meren.

Aangezien de ingang der Yokosukabaai zeer nauw is en juist het Amerikaanse vliegdekschip „Wasp” met een 4-tal torpedobootjagers naar binnen ging werd geruime tijd op en neer gehouden totdat ten 13.00 uur de ligplaats werd geseind en ten 13.15 uur langszij de USS. PD 123 op Berth D 3 werd afgemeerd (voor- en achter- boeien).

Reden en havens.
PALMO DE MALLORCA: (zie Br. Adm. Chart 3036).

Het binnenlopen van de Baai van Palma en het aanlopen van de haven leverde geen enkele moeilijkheid op wegens het zeer fraaie weer en de goede verkenningspunten. Dicht bij het Z.W. einde van de Muelle Nuevo kwam een vrij goed Engels sprekende loods aan boord. Op zijn aanwijzingen werd gemeerd aan de Noordzijde van genoemde Muello met het achterschip tegen de kade. De ligplaats welke volgens inlichtingen de meest gebruikelijke is voor bezoekende- en Spaanse oorlogsschepen tot en met jagergrootte bevindt zich nabij het kadehoofd, waarop het Post Office is gevestigd.

Langs dit hoofd lag en ligt vrijwel voortdurend een vrachtschip van circa 3000 ton van een vaste lijndienst terwijl op circa 40 meter afstand meer buitenwaarts vrijwel constant een of meerdere mijnenvegers (type „Bidasoa”) gemeerd liggen. Ligplaats langs de aanwezige kadehoofden meer buitenwaarts is vrijwel nimmer beschikbaar omdat deze voortdurend zijn bezet door vracht- en passagiersschepen van de vaste lijndiensten op Spanje en Frankrijk. Het meren dient met de nodige voorzichtigheid te geschieden, aangezien de beschikbare draairuimte vrij klein is. Bovendien liggen aan de overzijde van de haven grote aantallen jachten welke het zwaaien naar de ligplaats enigszins „benauwend” maken.
Alleen goed manoeuvrerende schepen zullen, bij gunstige weersgesteldheid op eigen kracht de manoeuvre kunnen uitvoeren. In andere gevallen dient van sleepboothulp gebruik te worden gemaakt. Deze sleepboten zijn beschikbaar van de Spaanse Marine en lagen „stand by” bij aankomst en vertrek van Hr.Ms. Dubois, doch behoefden niet te worden gebruikt.

In verband met het voorgaande moet nog worden opgemerkt dat ruim voor het opdraaien bakboordsanker gepresenteerd moet worden (i.v.m. het t.z.t. weer wegstomen) terwijl de ankergrond slecht is. Er moet zeer willig van de ketting gestoken en zelfs uitgedraaid worden, terwijl eerst na circa 50 meter op het anker kon worden gemanoeuvreerd.
Schepen welke slechts één anker kunnen presenteren, zoals b.v. de fregatten, zijn enigszins gehandicapt, daar, eenmaal gemeerd liggende, dit anker teveel dwarsuit staat om voldoende steun te geven bij de meestal overdag heersende Noordelijke winden. Dit euvel kan gedeeltelijk worden opgevangen door over stuurboord dwarstrossen te zetten, doch het geheel blijft zeer flexible. Voor de als regel ’s nachts doorstaande Zuidelijke winden, welke ook krachtiger zijn dan de Noordelijke, is deze ligplaats goed. Schepen, groter dan jagers, dienen ligplaats te kiezen op de „Anchorage” buiten de Muello Nuevo, hetgeen tot op geringe afstand van dit Breakwater kan geschieden. De ankerplaats is vrij goed beschut en regelmatig bezet door grote tot zeer grote vracht- en/of passagiersschepen.

De aandacht wordt echter gevestigd op het gestelde in de Med. Pilot Vol. I, page 173, onder „Anchorages, Pilotage” betreffende de wind gedurende de winterperiode, waarbij de toestand van de zee communicatie met de wal voor sloepen gevaarlijk c.q. onmogelijk maakt.
Bij aankomst op de ligplaats stond een meerploeg van de Spaanse marine gereed welke zeer behulpzaam was, doch alleen Spaans spreekt. Het is in het algemeen opvallend hoe weinig een

ieder, met uitzondering van het winkelpersoneel, de Engelse of Franse taal spreekt. Dit geldt wel in het bijzonder voor het personeel der Spaanse marine.
Tenslotte moet van de ligplaats nog worden vermeld, dat deze gunstig is i.v.m. het feit dat voortdurend water van de wal kan worden geladen, terwijl de afstand tot de stad slechts 5 minuten lopen is en men dan reeds vrijwel onmiddellijk in het centrum van vermaak en het winkelgedeelte staat, dan wel nabij tramhalten of taxistandplaatsen (de taxi's zijn goedkoop doch oud).

Het Breakwater nabij Pta de Sn. Carlos wordt in Oostelijke richting uitgebreid, maar het zal nog wel geruime tijd duren, aleer dit voltooid is, hoewel algemeen wordt ingezien dat de gereedheid hiervan de buitenankerplaats zeer veel ten goede zal komen. Oostwaarts van de lichtboei welke deze dam markeert, strekt zich in het verlengde dezer dam een zeer smalle, lange verkleuring in het water uit. Volgens de loods is daar ter plaatse de diepte nog steeds 10 meter, zodat deze plek veilig kan worden gepasseerd. Eerst bij geringere diepte dan 10 meter wordt de desbetreffende lichtboei weer om de Oost verlegd.
In deze haven werden aardappelen, verse groenten en fruit aangekocht. Zowel de kwaliteit als de verscheidenheid was goed tot zeer goed. De bestellingen werden op tijd en op het juiste gewicht afgeleverd. Tevens werd 38 ton drinkwater van eveneens goede kwaliteit geladen.

ADEN: (zie Br. Adm. Chart no. 3660).

Aden

Het schip kreeg ligplaats aan de uiterste kop van de „Prince of Wales" of „Boom Defence" pier langs de Noordzijde alwaar voor dit type schepen voldoende water staat. Deze ligplaats, hoewel op zichzelf goed, is moeilijk te benaderen i.v.m. het feit dat de omliggende boeien als regel bezet zijn met sleepboten en bunkerende schepen. Om deze reden adviseerde de loods dan ook tijdig voor donker weer te vertrekken mede i.v.m. de stroom welke hier echter zeer gering is. Het olieladen, de enige reden waarom Aden werd aangelopen, geschiedt d.m.v. lichters welke slechts een laadeapaciteit van 30—40 ton hebben. Het laadtempo is daardoor laag en tevens neemt het wisselen van lichters ook veel tijd in beslag. Dit was dan ook reden dat het laden eerst geruime tijd na donker worden gereed was en besloten moest worden eerst de volgende morgen bij dagworden te ontmeren, temeer daar het schip thans helemaal door andere schepen was ingesloten. Bij het vertrek werd geen loods gebruikt in welk verband het volgende zij opgemerkt:

a. Zoals ook reeds in voorafgaande rapporten is vermeld, moet kaart 3660 met de nodige voorzichtigheid worden gehanteerd, daar zowel het aantal als de positie van de meerboeien en betonning in de Inner Harbour zeer sterk afwijkt van de werkelijkheid.

b. De seinen welke gehesen worden op het „Signal Station" ter regeling van het in- en

uitgaande verkeer voor de Inner Harbour wijken volledig af van hetgeen staat vermeld in de desbetreffende „Pilot”. Het is m.i. daarom wenselijk bij binnenkomst een loods te gebruiken en bij vertrek zonder loods, tevoren de nodige inlichtingen in te winnen. Helaas ontbrak de tijd om de betrokken havenautoriteit te bereiken teneinde volledig te worden ingelicht.

Gezien de opgedane ervaring met olieladen zal het ook wenselijk zijn hiervoor meer tijd uit te trekken dan een halve dag, zoals thans het geval is geweest, ofschoon in de naaste toekomst verbetering in deze zaak mogelijk is, daar aan de andere zijde van de baai een grote olieraffinaderij met bunkerstation uit de grond wordt gestampt. In de maand November wordt het eerste schip aldaar reeds verwacht.
In deze haven werd dieselolie en drinkwater geladen, terwijl een kleine hoeveelheid aardappelen werd aangekocht. Deze aardappelen waren geïmporteerd uit Italië en bleken van uitstekende kwaliteit. Geadviseerd werd bij het drinkwater extra kalk te voegen.

COLOMBO: (zie Br. Adm. Chart 914).

Colombo

Na aanvankelijk bericht te hebben ontvangen van het „Pilot Station” buitengaats te ankeren, werd dit sein op het laatste moment gecanceld en verzocht de haven binnen te stomen. Op aanwijzingen van de Britse loods werd tussen een groot aantal schepen door gemanoeuvreerd en ligplaats verkregen op boei S 4 nabij de „Block Jetty”. Opgemerkt zij dat kaart 914, uitgave 3th June 1953, de nummers van de ligplaatsen niet vermeldt, hetgeen het inzicht hierin bemoeilijkt. Voor werd afgemeerd op bakboordsanker en een tros op een boei; achteruit werd op een boei gemeerd. Een sleepboot lag „stand by” en moest te hulp worden geroepen om op te duwen toen tijdens de laatste draai de stuurboordsschroef uitviel.
De inheemse „boeiploegen” werken vlot en goed.
De werkzaamheden in de haven aan de aanleg van kaden langs het South West Breakwater vinden goede voortgang. Zeer binnenkort hoopt men hier de eerste mailboten ligplaats te kunnen geven.

In verband met noodzakelijk onderhoud aan de hulpdiesels, werd brood van de wal betrokken, evenals aardappelen, verse groenten, fruit en enkele gamelle-artikelen. Hoewel de bestelling een paar uur te laat werd afgeleverd, wekte de leverancier de indruk alle moeite te doen om een goede bediening te bieden. De gewichten waren ruim en de kwaliteit was goed.

Voor de reparatie aan enkele electrische motoren werd de hulp ingeroepen van de Marine-autoriteiten ter plaatse, welke de opdracht doorgaven aan Walkerse & Co. Ltd. Engineers. Deze firma is zeer goed, doch het is volgens ervaringen van de Royal Navy noodzakelijk voortdurend eigen toezicht bij het uitvoeren der opdracht te hebben.

SINGAPORE: (zie Br. Adm. Chart 1995).

Na aanvankelijk geen verbinding te kunnen krijgen met Singapore, werd ter hoogte van Poeloeh Sambo een telegram ontvangen van Flag Officer Malyan Area op de Man of War Anchorage te ankeren. De ligplaats is vrij gunstig doch is vrij ver van de aanlegplaats voor sloepen, hetgeen voor schepen met slechts één motorsloep, zoals de fregatten, een te zware opgave is. De sloep raakte dan ook op de dag van vertrek defect en was eerst te Yokosuka weer bedrijfsgereed.

Hoewel in dit jaargetijde in de namiddag zware buien zijn te verwachten en ook voor aankomst elke dag optraden, bleven deze gedurende het verblijf van het schip gelukkig achterwege. Bijzonderheden t.a.v. deze rede zijn niet te melden, behoudens dat de witte spitse tonnen, voornamelijk voorkomende in het blauw gekleurde gebied, van Adm. Chart 1995, op deze kaart slecht uitkomen, hetgeen aanleiding kan zijn tot vergissingen. De scheepvaart op deze rede is zeer druk, waarbij de Nederlandse vlag in zeer grote mate is vertegenwoordigd. Levensmiddelen, aardappelen, verse groeten en fruit waren van goede kwaliteit, de gewichten waren juist en de bestelling werd op tijd afgeleverd. De watervoorziening was goed, dagelijks kon worden geladen uit een prauw.

HONGKONG: (zie Br. Adm. Chart 3605 en 1459).

Hongkong

In verband met de mogelijkheid van beschieting vanaf de gebieden in handen van communistisch China, wordt voor het binnenlopen van Hongkong thans vrijwel uitsluitend de Oostelijke toegang gebruikt. Ook bij het aanlopen van deze toegang dient men i.v.m. het bovenstaande ruim vrij te blijven (minstens 5 mijl) van de Rema Isl. en Po Toi.
De toegang is gemakkelijk te bevaren, doch scherp zal moeten worden uitgekeken naar Chinese jonken welke meestal of niet, of pas op het laatste moment een licht tonen. Overdag kriskrassen in de nabijheid der binnentoegang grote aantallen vissersbootjes rond. De enige methode om hier doorheen te komen is om zoveel mogelijk vaste koers te sturen en veelvuldig de sirene te laten loeien, waarop deze vissers als regel maken dat zij weg komen. De ligplaats is zeer gunstig gelegen nabij de sloepenaanlegplaats bij de China Fleet Club, terwijl het merendeel der boeien zgn. typhoonboeien zijn, waarachter dus voor kleine schepen een typhoon kan worden afgereden.

In de haven werden vele Engelse en Amerikaanse oorlogsschepen aangetroffen, het grootste deel voor enige dagen te Hongkong, vertoevende voor een „afleidingsbezoek" vanuit de Koreaanse wateren. Ook is er nog een vrij drukke handelsscheepvaart, de kaden op Kowloon liggen voortdurend bezet met grote vracht- en passagiersschepen, waaronder momenteel vrij

veel troepenschepen voor aflossingsdetachementen. Ook hier is de Nederlandse vlag nog goed vertegenwoordigd.
Te Hongkong werden brood, kaas, rijst, aardappelen en verse groenten aangekocht. De kwaliteit was over het algemeen goed tot zeer goed, terwijl de leveranties op tijd en op het goede gewicht werden afgeleverd. Opvallend was een zeer goede wijze van verpakking dezer bestellingen. Ook het laden van drinkwater gaat alhier vlot.

Hongkong, USS Tarawa CVA 40

YOKOSUKA: (zie Br. Adm. Chart 3878 en 3548).

De ingang van de baai van Tokio wordt afgesloten door een netversperring zoals op kaart 3878 staat aangegeven. De opening in deze versperring is vrij nauw, duidelijk gemerkt met lichtboeien welke echter ’s nachts een zeer flauw licht geven, terwijl ter plaatse een flinke stroom (circa 3 mijl) kan lopen. De aandacht wordt gevestigd op de seinen voor regeling van het in- en uitgaande verkeer welke worden gehesen aan het licht van Kanonsaki doch niet gemakkelijk te onderscheiden zijn. Alle schepen welke deze haven als eerste Japanse haven aandoen, dienen eerst te ankeren op de Quarantaine Anchorage.

Ter gelegenheid van de aflossing en de overgave van de dienst lag Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau gemeerd op ligplaats no. 11 (long Floating Pier in Truman Bay) en meerde Hr.Ms. Dubois langszij. Als regel liggen alle schepen in deze haven, zowel in de beide binnenbaaien als op de buitenrede, op boeien afgemeerd; meestal langszij een moeder- of reparatieschip, terwijl de ligplaatsen langs de kaden alleen gebruikt worden voor schepen met omvangrijke reparaties waarbij veel assistentie van de wal nodig is. De U.S. Navy heeft echter een goede, sloepenorganisatie, desgewenst krijgt elk schip voor de duur van het verblijf een LCVP of LCM toegewezen.

De vrij veel voorkomende buien doen in de baai spoedig veel golfslag ontstaan, waardoor het verkeer met de wal wordt lamgelegd. Er is een voortreffelijke organisatie welke personeel, dat niet meer aan boord kan terugkeren, opvangt.
Meegemaakt werd dat op een avond 1200 man binnen zeer korte tijd werden opgevangen, te slapen werden gelegd en de volgende morgen na genoten ontbijt weer op hun diverse schepen werden afgeleverd.

In verband met de buien, alsmede i.v.m. het feit dat dikwijls, zo niet als regel, 3 tot 5 schepen op een boei worden afgemeerd, is het dringend noodzakelijk dat de schepen in deze wateren met zware touwwillen zijn uitgerust welke behalve voldoende dikte ook een flinke lengte hebben, teneinde over een voldoend aantal spanten te dragen.
Schepen, welke te Yokosuka voor de eerste maal arriveren en derhalve nog geen plaatselijke bekendheid hebben, krijgen zonder daartoe gedaan verzoek, een Amerikaanse loods aan boord welke zich volledig beperkt tot het geven van advies. Van een door de U.S. Navy

geauthoriseerde Japanse leverancier werden aardappelen en uien aangekocht; de service was zeer goed.

YOKOHAMA: (zie Br. Adm. Chart 3109).

De haven van Yokohama, welke bestaat uit een door Breakwater beschermde „buitenrede”, een eveneens door Breakwater beschermde „binnenrede”, alsmede een groot aantal ligplaatsen langs steigers, is van een enorme uitgestrektheid en ligt voortdurend vol met een groot aantal vrachtschepen, waaronder ook de Nederlandse vlag weer goed is vertegenwoordigd. Al wordt de haven weer door de Japanners zelf beheerd, toch is er nog een Amerikaanse (leger) organisatie welke in bepaalde zaken de supervisie heeft dan wel „adviseert”. Onmiddellijk na afmeren werd door deze U.S. Port Control een behoorlijke valreep gelegd en telefoon aan boord gebracht, terwijl al het mogelijke werd gedaan om aan onze wensen tegemoet te komen dan wel deze voor te zijn. De gehele haven maakt weer de indruk van een grote bedrijvigheid, niet alleen voor wat betreft het verwerken van vracht. Ook op de scheepswerven wordt hard gewerkt aan reparaties of nieuwbouw, in het bijzonder tankschepen, waarvan enige supertankers. Hoewel de stad ernstig beschadigd uit de oorlog is gekomen ziet men, zover de blik reikt, zwaar rokende fabrieksschoorstenen.

De ligplaats aan de Yamanutschi Pier is vrij gunstig gelegen ten opzichte van de stad, in het bijzonder ten opzichte van het station. De spoorwegen in Japan zijn voortreffelijk, goedkoop en rijden ook op de langste trajecten precies volgens tijdschema. Per trein of auto gaande van Yokohama naar Tokio rijdt men practisch door één groot industrieterrein, alwaar allerwegen hard wordt gewerkt.

Als geheel maakt Yokohama een rommelige indruk, doch allerwegen is men bezig met reparaties en opbouw, hetgeen voornamelijk vertraagd wordt door de financiële toestand van het land. Bij het vertrek uit Yokohama werd geen gebruik gemaakt van een loods en nabij het „binnen” Breakwater werd het schip opgevangen door een Japans havenpatrouillevaartuig, dat ons begeleidde tot de buitenrede. Behoudens drinkwater werden in Yokosuka geen aankopen gedaan.

Formaliteiten.

PALMA DE MALLORCA. — Na het afmeren kwam direct de heer A. Mulet y Gomifa, Nederlands honorair consul te Palma, aan boord, hierbij, in verband met zijn moeilijk lopen ten gevolge van een ziekte, begeleid door zijn neef. Vrijwel tegelijkertijd arriveerde ter verwelkoming een officier van piket namens de commandant marine Palma.
Door de consul was reeds in overleg met de autoriteiten een regeling getroffen voor de af te leggen bezoeken, hetgeen zou plaats hebben op de volgende morgen, in verband met het reeds late uur en het feit dat ’s middags in Palma vrijwel alle bureaux gesloten zijn met het oog op de grote hitte.
De volgende morgen werd door de commandant in gezelschap van de consul een bezoek gebracht aan de maritiem bevelhebber van de Balearen, vice-admiraal Don Pedro Fernandez Martin, de militaire bevelhebber tevens militaire gouverneur van de Balearen, kapitein-generaal Utrilla, de waarnemend gouverneur van de Balearen, Filiberto Arrontes, de commandant marine van Palma, kapitein-luitenant ter zee Barcaiztegui en de burgemeester van Palma, de heer Vilanova Saleedo.

Vrijwel alle gesprekken worden met behulp van de consul in het Spaans gevoerd, terwijl het gesprek tussen commandant en consul grotendeels in het Frans plaats had. Nog diezelfde dag werd een tegenbezoek aan boord gebracht door de chef staf van het garnizoen namens de militaire bevelhebber en namens de burgemeester welke zich door ziekte ernstig moest ontzien, door een lid van de raad, welke zeer goed Engels sprak en zeer goed bekend was met Nederland, als gevolg van vele langdurige bezoeken betreffende vraagstukken op het gebied van landbouw en veeteelt.

De volgende morgen werden tegenbezoeken aan boord gebracht door de waarnemend gouverneur en de commandant marine Palma, mede namens de admiraal. Bij deze bezoeken werden de voorgeschreven eerbewijzen gegeven. De tweede avond werd aan boord een cocktailparty gegeven. Hoewel de fregatten zich slecht lenen voor een dergelijke feestelijkheid door de weinige ruimte zowel in de longroom als aan dek, werd op het tentdek, hoewel door de vele deklast aldaar ook enigszins benauwd, de party gearrangeerd van 19.00—20.30 uur voor een veertigtal genodigden, waartoe de uitnodigingen in overleg met de consul werden verstuurd. Behoudens de militaire bevelhebber en de burgemeester welke beiden zich wegens ziekte lieten verontschuldigen en vertegenwoordigen, gaven alle autoriteiten aan de uitnodiging gevolg. Deze party mag zeer geslaagd worden genoemd aangezien een ieder eerst ten ongeveer 21.30 uur van boord vertrok.

De volgende morgen werden de commandant en de eerste officier met de consul uitgenodigd voor de lunch bij de admiraal, alwaar mede de chef staf en echtgenote alsmede zijn adjudant en echtgenote (dochter van de admiraal) aanzaten, terwijl commandant en officieren werden uitgenodigd voor een uitgebreide borrel aan boord van het Spaanse fregat “Pizarro”, hetwelk de dag tevoren naast Hr.Ms. Dubois ligplaats had gekozen en ook bij binnenkomst te Palma ons tegemoet was gevaren met een welkomstsein in de mast. Tevens waren de commandant en enige officieren des avonds de gast van de consul. Een aantal officieren wisselde longroombezoeken met de naast ons liggende Spaanse mijnenveger „Bidasoa”.

PORT SAID en SUEZ. — In verband met de directe doorvaart door het kanaal werden geen bezoeken gewisseld te Port Said en Suez. Tijdens binnenvaren te Port Said bracht de vice-consul, de heer N. W. de Groot, een kort bezoek aan boord, terwijl tijdens de doorvaart te Suez een vertegenwoordiger van het consulaat langszij kwam voor het afhalen van de post. Bij het ankeren op Lake Timsah werd aldaar HMS Robuck aangetroffen, welke onmiddellijk een officier van piket zond. Aangezien Hr.Ms. Dubois voor nog onbepaalde, doch zeer korte tijd ten anker zou blijven liggen en de commandant van HMS Robuck eerst over een paar uur aan boord zou terugkeren, werd van verdere tegenbezoeken afgezien en per sein voor het zenden van de officier van piket bedankt.

Suez

ADEN. — Bij aankomst te Aden kwamen vrijwel onmiddellijk de Nederlandse consul, de heer E. E. Griffiths en de BR.NO., Lt. Cdr. Tyson R.N. ter verwelkoming aan boord. Aangezien het de. bedoeling was dat het schip dezelfde dag voor donker worden weer zou vertrekken, stelde de heer Griffiths zijn auto met gids ter beschikking aan commandant en eerste officier voor een kort ritje rond Aden, waarna de commandant het bezoekenregister tekende ten gouvernements kantore. Vervolgens werd, nadat de consul een drankje had aangeboden in de club, de lunch gebruikt ten huize van de BR.NO. waarbij de consul zich i.v.m. drukke werkzaamheden en ziekte van zijn echtgenote verder verontschuldigde.

COLOMBO. — Bij aankomst werd Hr.Ms. Dubois verwelkomd door de gezantschapsattaché, de heer F. J. Th. J. van Agt, welke tevens mededeelde dat de Nederlandse zaakgelastigde, de heer D. M. de Smit, momenteel afwezig was doch waarschijnlijk voor het vertrek van het schip nog in Colombo zou terugkeren.
Tegelijkertijd kwamen aan boord een officier van piket van de Royal Ceylon Navy en een officier van piket van de mijnenveger „Phosamton” der Royal Tai Navy, welk schip enige dagen eerder was gearriveerd op de terugreis van de kroningsfeesten in Engeland naar Bangkok.

Met de heer van Agt begaf de commandant zich naar de wal voor het afleggen van een bezoek aan de Captain of the Royal Ceylon Navy, de resident British naval officer, the Chairman of the Port Commission, de Master Attendant, terwijl de presentieregisters werden afgetekend ten paleize van de gouverneur-generaal van Ceylon en op het bureau van de Prime Minister. Dezelfde dag brachten de Captain R.C.N., de BR.NO. en de Chairman of the Port Commission een tegenbezoek, waarbij de voorgeschreven eerbewijzen werden gebracht.

Inmiddels was ook in de haven gearriveerd U.S.S. Greenwich Bay, welke de vlag voerde van de Commander U.S. Middle East Force, Rear-Admiral Beakly, naar welk schip een officier van piket werd gezonden. Op verzoek van de commandant van U.S.S. Greenwich Bay werden verdere bezoeken achterwege gelaten in verband met drukke werkzaamheden, terwijl de admiraal onmiddellijk na aankomst voor besprekingen naar de wal was gegaan en niet meer aan boord zou terugkeren. Na de afgelegde bezoeken waren de commandant en de eerste officier de gast van de heer van Agt voor de lunch in het Mounte Levinia Hotel terwijl dezelfde avond commandant en officieren te zijnen huize werden uitgenodigd voor een cocktailparty ter kennismaking met de Nederlandse kolonie. Naar de „Phosamton” werd eveneens een officier van piket gezonden, terwijl verdere bezoeken achterwege bleven in verband met ongesteldheid van de commandant en het spoedige vertrek van het schip.

De volgende middag waren de commandant en vijf officieren de gast van de Royal Ceylon Navy voor een borrel in de officiersclub, waarna de commandant werd uitgenodigd voor de lunch ten huize van de Captain Royal Ceylon Navy, captain Chavasse R.N.

De laatste morgen maakte de commandant zijn opwachting bij de Nederlandse zaakgelastigde, welke zojuist in Colombo was teruggekeerd.
Dit bezoek werd toen dezelfde morgen beantwoord en gecombineerd met een afscheidsborrel welke voor autoriteiten en enige officieren van de Royal Ceylon Navy en U.S.S. Greenwich Bay in de longroom werd gegeven. Hoewel de ruimte en temperatuur enigszins benauwd waren, viel deze afscheidsborrel in de smaak.

Als bijzonderheid van het verblijf te Colombo moet worden vermeld dat als chef staf van admiraal Beakly optrad Commander D. S. Bill U.S.N. welke van de indienststelling op 6 December 1943 tot 16 Juni 1945 commandant was geweest van de „O'Neill", de huidige Hr.Ms. Dubois. Hoewel commander Bill reeds onmiddellijk het schip herkend had en voortdurend wederzijds pogingen werden gedaan persoonlijk met elkaar in contact te komen, gelukte dit eerst de laatste morgen van vertrek, waarop gedurende geruime tijd vele ervaringen werden uitgewisseld.
Tijdens het verblijf werd voor 25 man een excursie georganiseerd naar Mounte Levinia en door de omgeving van Colombo, door de „Missions to Seamen" terwijl een voetbalwedstrijd werd gespeeld tegen een elftal van de Royal Ceylon Navy.

SINGAPORE. — Bij aankomst werd Hr.Ms. Dubois verwelkomd door een officier van piket namens Flag Officer Malayan Area en de kanselier van het Nederlandse consulaat-generaal, de heer F. van Lanteren.
Met de kanselier begaf de commandant zich naar de wal voor het afleggen van een bezoek bij de consul-generaal, dr. F. A. van Woerden, welke ook alle af te leggen bezoeken enz. reeds had geregeld. Met de eerste officier werd de lunch gebruikt ten huize van de F.O.M.A., Rear-Admiral A. F. Pugsley. Door het tekenen van het bezoekenregister werd deze lunch tevens als officieel bezoek beschouwd. Na deze lunch werden, vergezeld door de consul-generaal, de bezoekenregisters afgetekend bij de commissaris-generaal voor Zuid-Oost Azië, de heer Malcolm MacDonald, de Commander in Chief F.E.S. vice-admiraal Sir Charles Lambe, de C. in C. F.E. Land Forces Sir Charles Loewen, de C. in C. F.E. Air Forces Sir Clifford Sanderson, de gouverneur van Singapore Sir John Nicholl en de Colonial Secretary van Singapore, de heer W. A. C. Goode.
's Avonds waren commandant en officieren de gast van de consul-generaal te zijnen huize, alwaar een cocktailparty werd gegeven en vele leden van de Nederlandse kolonie en enige marine- en militaire attache's werden ontmoet. De commandant en 2 officieren werden vervolgens in gezelschap van de consul-generaal ontvangen op een receptie, door de Siamese consul-generaal en mevrouw Sri Sarasombati gegeven ter ere van het bezoek van de mijnenveger „Phosamton" der Royal Tai Navy, welk schip ook reeds in Colombo werd ontmoet en waarheen bij aankomst ter rede een officier van piket was gezonden.

Op deze receptie werden o.a. begroet de commissaris-generaal voor Zuid-Oost Azië, de heer Malcolm MacDonald, de consul-generaal der V.S. en mevrouw Baldmin, de Indonesische consul-generaal en mevrouw Razif en vele andere burgerlijke en militaire autoriteiten.
Na deze receptie begaven de commandant en eerste officier zich met de consul-generaal naar een buffetdiner, aangeboden door de Chinese filmmagnaten Runme en Run Run show, alwaar wederom vele buitenlandse autoriteiten werden ontmoet.

De volgende dag werden de commandant en eerste officier uitgenodigd de lunch te gebruiken ten huize van de consul-generaal en mevrouw van Woerden, alwaar mede aanzaten de F.O.M.A., Rear-Admiral en mevrouw A. F. Pugsley, Rear-Admiral Sir Anthony Buzzard, chef van de Britse marine intelligence (welke op een inspectiereis in het Verre Oosten was), Commodore en mevrouw Welton, Superintendant van de Naval Dockyard, Captain Nichols, hoofd van de Royal Malayan Navy, Commander Cru, eerste officier van HMS Birmingham en Flag Lieutenant Straker. In verband met het afscheid van laatstgenoemde officier bood de commandant tijdens de lunch hem een sigarettenkoker met inscriptie alsmede een bijpassende aansteker aan ter herinnering en uit dank voor het vele, dat deze officier bij het bezoek van Hr.Ms. oorlogs-

schepen aan Singapore voor de Nederlandse Koninklijke marine had gedaan. Dit gebaar, waartoe de heer van Woerden het initiatief had genomen, viel wel bijzonder in de smaak zowel bij betrokkene als bij de aanwezige autoriteiten der Royal Navy.

Des avonds was de commandant de gast van de gouverneur, Sir John Nicholl voor een diner ten paleize. Aan dit diner zaten o.a. aan de Commanding General U.S. Air Force Far East en Mrs. Weyland, de C. in C. F.E. Air Force, Air-Marshall Sir Clifford en Lady Sanderson, de C. in C. F.E. Land Forces Lieutenant-General Sir Charles en Lady Loewen, de heer Malcolm MacDonald, de consul-generaal voor Indonesië Dr. Mohammed Razif en echtgenote en de Nederlandse consul-generaal en mevrouw van Woerden. Helaas brachten noch de ligplaats, noch de ruimte aan boord en de weersomstandigheden de mogelijkheid met zich mede aan boord een tegenprestatie te organiseren. Volstaan moest worden door de officieren individueel zoveel mogelijk gasten aan boord te doen nodigen voor een drankje, terwijl de consul-generaal de morgen voor vertrek de gast was van de commandant. Tijdens het verblijf werd een gedeelte der bemanning in de gelegenheid gesteld een zeer geslaagde excursie te maken naar de Malyan Breweries, terwijl een voetbalwedstrijd werd gespeeld tegen een elftal van de Hollandse Club.

HONGKONG. — Bij aankomst werd het schip verwelkomd door een officier van piket namens de Commodore in Charge Hongkong, terwijl namens de consul-generaal de vice-consul, mr. F. N. D. Fermin, aan boord kwam. Vrijwel direct na afmeren begaf de commandant zich naar de wal teneinde een bezoek aan de consul-generaal, dr. K. E. van de Mandele, te brengen.

Vervolgens werd een bezoek gebracht aan de C. in C. Hongkong, Commodore Thorald, waarna de bezoekenregisters getekend werden ten huize van de gouverneur van Hongkong en van de Commander Land Forces Hongkong, ’s Middags maakte de commandant met twee officieren onder geleide van mevrouw van de Mandele een rondrit over het eiland terwijl een 70-tal manschappen onder leiding van een paar officieren en onderofficieren een bustocht over de nabije overwal maakte, aangeboden door de Nederlandse kolonie. Des avonds waren de commandant en alle beschikbare officieren de gast van de heer en mevrouw van de Mandele voor een party, alwaar de gehele Nederlandse kolonie werd begroet.

De volgende middag waren de eerste officier en een paar officieren voor een lunch de gast van de commandant van H.M.S. Tamar, de basis en Naval Yard te Hongkong. Bij aankomst was d.z.z. een officier van piket gestuurd naar U.S.S. Orca, het basisschip van de U.S. Navy te Hongkong. Op verzoek van de commandant bleven verdere bezoeken achterwege i.v.m. drukke werkzaamheden en veelvuldige afwezigheid.

’s Avonds werd, begunstigd door het fraaie weer, op het tentdek een cocktailparty aangeboden aan de autoriteiten te Hongkong, de commandant van U.S.S. Orca en aan de leden van de Nederlandse kolonie. Deze party werd, gezien de korte termijn waarop de uitnodigingen werden verstuurd, zeer druk bezocht en was zeer geanimeerd.

YOKOSUKA. — In verband met de korte beschikbare tijd voor overname van de dienst van Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau bleven hier alle officiële begroetingen achterwege en werden deze tot na terugkeer uit Yokohama uitgesteld. Ter begroeting van Hr.Ms. Dubois waren aanwezig de marine-attaché te Tokio, kapitein ter zee J. A. L. Muller en de B.N.L.O. Yokosuka, Lieutenant-Commander Williams R. N.

Jokosuka, USS Wisconsin BB 44

YOKOHAMA. — Bij aankomst te Yokohama werd het schip verwelkomd, door de marine-attaché te Tokio, kapitein ter zee J. A. L. Muller en de waarnemend consul te Yokohama, W. J. Duyvené de Wit. Na afmeren maakte de commandant tezamen met deze heren zijn opwachting bij het hoofd van de Port Control, het hoofd van de douane, de chef van de politie, de gouverneur van het district Kanagawa en bij de burgemeester van Yokohama. De volgende morgen werden deze bezoeken beantwoord door de burgemeester van Yokohama, vergezeld door een 5-tal leden van het raadscollege, waarbij aan de commandant een tweetal grote potten met chrysanten werden aangeboden als bewijs van erkentelijkheid voor het bezoek aan Yokohama, de eerste secretaris van de gouverneur, welke eveneens een cadeau overhandigde, en door het hoofd van de douane. Overeenkomstig de ontvangst van de commandant met thee en taartjes, werden de heren aan boord op dezelfde wijze ontvangen met koffie en cake hetgeen hogelijk werd gewaardeerd.

De volgende avond waren commandant en officieren genodigd op een receptie van kapitein ter zee en mevrouw Muller in het Holland House, alwaar alle in Tokio aanwezige marine-, militaire- en luchtmacht-attaché's benevens een aantal Japanse hoofd- en vlagofficieren werden ontmoet. Na deze receptie waren commandant en officieren de gast ten huize van de marine-attaché. De derde avond te Yokohama waren commandant en officieren uitgenodigd op de Nederlandse ambassade te Tokio alwaar Hr.Ms. ambassadeur en mevrouw jhr. O. Reuchlin een receptie gaven en waar kennis werd gemaakt met de Nederlandse kolonie.

Maandagmorgen bracht Hr.Ms. ambassadeur te Tokio een bezoek aan boord, vergezeld van de marine-attaché te Tokio, waarbij aan boord de lunch werd gebruikt. Maandagmiddag waren de commandant en officieren de gast van de gouverneur van het district Kanagawa voor een cocktail, welke voor de eerste maal aan buitenlandse officieren werd aangeboden, in het Japanse woongedeelte van de gouverneur. Na deze ontvangst waren de commandant en enige officieren de gast van de zojuist gepensionneerde vice-admiraal Tamura, welke gezamenlijk met enige andere actief dienende en gepensioneerde vlag- en hoofd officieren de typische Japanse sukiyaki maaltijd aanbood, opgeluisterd met muziek en dans van een aantal geisha's.

De reden van dit onthaal was min of meer een gevolg van het bezoek hetwelk de admiraal, vergezeld van de overige gastheren, de voorafgaande middag aan boord had gebracht om het schip te bezichtigen, waartoe het verzoek aan de marine-attaché Tokio was gedaan op de receptie in Holland House. Aangezien gebleken was, dat er een grote belangstelling bestond om het schip te bezichtigen, werd op Zondagmorgen en Zondagmiddag het schip gedurende enige uren opengesteld voor het publiek, hetgeen bij bekend worden onmiddellijk in de kranten

werd vermeld. Het bezoek werd opgeluisterd door muziek en zang van de scheepsband, terwijl een ieder bij vertrek van boord een glas limonade en een stuk cake werd aangeboden.

Een enorm aantal Japanners heeft, vergezeld van echtgenoten en kinderen, van deze bezoekgelegenheid gebruik gemaakt en dit onthaal viel in zeer goede aarde.
Met admiraal Tamura, welke gedurende en na de oorlog, tot zijn recente pensionering, hoofd is geweest van de mijnen- en mijnenveegoperaties, werd ook na het verblijf te Yokohama veelvuldig contact verkregen. O.a. werden, hoewel bedoeld gedurende het verblijf te Yokohama, doch ten gevolge van tijdsgebrek uitgesteld tot het verblijf te Yokosuka, de commandant en een aantal officieren door de admiraal uitgenodigd de Nippon Electrical Comp. in Tokio, de grootste en modernste fabriek in Japan op het gebied van verbindingsmaterieel, televisie, radar en sonar, te bezichtigen. Door de directie werd een lunch aangeboden, terwijl na afloop de commandant en de marine-attaché te Tokio ten huize van de admiraal werden ontvangen om vervolgens wederom gezamenlijk met een aantal hoofd- en vlagofficieren een sukiyaki maaltijd te nuttigen, ditmaal wederom met geisha's opgeluisterd.

Tijdens het verblijf te Yokohama werden voor de bemanning een tweetal bustochten door Tokio gehouden, onder leiding van leden van de staf van het Holland House, terwijl een voetbalwedstrijd door het scheepselftal tegen een elftal van de Yokohama University werd gespeeld.

Oefeningen.
In verband met het feit dat Hr.Ms. Dubois de gehele uitreis alleen maakte was de oefengelegenheid beperkt en bepaalde zich dan ook grotendeels tot het opwerken van de verschillende „teams" en van de bemanning als geheel.
Met de Franse marine zouden ter hoogte van Bizerta oefeningen worden gehouden. Van Franse zijde nam hieraan een patrouillevaartuig van de Carabinierklasse, de „Dragon" deel.

Gezondheidstoestand.
Over het algemeen kan de gezondheidstoestand aan boord gunstig genoemd worden. In Palma werd de hulp van het marinehospitaal ingeroepen voor enige laboratoriumonderzoekingen, welke voor vertrek uit Nederland niet geheel voltooid konden worden. Grote medewerking van dit hospitaal werd ondervonden. Ofschoon voor het vertrek uit Nederland de gehele bemanning tandheelkundig was onderzocht, en zo nodig behandeld, kwamen toch in Palma reeds 2 patiënten met ernstige klachten naar voren welke eveneens aldaar werden behandeld, terwijl een kunstgebit werd gerepareerd. Tandheelkundige hulp geschiedt hier door een voor de Spaanse marine, werkende burger-arts.

Tijdens de reis van Palma naar Aden, op 28 September 1953, deed een matroos een ongelukkige val, waarbij de opgelopen snijwond in de elleboog gehecht moest worden.
Hel traject in de Rode Zee was bijzonder warm waarbij zich veel gevallen van „rode hond" en steenpuisten voordeden, voornamelijk als gevolg van de beperkte gelegenheid tot baden en de onvoldoende ventilatie in de zo dicht bevolkte verblijven.

Door de beperkte capaciteit van de verdamper, welke menigmaal mankementen vertoonde, was het baden met zoetwater vaak niet mogelijk. Wel kon doorlopend gebaad worden met zout water op de brandblusleidingen aan dek, doch deze baadgelegenheid bleef een slechte

improvisatie. Ook moest de wasserij, als gevolg van de genoemde mankementen, enige malen worden gestopt, hetgeen de algemene hygiëne ook niet ten goede kwam.
Bij verschillende metingen bleek de temperatuur des nachts in de verblijven omstreeks 34° 0. te bedragen, waarbij alleen flinke luchtstromingen afkoeling door verdamping kunnen veroorzaken, in verblijven alwaar zo dicht op elkaar wordt geslapen.
Bij deze temperaturen in de Rode Zee en in het algemeen gesproken voor het gehele vrij warme traject van Palma af tot Hongkong is die ventilatie in de verblijven zeer onvoldoende, met als gevolg de hogervermelde verschijnselen en een uiterst geprikkelde stemming.
Te Aden werd consult gehouden met de ter plaatse gestationeerde chirurg van de R.A.F. ten aanzien van eventuele verdere behandeling van de matroos wiens arm sedert het ongeluk gedeeltelijk verlamd bleef.

Omstreeks half October traden veelvuldig mond- en keelontstekingen op, waarvoor geen direct aanwijsbare oorzaak kon worden gevonden. Ter eliminatie van een mogelijke oorzaak werd al het eetgerei niet meer op de gebruikelijke wijze in de wasmachine gereinigd, doch uitgekookt, hetgeen inderdaad het gewenste resultaat opleverde. De bedoelde klachten verdwenen snel.

Enige dagen voor Colombo deed zich een geval van zeer ernstige angina voor, hetgeen verdacht werd als diphteritus. De patiënt werd geïsoleerd en bij aankomst te Colombo onmiddellijk onderzocht in het laboratorium van het National Health Institute. De uitslag was gelukkig negatief en de patiënt herstelde spoedig. Te Singapore werden 2 man in het militair hospitaal ter controle doorgelicht, terwijl wederom chirurgisch consult werd aangevraagd voor de arm van de matroos welke nog steeds in dezelfde toestand bleef.

De dag na vertrek uit Singapore, 24 October 1953, had een matroos een ongeval met de vleessnijmachine waarbij een gedeelte van het toplid van een zijner vingers verloren ging. Aangezien de genezing dezer wond niet naar wens verliep, werd hij bij aankomst te Hongkong opgenomen in het Royal Navy Hospital voor het ondergaan van een chirurgische behandeling. Na een behandeling van circa 10 dagen werd hij per H.M.A.S. Sidney overgevoerd naar Sasebo en meldde zich na aankomst van Hr.Ms. Dubois aldaar weer aan boord. Op de dag van aankomst te Hongkong openbaarden zich enkele gevallen van gastro-enteritis, hetgeen zich weldra uitbreidde tot 10 % der bemanning. De duur der ziekte bedroeg gemiddeld van 3 dagen tot een week terwijl vele recidives voorkwamen.
De oorzaak was zonder bacteriologisch onderzoek niet na te gaan. Dit onderzoek werd uitgevoerd door U.S. Whibdey Fleet Epidemie Disease Control Unit II te Yokosuka en wees uit dat de verschijnselen moesten zijn veroorzaakt door het optreden van een paracoli bacil hetgeen mogelijk aan klimatologische invloeden moet worden geweten en in de omgeving van Hongkong vrij algemeen voorkomt en bekend staat als de „Hongkong Dog”.

Tevens werd bij aankomst te Yokosuka wederom chirurgisch consult gehouden met de chirurg van het U.S. Navy Hospital betreffende de verlamde arm als gevolg van het ongeval op het traject naar Aden, waarbij bleek dat een operatie noodzakelijk was in verband met een gekwetste zenuw. Aangezien na de operatie betrokkene nog geruime tijd in het gips zou moeten lopen en vervolgens een speciale therapie behoefde welke aan boord onmogelijk is, werd geadviseerd de patiënt op te zenden naar Nederland.
Tevens werden te Yokosuka enige tandheelkundige behandelingen gegeven terwijl 1 man voor circa 10 dagen in het hospitaal moest worden opgenomen wegens acute aanval van amoebe-dysenterie. Dit bleef gelukkig aan boord beperkt tot één geval.

De Koreaanse tijd
Helaas is er over de tijd dat het schip in dienst was van de Verenigde Naties geen officieel verslag.Maar ook na 40 jaar herinneren wij ons nog als de dag van gisteren de Japanse (thuis) havens Jokosoeka-Sasebo en Koere, het bezoek aan het koreaanse Pusan met het indrukwekkende ereveld aldaar.

En natuurlijk het, waar we voor kwamen, patrouillevaren bij de demarcatielijn, de 38^{e} breedte graad. De eilanden Tae Yong Pyong Do en Paengnyong Do. Oorlogswacht in Siberische temperaturen, de kanonnen om de tijd doordraaien om vastvriezen te voorkomen. Alarm bij het opstijgen van Chinese Migs. Schot voor de boeg bij Noord Koreaanse vissers. Het laatste Heineken's pijpje dat op ging. Het slingeren en paaltjes pakken van onze prauw. Maar ook die schitterende doorvaarten door de Straat van Sjimonoseki, door ons omgedoopt in de Straat van Simon de Zeikerd. Het kerstpakket uit Holland.De verrukkelijke rijsttafel in Het Hollandhuis in Tokio met het theater bezoek aldaar. Hongkong, op weg daar naar toe met Chinese schipbreukelingen aan boord door ons van kleding e.d. Ontvangst door de Nederlandse kolonie,een tropische “beach party.”
Chinees circus op de kade. De avond in Sasebo, door meters hoge sneeuwval was het onmogelijk naar boord terug te keren. Gastvrij ondergebracht bij de U.S. Navy. Diezelfde Navy die ons van voedsel moest voorzien en waar bij we bij het assisteren van de bottelier op een U.S. bevoorradingsschip een Nederlandse organisatievermogen lieten zien waar ik nog van bloos. Die knokpartij in Pusan in een militaire kantine, het begon tussen Nederlandse en Amerikaanse matrozen en groeide weldra uit tussen al wat navy was en landmacht.
Blauw tegen groen. Mooier dan in welke wildwestfilm ook. Terwijl de stoelen door de spiegels achter de bar vlogen bleven de klanken klinken van de onuitwisbare tophit "Dear John"! De MP. maakte er bruut een einde aan en wij konden met recht zeggen dat we in Korea "gevochten" hadden.

In dok.

Koninginnedag 1954, in een dol drieste bui lieten enkelen van ons zich door de barbier kaal knippen, om later met de muts op het hoofd voor de longroom een toast uit te brengen op Hare Majesteit. Onze First hief het glas met ons mee en toen de hoofden ontbloot werden moet hij zich vast verslikt hebben. Het gevolg was een voorlopig passagiers verbod. Maar het was niet alleen maar lol. Het schip ging in dok, onderhoud en werken geblazen. Weer patrouille varen gezamelijk met de Engelse- Amerikaanse- Australische- marine totdat we op 10 september na de dienst aan Hr.Ms. Van Zijl te hebben overgegeven een laatste blik wierpen op de eeuwig besneeuwde heilige berg Fujiyama en de steven naar Mamasan thuis werd gewend.

REISVERSLAG VAN HR.MS. FREGAT DUBOIS, YOKOSUKA—MANILA—SINGAPORE—COLOMBO- ATHENE—VALENCIA—DEN HELDER,

van 10 September tot 2 November.

Commandant:
Kapitein-luitenant ter zee T. Jellema.

Naast Hr.Ms. Van Zijl

Nautisch gedeelte.
Vertrokken op 10 September, na de dienst in de Koreaanse wateren te hebben overgegeven aan Hr.Ms. Van Zijl, uit Yokosuka. Reeds vóór vertrek uit Yokosuka maakten de weerberichten melding van een typhoon (genaamd „June”), welke zeer langzaam (7—8 mijl per uur) in noordwestelijke richting naar Okinawa trok. Op de dag van vertrek waren de gegevens betreffende „June”, die zich ongeveer Zuidzuidwest van Yokosuka bevond, van dien aard, dat voor de eerstkomende 48 uur geen enkele positieve conclusie viel te trekken ten aanzien van de bewegingsrichting of -snelheid. Het fleet weather center Yokosuka adviseerde daarom, met zo hoog mogelijke vaart in zuidelijke richting te varen, ten einde achter „June” om te lopen, waarbij tevens de mogelijkheid bleef om, mocht een plotselinge „recurving” optreden, te trachten tijdig de gevaarlijke stormsector te ontwijken. Op grond van de verkregen gegevens leek het het beste met 4 diesels (omw. voor 17 mijl) koers Zuid te stomen. Al spoedig werd de bekende deining merkbaar, doch de wind uit zuidoostelijke richting bleef matig (3 à 4).

Op de voormiddag van 11 September begon de wind vrij snel in kracht toe te nemen, terwijl de deining overging in zee, als gevolg waarvan de vaart van het schip terugliep tot 11 à 12 mijl per uur. Op de platvoet was de wind, nog steeds uit dezelfde richting, toegenomen tot kracht 8, terwijl de barometer, hoewel niet onrustbarend laag, nog steeds geleidelijk aan zakte. Het schip nam veel water over en ging heftig te keer, doch in het algemeen was de beweging soepel. Een onverwachte zware stortzee rukte het reddingvlot aan bakboord onder de brug uit de sjorringen, waarbij de bakboorddeur naar de bak werd ontzet en het vlot overboord ging. Oppikken van dit vlot was zonder kans op ernstige schade uitgesloten. Ten einde verdere schade door de nog toenemende zee te beperken en sneller uit het nog steeds in omvang toenemende stormveld te geraken werd aanvankelijk koers veranderd naar 150 rechtwijzend en op de eerste wacht naar 120 beoosten Ogasawara Cunto langs. De barometer bleef vrijwel constant evenals de windrichting, terwijl de windkracht geleidelijk afnam tot kracht 6. De toestand van de zee veranderde echter nog niet merkbaar, alleen lag het schip ten gevolge van de koerswijzigingen iets gunstiger.
Uit de ontvangen weerberichten, welke voor de „zee”-gebieden elke 6 uur worden opgemaakt, doch met een vertraging van 5 tot 6 uur worden ontvangen, bleek dat de typhoon vrijwel in noord- westelijke koers en een voortgaande beweging van 8—10 mijl per uur volhardde, terwijl het centrum zich circa 300 mijl van het schip bevond. Veranderden op de dagwacht van 12 September koers naar 190 en op de achtermiddag naar 240 rechtstreeks naar straat Balintang.

Hoewel de afstand van dit punt naar Manila bezuiden Luzon om aanzienlijk korter was dan via straat Balintang, moest hiervan worden afgezien, omdat de kaarten van dit gebied niet aanwezig waren. Na de koersverandering tot 240 nam de wind, hoewel nog steeds uit dezelfde richting, geleidelijk af tot kracht 5; de barometer bleef vrijwel constant, terwijl de zee ook enigszins verminderde, doch nog zeer ruw bleef, waardoor het schip nog steeds heftig te keer ging.

Ten gevolge van de noodzakelijk gemaakte omweg was reeds een vertraging van een volle dag in de aankomst te Manila ontstaan. Ten einde niet nog meer vertraging te krijgen werd besloten met 4 diesels (omw. voor 1 mijl, behouden vaart circa 15 mijl) door te blijven varen, zulks temeer, omdat volgens de ontvangen weerberichten circa 400 mijl ten Oosten van onze positie een nieuwe typhoon genaamd „Lorna" zich aan het ontwikkelen was; deze had reeds in dit stadium een voortgaande bewegingssnelheid van 15 mijl per uur, hetgeen zeer ongewoon is, en was de zwaarste welke sedert jaren over Japan trok; gelukkig kon het schip hem echter voor blijven.
In de loop van Maandag 13 September nam de zee af en ging over in een lange doch in alle richtingen dooreenlopende deining, terwijl de wind geleidelijk afnam tot kracht 3.

Passeerden op de eerste wacht van Woensdag 15 September straat Balintang en zetten langs de Westkust van Luzon koers naar Manila. Als gevolg van het grote aantal typhoons, dat in de afgelopen 4 weken benoorden Luzon was langsgetrokken, was het weer bewesten Luzon danig in de war. Er stond een flinke zee, waardoor de vaart van het schip sterk werd geremd en de aanvankelijke hoop om bewesten Luzon het aantal omwentelingen te kunnen verminderen de bodem werd ingeslagen. Vervolgden dit traject met 475 omwentelingen op beide schroeven en arriveerden Vrijdag 17 September voor de haveningang te Manila.

Vertrokken Zondag 19 September naar Singapore en volgden de gebruikelijke route benoorden North Danger Reef en bewesten Prince of Wales en de Anambas-eilanden. Mede als gevolg van de typhonen stond de Zuidwest moesson veel krachtiger door dan oorspronkelijk werd verwacht. Als gevolg daarvan stond er straffe wind met veel buiïgheid en vrij veel zee.
Ten einde op tijd te Singapore te arriveren werd dit traject begonnen met 4 diesels (omw. voor 16 $^1/_2$ mijl, behoud aanvankelijk 15, later 14 mijl per uur).

Op de eerste wacht van Maandag 20 September moest één diesel wegens storing worden gestopt. Deze diesel kwam vóór Singapore niet meer bedrijfsgereed, zodat dit traject verder op 3 diesels moest worden afgelegd. Gelukkig verbeterden de weersomstandigheden in de loop van Woensdag 22 September, terwijl ook de zee kalmer werd. Kwamen 23 September op de rede van Singapore ten anker nabij Hr.Ms. Piet Hein. In verband met de onverwacht continu gelopen vaart met 4 en 3 diesels, was het olieverbruik dermate hoog, dat te Singapore moest worden geladen.

Lichtten het anker op Zaterdag 25 September, verstoomden op loodsmansaanwijzing naar Pulu Bukum voor het laden van dieselolie. Ontmeerden na gereedheid en zetten via straat Malakka en benoorden Pulu Weh koers naar Colombo, om aldaar op Donderdag, 30 September op de voormiddag te arriveren.
Daar volgens verkregen inlichtingen de Zuidwest moesson dit jaar zeer hevig en langdurig was geweest en nog steeds één dag achterstand op het vaarschema bestond, werd het traject begonnen met 3 diesels, waarna op de eerste wacht werd overgegaan op 4 diesels.

Het weer in straat Malakka was uitermate fraai, zodat op de hondenwacht van 26 September Pulu Weh werd gerond. Ondervonden bewesten Pulu Weh een Zuidwest moesson met kracht 3 à 4 met aanvankelijk deining en later vanaf de dagwacht van 29 September een vrij woelige zee, als gevolg waarvan het schip weer heftig slingerde, stampte en vaart verloor. Door het aanvankelijk goede behoud van Singapore tot Pulu Weh, kon op de voormiddag van 27 September worden verminderd tot 2 diesels. Arriveerden Donderdag 30 September voor de haven van Colombo.

Vertrokken 2 October uit Colombo ten einde via het Suez-kanaal naar Athene te varen. Aangezien nog steeds één dag achterstand op het vaarprogramma bestond, en getracht zou worden deze dag in te lopen op het nu volgende traject, werd de reis begonnen met 3 diesels. Volgden de normale route, via het 8 Degree channel en vandaar recht op Sokotra, passeerden op de achtermiddag van 3 October Minicoy en bereikten op de hondenwacht van 7 October Sokotra. Passeerden op laatstgenoemde wacht Hr.Ms. Luymes, onder bevel van kapitein-luitenant ter zee J. Smith, op weg naar Nieuw-Guinea. Aangezien echter beide schepen geen tijdoverschot hadden, moest worden volstaan met het elkaar op korte afstand passeren en het wisselen van seinen.
Zetten dicht onder Guardafui langs koers op Perim en passeerden dat eiland op de achter-middag van 8 October.
In de Rode zee werd het geleidelijk warmer als gevolg van de achterin komende wind, welke echter in de loop van 10 October omliep naar het Noorden en geleidelijk in kracht toenam tot kracht 3 à 5, waardoor het op de nachtwachten reeds koud begon te worden.

Als gevolg van het gunstige weer en de daardoor behouden vaart was de dag vertraging ingelopen, zodat op de eerste wacht van 11 October kon worden verminderd tot 1 diesel per as; ankerden op de hondenwacht van 12 October ter rede van Suez, alwaar de kanaalloods aan boord werd genomen, terwijl in elke davit een „mooringboat” werd gehesen, zulks aangezien de eigen motorsloep de laatste tijd nogal onbetrouwbaar was gebleken.
Bereikten zonder oponthoud dezelfde avond Port Said. Vertrokken van daar op 13 October.
Hoewel het weer aanvankelijk fraai was, wezen de weerberichten op een toenemende wind en zee uit noordelijke richting op het laatste gedeelte van het traject. Ten einde zeker op tijd te arriveren, werd daarom besloten het traject te beginnen met 4 diesels.
Bij de aanvang van de hondenwacht van 14 October werd verminderd tot 1 diesel per as. Het weer bleef fraai, doch de wind nam geleidelijk toe tot kracht 4, terwijl de zee eveneens toenam, als gevolg waarvan het behoud verminderde, zodat op de platvoet werd overgegaan op 3 diesels.
Arriveerden dezelfde ochtend voor de haven van Pyracus. Vertrokken 19 October uit Pyraeus en zetten na het verlaten van de haven koers op de ingang van het kanaal van Korinthe, waar de loods en enige vertegenwoordigers van de Kanaalmij. aan boord kwamen.

Kanaal van Corinthe

Gelet op de nauwte van het kanaal en het feit dat slechts met een vaart van 3 mijl per uur het kanaal mag worden doorgestoomd, waarbij met de heersende wind het schip slecht op koers te

houden is, werd na enige aarzeling besloten een sleepboot ter assistentie te vragen om het schip aan de kop op te slepen, hoewel volgens de kanaalreglementen alleen schepen boven 800 BBT hiertoe zijn verplicht. In het zeer smalle kanaal, dat gedeeltelijk tussen zeer hoge bergwanden ligt, kunnen plaatselijk valwinden optreden. De passage voor schepen van het type van Hr.Ms. Dubois moet zonder gebruik van een sleepboot dan ook ten sterkste worden ontraden.

Kanaal van Corinthe

De passage duurde ongeveer een uur, waarbij het schip zelf omwentelingen voor 3 mijl maakte en dankzij de sleepboot goed op koers kon worden gehouden.
Zetten daarna koers naar de straat van Messina. Door tussenkomst van Hr.Ms. gezant te Athene was toestemming verzocht en verkregen om de straat door te varen.
Zetten vervolgens koers langs de Zuidkust van Sardinië, welke op de eerste wacht van 21 October werd gepasseerd, en daarna langs Majorca, welk eiland op de platvoet en eerste wacht van 22 October werd gepasseerd. Gedurende het gehele traject was het weer zeer fraai, behoudens enige regenbuien en een gedurende korte tijd toenemende wind als gevolg van een frontpassage op de voormiddag van 22 October.

Arriveerden Zaterdag 23 October voor de haven van Valencia, gelijktijdig met drie eenheden van de Dominicaanse marine en een supply ship van de Amerikaanse marine.
Verlieten Dinsdag 26 October Valencia met bestemming Den Helder. Gedurende de dagwacht en voormiddag van 27 October werd een dichte mist ondervonden. Passeerden op de platvoet van dezelfde dag straat Gibraltar, zetten daarna koers naar Cape Vincent en vandaar langs de Portugese kust. Ter hoogte van Lissabon werden enige mistbanken gepasseerd, gevolgd door een periode van vrijwel continue mist van het laatste gedeelte van de eerste wacht tot het begin van de voormiddag van 29 October. Passeerden op de platvoet van 30 October Ouessant en voeren daarna het Kanaal op. Meerden op de voormiddag van Maandag 31 October ten 08.15 uur af aan de betonsteiger te Hoek van Holland in verband met het bezoek van de bevelhebber der zeestrijdkrachten ten 10.00 uur. Ontmeerden na dit bezoek ten 11.00 uur, doch in verband met het zware uittrekkende tij en de zuidelijke wind lukte het eerst ten 12.15 uur het schip van de kant te krijgen en rond te zwaaien. Stoomden met omwentelingen voor 14 mijl op naar de rede van Den Helder, ankerden aldaar ten 18.00 uur en stoomden de volgende morgen, 20 November, na bezoek van de commandant der zeemacht in Nederland, de haven van Den Helder binnen. Meerden onder grote belangstelling af voor het paleis, waarmede een reis van $13^1/_2$ maand werd beëindigd.

Reden en havens.
MANILA. — Het binnenlopen van de baai en het aanlopen van de haven van Manila leveren geen enkele moeilijkheid op, zij het dan dat aandacht moet worden besteed aan het zeer grote aantal wrakken nabij en in de havenkom. Al deze wrakken steken echter óf ruim boven water uit óf zijn duidelijk beboeid.

De loods kwam buiten de havenmond aan boord en op zijn aanwijzing werd afgemeerd aan de Noordzijde van pier no. 5. Deze pier, eigendom van de Philippijnse marine, biedt ligplaats aan eigen en bezoekende schepen tot en met de grootte van kruisers, verkeert in een vrij slechte staat, doch biedt veilige ligplaats binnen bewaakt terrein dicht bij de stad.
Zowel bij aankomst als bij vertrek lag een sleepboot der Philippijnse marine in de nabijheid, doch deze behoefde geen assistentie te verlenen. Drinkwater kan hier naar behoefte rechtstreeks van de wal worden geladen. In verband met de hoge prijzen werd slechts een kleine hoeveelheid aardappelen en groenten aangekocht, benodigd voor de verdere reis naar Singapore. De leverancier — een Chinese shipchandler — werd verkregen door tussenkomst van de agent van de Royal Interocean Lines en was zeer betrouwbaar.

SINGAPORE. — Ankerden bij aankomst op de man of war anchorage. Hoewel een goede ankerplaats, is deze voor schepen met slechts één motorsloep, niet aan te bevelen wegens de grote afstand tot de Passenger Jetty (Clifford pier).
Gelukkig lag ook Hr.Ms. Piet Hein ter rede, zodat een gezamenlijke sloepenregeling kon worden gemaakt, terwijl de Royal Navy assistentie verleende met een landingsvaartuig.
Het olieladen op Pulu Bukum levert ook geen moeilijkheden op; alleen is het wenselijk voor schepen van het type fregat te voren contact op te nemen in verband met de olieslangen (breedte der flenzen).
Aangekocht werden aardappelen, groenten en enige droge victualiën, alsmede fruit en enkele gamelle-artikelen. De kwaliteit was goed tot zeer goed. De leverancier, die reeds meer aan de Koninklijke Marine heeft geleverd, is zeer betrouwbaar.

COLOMBO. — Bij aankomst voor de haven kwam vrijwel onmiddellijk de loods aan boord. Op zijn aanwijzing werd het schip gemeerd op ligplaats S 1, waarbij vóór het bakboordanker werd gebruikt en achter met trossen op de boei werd gemeerd. Deze ligplaats bevindt zich circa 5 minuten varen vanaf de Passenger Jetty en is dus zeer gunstig. Ook hier lag een sleepboot „stand by", welke echter onmiddellijk werd bedankt. De watervoorziening uit prauwen levert nogal vertraging op in verband met de enorme drukte in de haven, zodat dit van tevoren nadrukkelijk moet worden afgesproken. Olieladen uit olieprauwen verloopt zeer snel.
Er zijn enorme havenwerken onder handen, welke naar verwachting in 1956 zullen zijn voltooid en bij gereedheid aan een groot aantal schepen ligplaats langs de kade zullen bieden. (Eén steiger voor 2 mailboten achter elkaar, 2 steigers voor circa 10 vrachtschepen).
Aangekocht werden aardappelen, groenten en fruit, waarvan de kwaliteit goed was. De aflevering ondervond vertraging in verband met douaneformaliteiten aan de wal.

SUEZ—PORT SAID. — Sedert korte tijd is een nieuw konvooi- systeem ingevoerd, waarbij het eerst de tankers naar binnen gaan en geruime tijd later de rest van het konvooi, en waarbij als regel oorlogsschepen aan de kop van dit 2e gedeelte varen. Het tijdsverschil tussen de laatste tanker en het eerste schip van dit tweede gedeelte bedraagt circa $^3/_4$ uur. Door een iets hogere vaart van het 2e gedeelte bereiken alle schepen van het gehele konvooi met onderling gelijke tijdsintervallen de Bittermeren en Port Said c.q. Suez.
Afzonderlijke passage van oorlogsschepen is niet meer toegestaan in verband met veelvuldige baggerwerkzaamheden in het kanaal, welke men zo min mogelijk wenst te onderbreken.

In dit jaargetijde treedt veelvuldig mistvorming gedurende de nacht op, waardoor in de nachtkonvooien soms grote vertraging optreedt. Tijdens het verblijf te Port Said op 13 October was o.a. het Noordgaande nachtkonvooi 5 uur te laat ten gevolge van deze mist.

Te Port Said werd olie geladen aan het Shell bunkerstation op ligplaats 4 E. In verband met de grote afstand tussen de boeien werd vóór geankerd voor stuurboordanker en achter met trossen op de boei, terwijl voor en achter een dwarstros op de wal werd gezet. Deze wijze van afmeren is erg flexibel, doch vanwege de heersende geringe wind aanvaardbaar.

PYRAEUS. — Aanvankelijk lag het in de bedoeling het schip te ankeren in de baai van Phaleron in verband met ruimtegebrek in de haven van Pyraeus. Volgens het desbetreffende ontvangen sein zou deze baai tevens de ligplaats zijn van de Griekse marine, hetgeen echter in het geheel niet juist bleek.

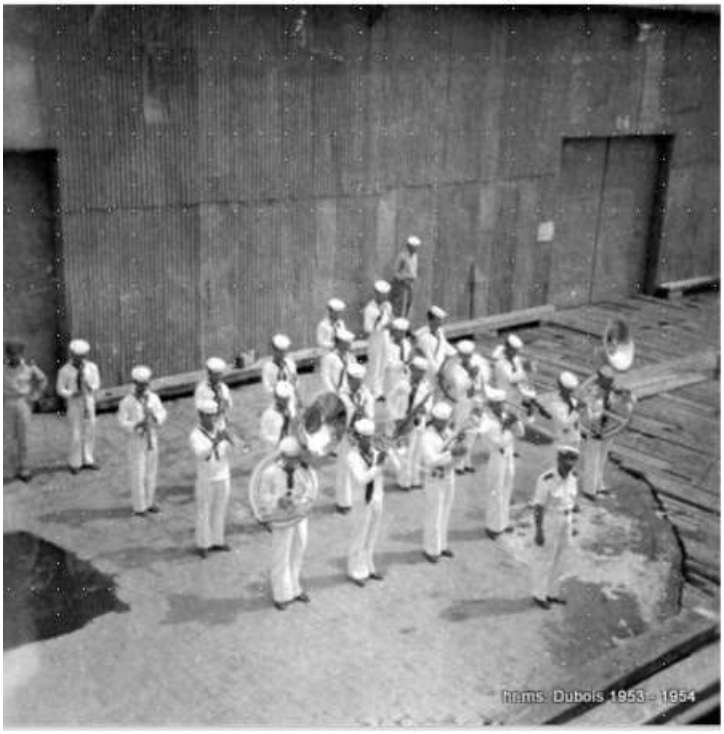
Wel neemt de Amerikaanse 6th fleet in deze baai ligplaats, indien Griekenland wordt bezocht, doch als regel verschijnt deze vloot dan ook met 40—70 schepen. In verband met het feit dat Hr.Ms. Dubois slechts over een motorsloep beschikt welke de laatste tijd weer minder betrouwbaar was en het feit dat nergens op de kaart van bovengenoemde baai een behoorlijke aanlegsteiger voor sloepen viel te ontdekken, had de commandant Hr.Ms. gezant te Athene alsnog telegrafisch verzocht, indien enigszins mogelijk ligplaats te Pyraeus te bewerkstelligen, hetgeen gelukkig mogelijk bleek.
Die haven heeft echter een betrekkelijk geringe kadecapaciteit en wordt zeer druk bezocht door vrachtschepen — die zoveel mogelijk langs de kade komen — door de vaste passagiersschepen (variërend van 8—14.000 ton) en de vele vaste lijndiensten op de Griekse eilanden. Ligplaats in deze haven voor meer oorlogsschepen tegelijkertijd is dan ook vrijwel uitgesloten te achten. Voor Hr.Ms. Dubois en zeer speciaal in verband met het feit dat in zo lange tijd deze haven niet door een Nederlands oorlogsschip was bezocht, werd een ligplaats vrijgemaakt vóór het kantoor van de havencommandant met het achterschip tegen de kant, welke ligplaats zeer gunstig is.

Het aanlopen en binnenlopen van deze haven biedt geen enkele moeilijkheid. De loods welke Hr.Ms. Dubois naar binnen bracht beheerste de Engelse taal en verstond zijn vak uitnemend. Vóóraan in de haven is de marinebasis, alwaar ligplaats voor enige mijnenvegers van het „oceangoing” type. De haven en geheel Pyraeus hebben gedurende de oorlog zeer zwaar geleden en men is nog overal bezig aan herstelwerkzaamheden.
Aangekocht werden aardappelen, groenten en fruit. De kwaliteit was zeer goed. De leverancier bood een uitstekende service.

VALENCIA. — De haven van Valencia kan aan een groot aantal schepen ligplaats bieden welke alle langs de kade afmeren, terwijl de haven goede bescherming geeft door de aanwezige havenhoofden.
Bij aankomst voor de haven kwam direct een goed Engels sprekende loods aan boord. In verband met het feit, dat de uitvoer van sinaasappelen eerst de volgende maand begint en de uienexport door de staking in Engeland erg was teruggelopen, was het uitermate rustig in de haven en was veel kaderuimte vrij. Bovendien maakte het geheel een stille indruk, waarschijnlijk kwam dat, doordat de havenloodsen na de vernietiging door de burgeroorlog
vrijwel nog niet zijn opgebouwd. Door de grote droogte en het leegraken van de waterreservoirs, welke de „witte steenkool” voor de electriciteitsvoorziening moet leveren, was gedurende 6 dagen van de week de stroomvoorziening aan alle niet-regeringsinstellingen overdag afgesloten van ’s morgens 8 tot ’s avonds 7 uur.

Aangekocht werden een kleine hoeveelheid aardappelen, groenten en fruit. De geleverde goederen waren van zeer goede kwaliteit.

Formaliteiten.
MANILA. — Van het feit dat Hr.Ms. Dubois als gevolg van de typhoon „June” een dag te laat te Manila zou arriveren, was tijdig telegrafisch bericht gezonden aan Hr.Ms. gezant te Manila.
Bij aankomst voor de haven van Manila kwamen ter begroeting aan boord een officier van piket namens de Philippijnse marine, de heer Schaeffer, wnd. kanselier van het gezantschap, namens Hr.Ms. gezant A. Merens en een officier van het Philippijnse leger namens het foreign relations office. Op de kade stond een muziekcorps van de Phillippijnse marine opgesteld dat tijdens het meren vrolijke marsen speelde.



Manilla

Na het afmeren bracht de commandant een bezoek aan de gezant en aan de commandant van de Philippijnse marine, welke bezoeken werden beantwoord. Tijdens het bezoek van Hr.Ms. Piet Hein in 1952 had de commandant van die bodem ook aan andere autoriteiten te Manila bezoeken gebracht; dit bleek thans niet meer de bedoeling te zijn. Een bezoek aan de commandant van de Amerikaanse zeestrijdkrachten in de Philippijnen, kon in verband met de grote afstand naar Sangley Point en diens drukke programma geen doorgang vinden.

Aan dezelfde steiger als Hr.Ms. Dubois lag tevens gemeerd H.M.C.S. Haida, een goede bekende van de Koreaanse Westkust. Dit Canadese schip was de vorige dag aangekomen en vertrok gelijktijdig met Hr.Ms. Dubois, doch richting Hongkong. Naar H.M.C.S. Haida werd een officier van piket gezonden, de beide bemanningen zetten het oude contact voort door veelvuldig over en weer op te lopen.

Vrijdagavond bood de Philippijnse marinecommandant de commandanten en officieren van H.M.C.S. Haida en Hr.Ms. Dubois een cocktailparty aan, welke zeer geanimeerd was en alwaar vele, vooral buitenlandse, militaire en diplomatieke vertegenwoordigers aanwezig waren. Zaterdagmorgen legde de commandant namens de Koninklijke Marine een krans bij het Rizal monument; de vorige dag was ook door de commandant H.M.C.S. Haida een krans gelegd en bij de plechtigheid, die door de Philippijnse marine was georganiseerd en verliep conform die van H.M.C.S. Haida, waren Hr.Ms. gezant, enige Philippijnse officieren en een groot aantal fotografen aanwezig.

Zaterdagavond werd door de gezant en mevrouw Merens te hunnen huize een cocktailparty aangeboden aan commandant en officieren, waar ook wederom een groot aantal Philippijnse en buitenlandse militairen en diplomatieke vertegenwoordigers aanwezig was.

In verband met het vertrek van het schip op Zondagmiddag bleef er weinig gelegenheid over aan boord iets te organiseren. Vóór vertrek werd een aantal genodigden op het tentdek een drankje en een nassi goreng maaltijd aangeboden. Ongeveer twintig gasten gaven aan die uitnodiging gehoor; zij wuifden het schip bij vertrek na onder de vrolijke tonen van het wederom aanwezige muziekcorps.

Het Philippijnse Rode Kruis had door tussenkomst van de gezant het verzoek gedaan de bemanning van Hr.Ms. Dubois bloed af te laten staan voor de bloedtransfusiedienst.
Op Zaterdagmorgen gaf een derde deel van de bemanning 0,25 liter bloed per man af, waartoe een mobiele transfusie-unit op de kade voor het schip stond opgesteld.

De Philippijnse marinecommandant had een liaison officier aan boord ter beschikking gesteld die van het moment van aankomst tot het moment van vertrek zich buitengewoon verdienstelijk heelt gemaakt, zowel voor officiële regelingen als ook om de officieren op de hoogte te brengen van het uitgaansleven in Manila.
Tevens had de Philippijnse marine een staffcar ter beschikking gesteld van de officieren, terwijl een der Nederlandse ingezetenen op de Philippijnen door tussenkomst van het gezantschap een auto ter beschikking stelde van de commandant.

Vrijdagmorgen kregen ca. 60 man een bioscoopbezoek aangeboden. Tevens konden zij verversingen gebruiken in het Manila hotel.
Over het algemeen kan worden gezegd dat het bezoek aan Manila zeer geslaagd was, zij het dan dat de prijzen zo exorbitant hoog zijn dat van de toegestane deviezen passagieren slechts op uiterst beperkte schaal mogelijk is. Men kreeg de indruk dat het bezoek bij de bevolking van Manila in zeer goede aarde viel, gezien de grote hartelijkheid en hulpvaardigheid, welke aldaar werden ondervonden.

SINGAPORE. — De wnd. consul-generaal te Singapore was telegrafisch ingelicht dat Hr.Ms. Dubois een dag te laat te Singapore zou arriveren, terwijl later moest worden geseind, dat het schip eerst op de achtermiddag zou aankomen. Als gevolg van deze vertraging moest het oorspronkelijk opgestelde programma, waarbij tevens rekening was gehouden met de gelijktijdige aanwezigheid van Hr.Ms. Piet Hein, sterk worden gewijzigd.
Bij aankomst op de man of war anchorage werd het schip verwelkomd door een officier van piket namens de flag officer Malayan area, de Nederlandse liaison-officier, luitenant ter zee 1e kl. V. R. Y. Winkelman, en de adj. vice-consul mr. F. G. Regtdoorzee Greup, namens de wnd. consul-generaal. De commandant bracht een informeel bezoek aan de commandant van de reeds ter rede liggende Hr.Ms. Piet Hein, kapitein-luitenant ter zee mr. A. N. baron de Vos van Steenwijk.

Die zelfde avond bood de wnd. consul-generaal te Singapore, de heer Van Hamel, commandanten en officieren van Hr.Ms. Piet Hein en Dubois een cocktailparty aan, alwaar naast de vele Nederlandse, Engelse en buitenlandse militaire en diplomatieke vertegen-woordigers en autoriteiten aanwezig waren de commander-in-chief far eastern station en echtgenote alsmede de flagofficer Malayan area en echtgenote. In verband met de grote afstand tot de naval base, het korte verblijf van Hr.Ms. Dubois te Singapore en de voorafgaande drukte in verband met het bezoek van de first lord of the admiralty aan Singapore, beschouwde beide vlagofficieren deze ontmoeting op de cocktailparty tevens als de officiële begroeting en werd van verdere bezoeken afgezien.

De volgende morgen tekende de commandant, na een officieel bezoek aan de wnd. consul generaal, in gezelschap van luitenant ter zee 1e kl. Winkelman de bezoekenregisters bij de gouverneur van Singapore, de commissaris generaal voor Zuid-Oost Azië, de colonial secretary van Singapore en de commander-in-chief far eastern station.

’s Avonds boden commandant en officieren van Hr.Ms. Piet Hein een groot aantal genodigden een cocktailparty aan, waarbij ook de commandant en enige officieren van Hr.Ms. Dubois waren uitgenodigd. Voor een gedeelte der bemanning was voor Vrijdagmorgen een bezoek aan de „Tiger-bierbrouwerij” te Singapore besproken, terwijl ’s middags een voetbalwedstrijd tegen een elftal van Hr.Ms. Piet Hein werd gespeeld.
De Britse marine stelde een auto beschikbaar voor de beide commandanten en verleende met een landingsvaartuig assistentie in het sloepenvervoer van de passagiers.

COLOMBO. — Bij aankomst te Colombo werd Hr.Ms. Dubois verwelkomd door een officier van piket van de Royal Ceylon Navy en door de kanselier, de heer Metselaar, namens Hr.Ms. zaakgelastigde, de heer D. M. de Smit. Met de heer Metselaar begaf de commandant zich naar de heer De Smit en na afloop van dat bezoek, vergezeld door de attaché, de heer Korthals Altes, naar de acting chairmen of the port commission. Vervolgens werden de bezoeken-registers getekend van de gouverneur-generaal van Ceylon en van de ministers van buitenlandse zaken en defensie. Daarna bracht de heer De Smit een tegenbezoek aan boord, waarop de commandant een bezoek bracht bij de captain Royal Ceylon Navy. Na afloop van dat bezoek werd aan de commandant en officieren een borrel aangeboden door de Royal Ceylon Navy in de longroom van de Royal Ceylon Navy.

‘s Avonds waren commandant en officieren voor een cocktailparty uitgenodigd ten huize van de heer en mevrouw de Smit, alwaar ook een groot deel der Nederlandse kolonie en vele buitenlandse burger- en militaire gasten aanwezig waren.
De volgende morgen bracht de captain Royal Ceylon Navy een tegenbezoek aan boord, waarna commandant en officieren wederom ten huize van de heer en mevrouw Smit te gast waren voor een „curry-tafel”.
Des avonds werd aan boord op het tentdek een cocktailparty aangeboden aan een 40-tal genodigden, waaronder ook de gezagvoerders en enige officieren der binnenliggende Nederlandse koopvaardijschepen .

Op Vrijdagmorgen was een bustocht georganiseerd voor 100 officieren, onderofficieren en manschappen naar het Mount Lavinia hotel, alwaar werd gezwommen en verversingen werden aangeboden, terwijl Donderdagmiddag voor liefhebbers een tocht naar de dierentuin werd gemaakt. Deze tochten waren aangeboden door enkele Nederlanders te Colombo.
Vrijdagmiddag werd een voetbalwedstrijd gespeeld tegen een elftal van de Royal Ceylon Navy, waarbij helaas een onzer spelers een sleutelbeen brak. Na medische verzorging in het general hospital te Colombo kon hij echter gelukkig de volgende dag weer aan boord terugkeren.

SUEZ—PORT SAID. — Bij aankomst ter rede van Suez kwam een vertegenwoordiger van het vice-consulaat aldaar aan boord, ten einde het nodige voor de kanaalpassage te regelen en de post te brengen. Door tijdgebrek bleven verdere formaliteiten achterwege.

Bij aankomst te Port Said kwam na het afmeren de vice-consul de heer de Groot, aan boord voor het aanbieden van eventuele hulp, gevolgd door de resident British naval officer Port Said, die eveneens assistentie kwam aanbieden; daarvan behoefde gelukkig geen gebruik te worden gemaakt. In verband met het reeds zeer late uur werd van verdere bezoeken afgezien. De volgende ochtend kwam de vice-consul nog even aan boord voor het ophalen van de uitgaande post.

Port Said

ATHENE. — Na het afmeren te Athene kwamen de consul van Pyraeus, de heer F. J. M. Canchi en de gezantschapssecretaris jhr. mr. B. E. Quarles van Ufford aan boord. In gezelschap van de consul bracht de commandant een bezoek aan de plaatselijke marine-commandant, de havencommandant, de burgemeester van Pyraeus, Hr.Ms. gezant de heer W. C. Posthumus Meijjes, de chief general naval staff en de minister van defensie. Op de achtermiddag (tussen 14.00—16.30 uur zijn alle kantoren gesloten), brachten de havencommandant, de chef staf van de plaatselijke marine-commandant en Hr.Ms. gezant een tegenbezoek aan boord.

De Griekse marine had gedurende het verblijf te Pyraeus een verbindingsofficier toegevoegd en 2 bussen ter beschikking gesteld om tochten te maken naar de bezienswaardigheden in en om Athene. Daarvan is een druk en dankbaar gebruik gemaakt. Op Zaterdag 16 October bood Hr.Ms. gezant een cocktailparty aan voor commandant en officieren te zijnen huize, alwaar vele vooraanstaande militaire- en burgerautoriteiten aanwezig waren, o.m. de minister van defensie. Naast de bustochten werd voor circa 70 man op Zondagavond een filmvoorstelling aangeboden, gevolgd door een uitstekende maaltijd, georganiseerd door de Grieks-Nederlandse vereniging.

Maandag 18 October bood de Griekse commandant zeemacht een lunch aan in de Royal Yachting club, waar Hr.Ms. gezant, de commandant en officieren van Hr.Ms. Dubois aanzaten.
's Avonds werd een zeer geanimeerde cocktailparty aan boord gegeven op het tentdek, begunstigd door fraai weer.
Het bezoek aan Athene was zeer geslaagd; van verschillende zijden werd de vraag gesteld of niet meer Nederlandse oorlogsschepen een bezoek aan deze haven kunnen brengen.

VALENCIA. — Direct na het afmeren kwamen de consul, de heer L. Aguirre Torres en de onderhavencommandant ter begroeting aan boord.
Diezelfde morgen bracht de commandant, vergezeld door de consul, een bezoek bij de havencommandant, de burgemeester van Valencia, de burgergouverneur, de militaire gouverneur, de luchtmachtcommandant en de presidente de la diputacion. Vervolgens werd een bezoek gebracht aan de Dominicaanse torpedobootjager Trujillo, aan boord waarvan de commandant van een smaldeel verbleef. In de loop van de middag werd namens alle autoriteiten afzonderlijk een tegenbezoek gebracht. De burgemeester beantwoordde het bezoek mede namens de gouverneur.
‘s Avonds bood de te Valencia wonende familie De Raad aan commandant en officieren een cocktailparty te haren huize aan, terwijl de consul Maandag een borrel aanbood aan

commandant en officieren in de club Nautico, waar eveneens nog enige te Valencia woonachtige Nederlanders tegenwoordig waren. Er bestond geen gelegenheid voor een party aan boord, zodat voldaan werd met individueel gasten aan boord uit te nodigen.

Bijzonderheden.
Over het algemeen was de gezondheidstoestand aan boord gunstig. Ernstige ziekteverschijnselen, waarvoor op korte termijn de hulp van medici aan de wal of van hospitalen moest worden ingeroepen, kwamen behoudens het voetbalongeval in Colombo niet voor.
Wel kwam wederom de wel zeer slechte zoetwaterpositie van dit type schepen naar voren, welke in het bijzonder geldt in warme streken. Door de geringe capaciteit moet het douchen met zoet water sterk worden beperkt, terwijl de wasserij stagnatie ondervond.

Enige uittreksels uit de scheepskrant "Het Doordouwertje".

BARBECUE
De barbecue was in de jaren vijftig nog geen modeverschijnsel maar toch hadden wij "ouwe jongens" van de fregatten een uitstekende manier om op open vuur het vlees te garen.
Dat zat zo; de toiletten aan boord voor de bemanning bestonden uit een metalen goot met schaamschotten er tussen en over de goot was een zitting geplaatst. Door deze goot stroomde constant water. Als je nu aan het begin van de goot een brandend stuk papier in het water gooide werd dit door de stroom meegevoerd en als dan iemand een paar meter verder zijn gemak deed vloog de vlam onder zijn billen door. Wij hebben op deze manier heel wat braadworst bereid!

Spatus
Het geloof dat iedere Hollander op woodenshoes loopt heeft vooral bij de Amerikaanse marine in Korea een deuk opgelopen. Dat kwam door het volgende:
Japan, waar de VN. vloot nog wel eens verbleef was een "stap" land bij uitstek. Veel stappen betekent echter ook veel slijtage aan je stappers , zoals je spatus ook wel genoemd werden. En dan betekent zo iets nieuwe aanschaffen of repareren. Maar dat kost geld! En wat geld kost gaat ten kosten van het stappen. Nu mag je van een Jan veel verlangen maar zo iets beslist niet.

Zoals velen van U bekend, moet men bij het betreden van een Japans huis de schoenen uit doen. Men ziet bij de entree dan ook altijd de schoenen van zo wel de bewoners als de bezoekers keurig netjes naast elkaar uitgestald staan.
Nu bezocht de Amerikaanse marineman nog wel eens zo'n woning. En ja, als je dan als Hollandse Jan met een katje nog niet de helft van je U.S.N. collega daar van die schitterende glimmende spatus bij ziet staan die wel eens jouw maat kunnen hebben,dan wordt de verleiding tot ruil wel heel erg groot !

Als dan zo'n Yank bij zijn vertrek in plaats van zijn in nieuwstaat verkerende schoenen een paar stappers "made in Holland" er voor in de plaats vond staan, is het natuurlijk niet vreemd dat hij terugkerend in de States op de vraag "en lopen de Hollanders op klompen ?" zal antwoorden "welnee, op versleten schoenen ! ! !"

BOKSEN.
Toen wij in een van de Japanse havens afgemeerd lagen naast een sleper van de Amerikaanse marine werd als dank voor dat de US. Navy bij ons altijd aan boord een pilsje kon komen drinken een bokswedstrijd Verenigde Staten-Nederland georganiseerd. Aan dek bij de Yank was de ring opgesteld en nadat de lichtgewichten aan de beurt waren geweest was de stand 2-1 in ons voordeel. Nu zou het zware werk gaan beginnen en ongetwijfeld zou ons landje die Yankees met

3-1 de ring uitslaan want onze grote favoriet was aan de beurt die aan boord altijd mooie stootjes uitdeelde en een prachtig, en voor die tijd uniek, glimmend sportbroekje bezat.

Wij pakten vast een pijpje op de Nederlandse triomf. Maar dat pakte anders uit. De Amerikaanse tegenstander had ook een glimmend broekje en kon ook mooie stootjes uitdelen! Stand 2-2 dus. Toch moest er een beslissing vallen. Een beul van een Yank daagde ons Nederlanders uit. Wij, die als toeschouwers in de reddingsvlotten zaten, wisten maar één man die, als je zijn soms sterke verhalen mocht geloven, het met boksen tegen die uitdager op kon nemen en begonnen zijn naam te scanderen of liever zijn bijnaam. DOMBO-DOMBO-DOMBO klonk het luid! En wie schetst onze verbazing Dombo naast ons te zien zitten en luid mee te horen brullen DOMBO-DOMBO. Hij kwam er echter niet onder uit en op ons aandringen begaf hij zich aan boord van de Amerikaan. Niet voor lang want met een paar welgemikte stoten bewees hij wel degelijk met Hennie Quentemeyer (oud Europees kampioen boksen) in de ring te hebben gestaan. Zo werd het toch nog 3-2 voor Holland en namen wij met plezier ons volgende pilsje op Dombo!

JAAP

"In naam van de Koninklijke Marine, breng ons onmiddellijk naar het centraal station want ons schip vertrekt en we halen de trein niet". Het was Jan die op deze manier een verbouwereerde automobilist tot stoppen dwong, in Amsterdam nog wel! De gezagsgetrouwe burger bracht ons in de vroege morgen inderdaad daar naar toe maar helaas de trein die ons voor half acht in Den Helder moest brengen was al vertrokken.
Ja, ons avondje stappen " Saloon Mexico " op de toen nog aantrekkelijke Zeedijk, vlak voor inschepingsverlof, was uit de hand gelopen. Dag verlof! Maar Jaap bracht ons op het idee om van Amsterdam naar Den Helder een taxi te nemen. Lappen onder elkaar dus en ook toen waren taxichauffeurs snelheidsduivels want vlak voor baksgewijs werden we voor Hr.Ms. Dubois afgeleverd. Het koste wel wat maar zo ontliepen we vlak voor ons verlof een " bakje".

Jaap was heel sterk in het ontlopen van bakjes. Legendarisch was het hier volgende:
In een van de Japanse havens meerde we eens heel ongelukkig af. Bij meerrol stond ons het schaamrood op de kaken. Maar met het avondje passagieren in het verschiet was dit al spoedig vergeten. Dit avondje passagieren liep bij Jaap echter, haast traditie getrouw, volkomen uit de hand. De volgende morgen werd hij door de Amerikaanse MP. aan boord afgeleverd. "Op parade" betekende dit.
Op de vraag van onze commandant "Wat heb je nu weer uitgehaald?" antwoordde Jaap: “Die Amerikanen beweerde dat wij gezien ons afmeren van vanmorgen niet kunnen varen, toen ben ik voor Uw eer opgekomen!”
De eerste officier verslikte zich, de divisiechef kreeg een kleur en de o.o.van pol. wist zich geen houding te geven. Maar Jaap en de commandant bleven zich zelf.

Waarschijnlijk wist de laatste zoveel "eerlijkheid" toch te waarderen. Of Jaap straf kreeg? Ik dacht het niet want dat éne streepje dat hij nog had heeft hij tot de thuiskomst behouden.

Het Matrozenkoor

In mijn jeugdjaren werd met de Kerstdagen de feestelijke nachtmis opgeluisterd met gezang van "Het Matrozenkoor." Dit koor bestond uit keurige jonge knapen, uiteraard gekleed in matrozenpakjes, en stemmen hebbend als sopranen. Het was de Nederlandse tegenhanger van de toen bekende "Wiener Sängerknaben". Als jongeling droomde ik ervan, ééns deel uit te mogen maken van "Het Matrozenkoor".

Jaren later kwam deze droom uit, al was het dan een matrozenkoor dat in schril contrast stond met dat uit mijn jeugdjaren.
Op Hr.Ms. Dubois vroeg de Vlootpredikant Drs v. Veen aan ons om met de kerstdienst te komen zingen. Deze sympathieke dominee, die nog maar kort bij Hr.Ms. Marine in dienst was en zich mal geschrokken moet zijn van wat zich na het passagieren op onze oorlogsbodems afspeelt, wilde wij natuurlijk niet teleurstellen.
En zo vormde wij een koor met stemmen gebalsemd door de Weduwe en gesmeerd door Heineken dat tijdens de eerste repetitie de rest van de bemanning deed vermoeden dat het scheepsalarm afging! Niet lang geleden zag ik in de tv. serie "Laat maar zitten" John Kraaijkamp sr. van een koor deel uit maken dat mij onmiddellijk aan dat koor van ons terug deed denken.
Zelden heeft dan ook tijdens een kerstdienst het "Nu zijt wellekome" zo geklonken als toen. De os begon te loeien, de ezel te balken, de herdertjes die bij nachten lagen schrokten op van het geluid. Het moet echter het kerstkindje behaagt hebben want we behielden een behouden vaart.

Met de gesp Korea

Opvarenden van Hr.Ms. Dubois

Plaquette

tijdens de Koreaanse oorlog

MARINENR	NAAM		MARINENR	NAAM
44884	Aafjes K.		40883	Goudriaan R.
20244	Achthoven A.D.		46321	Griffioen J.
00157	Albers J.A.		42272	Groot J.P.de
59679	Apon E.H.		06911	Haan w.de
00375	Appel G.		46389	Hage G.F.
44841	Asten N.J.W.van		04204	Hartog A.
45407	Barbillion J.C.		17099	Haspels A.
00832	Batterman J.A.		31827	Hermans M.C.
01070	Bening L.J.		18076	Hertog J.
38974	Bennema P.G.		14109	Hertsenberg H.
01232	Bergh J.C.H.v.d.		34386	Hesse H.
04142	Berkenpas K.		16615	Heuvel G.T.
41539	Bernhard W.C.	Beute T.	39327	Heyden L.N.v.d.
			45412	Hiemstra A.T.
03086	Bilsen P.M.van		04402	Hofman D.
17092	Blaset R.G.		30174	Hollenberg J.
26966	Blitterswijk M.J.var		45074	Hot H.
46688	Boelaarts H.A.		12674	Huizer K.
46104	Boer J.de		45074	Hut H.
24400	Bolle C.J.		08771	Jansen J.
12259	Boon S.J.		26330	Jellema T.
15138	Boomgaard P.L.v.d.		30198	Jillings E.F.
26991	Bos B.		35748	Jonas C.M.F.
30101	Botermans H.G.		33399	Jonge C.M.de
02389	Box J.H.		46234	Jungslager E.w.
44678	Broxks A.		10308	Kerens C.G.M.
27245	Bruggink H.J.		34948	Kesler S.
45786	Brynen W.		04125	Klaassens L.
34599	Bugter A.J.J.		39754	Klavers J.
32534	Bungener J.A.		10506	Kloppenburg J.H
09393	Buth W.		01822	Knauf J.L.
34900	Cornelissen A.J.		46912	Knoop L.H.J.
05195	Coster F.J.B.M.de		27697	Koekkoek L.G.
34961	Dekker K.		21939	Kompier A.J.J.
04016	Dengerink J.T.		39976	Koot P.J.
01843	Does J.v.d.		46441	Kooten C.van
26681	Domburg F.A.van		25872	Kooy W.
25384	Doop A.A.den		34126	Kordes F.G.
39472	Dubbelman J.		45030	Koster H.
04818	Dyk A.A.van		24743	Kramer W.F.
01664	Dykstra T.J.		10503	Kramer W.J.
04955	Eelman J.		38270	Kruidenier C.
31648	Egmond P.van		10682	Kuil G.D.
23932	Eist J.F.v.d.		21303	Lamme H.F.
06972	Engh R.v.d.		32051	Langend!jk W.F.
34850	Eyk H.van		25913	Langeweg P.H.
32886	Eyk J.F.van		06968	Lauf G.
26261	Faas H.W.		02550	Leeuw L.W.de
46366	Franke w.		33230	Legerstee W.A.
32961	Franzen R.R.		23497	Lem A.W.v.d.
44667	Godefroy W.		28569	Leur R.C.

45105	Lier A.M.van
26310	Linden J.F.J.v.d.
27318	Linden W.H.v.d.
10980	Loeffen P.J.
11560	Lombaers J.M.
17168	Maas J.
21823	Masselink J.
25096	Meerbeek J.W.
27610	Meiden R.v.d.
25782	Meissner Th.
28357	Melchers D.
19248	Miggelbrink B.J.F.
05077	Minnaard L.
38828	Moerman D.
14865	Moerman W.
13011	Nagel G.
45771	Nasveld C.
39689	Oort M.F.
25349	Opbergen R.F.van
23758	Orsouw J.A.van
39620	Ouden J.den
13822	Overbeeke P.F.van
39737	Pappelendam J.H.van
25647	Pas G.v.d.
46238	Peersman E.C.L.
17513	Pennings J.L.M.
33179	Petit A.P.W.
31825	Plat D.
09220	Pluygers W.J.M.
16933	Polhout G.J.J.
44552	Poort J.M.v.d.
43358	Portena K.
39381	Puiman L.
18285	Pynenburg C.A.
32999	Quant A.R.de
46229	Radstaat G.J.
15428	Raimond T.J.
18516	Reuvers M.J.
02044	Reyendam E.van
10217	Richter F.A.
28563	Rietschoten J.L.v.
45800	Romer H.C.
32614	Rooyen H.G.J.v.
09463	Rosier J.
46171	Roy M.J.M.
45179	Ruitenbeek A.H.F.
15630	Ryke W.de
22733	Rykens D.
44892	Rynsburger H.
43504	Salemink T.W
46259	Scheltinga H.E.
06816	Scholte C.H.
16317	Schrage W.J.
45119	Schuurman J.
20876	Slobbe C.P.N.
13008	Smits W.A.H.
17066	Snyders D.
45317	Spaans J.
44391	Stam P.A.
00064	Steffens G.C.
07690	Sterk T.
34204	Stoffels A.J.M.
44797	Stroomer N.A.
17964	Suyderhoud J.
45144	Tammeryn J.H.P.
32527	Teensma J.P.
45091	Teirlinck H.C.
51828	Terlouw H.
13505	Theunisse M.J.
39562	Thyssen S.L.V.
31206	Toet L.
24835	Veen J.
45969	Veenstra T.
28199	Veld W.in't
43694	Verbeek A.A.
37292	Vereyken J.A.
19036	Verhage J.S.
31860	Verhagen J.
14752	Verhagen W.A.
33270	Verwater H.
34816	Visscher H.
07301	Visser A.
23918	Vlas M.
11562	Vlugt G.J.M.v.d.
46468	Volders P.F.
44853	Vos G.J.D.de
16621	Vreede L.J.de
20253	Vries R.de
39451	Vuik J.
17150	Wennekus A.
23921	Werf H.F.v.d.
33456	Wermeskerken J.H.van
05814	Wielders G.
33085	Wierenga H.J.
32743	Wilde H.J.de
33607	Willemse P.
46763	Willemsen J.A.
31368	witte D.P.de
25861	wolf J.
32086	Wynhoven J.L.M.
33474	Yzerman G.
32555	Zalm D.J.W.van

32579 Zimmerman C.E.P.
45046 Zinning A.H.
38793 Zomeren J.M.van
33257 Zyl J.G.A.van