

## Zo is het begonnen....



*1965-5-6, Kiellegging Isaac Sweers*

## Met de ISAAC SWEERS naar Greenock Schotland

**Wie was Isaac Sweers?**

**Geboren in Nijmegen op 1 januari 1622 als 5e zoon van een regent.**

**Via omzwervingen, o.a. door Spanje, Engeland, Brazilië, kwam hij in 1646 straatarm in Holland terug. In 1649 trad hij in dienst van de Admiraliteit van Amsterdam waar hij een snelle carrière beleefde. Hij maakte vele konvooi-reizen. Maakte onder de Ruyter een tocht langs de West-Afrikaanse bezittingen van de W.I.C. de West en New Foundland.**



*1967-3-10. klaar voor de tewaterlating v.d. Isaac Sweers v.a. helling 3*

In de 2e Engelse oorlog werd hij Schout bij nacht en later Vice-Admiraal. Toen van Gent sneuvelde in de slag bij Solebay volgde hij deze op en werd als tijdelijk Luitenant Admiraal, commandant van een van de drie smaldeels.

In 1672 hielp hij met 12 compagnieën matrozen op de schaats bij de verdediging van de Waterlinie. In 1673 moest hij een stap terug doen ten gunste van Cornelis Tromp, hij voerde zijn vlag toen op de „Witte Olifant”. Op 21 augustus van dat jaar sneuvelde hij in de slag bij Kijkduin en werd met veel eerbetoon in de Oude kerk te Amsterdam begraven.

**Op proeftocht**

Een continue bedrijf, een drijvend dorp, met alles er aan en er op, een hechte eenheid, die bestaat uit een reeks van radertjes, die angstig precies in elkaar passen en waar geen schakel aan ontbreekt.

Dat is de onderzeebootjager „**Isaac Sweers**”, de laatste van de drie fregatten die de N.D.S.M. bouwde, ook de laatste van een reeks van zes die de Koninklijke Marine in Nederland bestelde, wij mochten dit ervaren tijdens een meerdaagse proeftocht, zij het tot Greenock in Schotland. Het begon allemaal wat kil en triest woensdagavond 21 februari om 7 uur in Den Helder, toen de sleepboot „Dintel” ons naar de buitengaats liggende „Isaac Sweers” bracht. Regen, natte sneeuw, wat verkleumd via de touwladder aan boord, waar het binnen uiteraard behaaglijk warm was. De daarop volgende dagen was aan boord duidelijk een opperbeste stemming te constateren. Immers het weer werd vrij goed en de beproevingen verliepen vlot met uitstekende resultaten.

's Nachts werd de Noordzee overgestoken, zodat donderdagmiddag, de Schotse kust in zicht kwam.

Ook vrijdag ging het steeds maar voort, dan 16, 24 mijl en 26 mijl per uur via de kop van Schotland naar de eilanden groep „Hebriden”. Intussen werd nog even met groot succes een 30-mijls-proef gehouden. Als een dartelende hinde, later als een raket kliefde de Isaac Sweers zich door het water. Vrijdagmorgen werd de zee wat woeliger, waarbij de golven min of meer aan stuurboordzijde dwars op het schip kwamen te liggen. De stabilizers hielpen een handje om de landrotten in conditie te houden. De „draaierigheid” bleef nu weg, we hadden onze portie de vorige dag reeds gehad . . .

In de aanhef schreven we reeds dat alles aan boord angstig precies in elkaar past.



Onvoorstelbaar, dat op zo'n kleine scheeps- eenheid, liefst 250 man, drie maal daags een perfecte maaltijd geserveerd krijgt, en stipt op tijd.

### **Het begint 's morgens om half zeven precies.**

Een snerpend marinefluitje via alle luidsprekers, die de meest verwoede slaper tot in zijn ziel raakt.

Aan het slot zegt dan een reeds uitgeslapen stem: „overal”. Het betekent uit de kooi klimmen, want orde en regel zijn hier heilig. Halverwege de ochtend een korte klik in de speaker - het is kwart voor tien - een stem kondigt aan: koffiedrinken, uit”.

De gehele dag, met de regelmaat van een precisie uurwerk worden de varende bewoners via de speakers geïnformeerd en geïnstrueerd.

Om kwart voor een produceert de speaker: „Einde middagrust, aanvang theedrinken”.

Theedrinken wordt kennelijk als een bezigheid gezien, die niet in het rustbeeld ligt. Iedere avond verschijnt een uitstekend geredigeerd dagblad „Daghregister”, waarin de laatste nieuwtjes opgenomen zijn.

Aan het hoofd van dit continubedrijf. dit prachtig drijvend dorp staat uiteraard een burgemeester, de hoogste autoriteit aan boord. U begrijpt het ongetwijfeld, wij doelen op de commandant van het schip.

De vriendelijke, doch resoluut pratende hoogste officier van de Isaac Sweers is commandant, K.Ltz. J. B. Genet (44). Hij is immer te vinden op de brug. zijn domein en die van zijn officieren. Hij steekt bepaald niet onder stoelen en banken, dat hij bijzonder blij is met het bevel over de jongste aanwinst van de Marine.

Commandant van de Isaac Sweers na een periode van bijna 27 jaar marinedienst.

In 1941 begonnen als adelborst, in 1944 officier.

„Ik vind het een pracht schip”, zegt hij. „Ik kan u wel zeggen, dat mijn collega’s van de reeds 5 afgeleverde onderzeeboot- jagers jaloers zijn op dit schip. Het is een mooi schip en goed afgewerkt.



Je zou kunnen zeggen: „lest best”, want het is er één van de nieuwste types.

Uit alles blijkt, dat de maar steeds naar buiten turende commandant een gelukkig man is.

„Bent u ook tevreden over de beproevingen tot nu toe?” is onze volgende vraag. „Die gaan uitstekend”, stelt de commandant vast. Ik heb een goed team officieren, onderofficieren en manschappen, die hun uiterste best gedaan hebben. Je hebt natuurlijk ook een beetje geluk nodig en ik heb de indruk, dat we dat geluk een beetje hebben. We hebben goede weersomstandigheden gehad en de proeven zijn precies gegaan, zoals we dat enige maanden geleden op papier gezet hebben. Ik

kan niet anders zeggen: het is af”, besluit Commandant Genet.

Op dit moment passeren we de noordelijke punt van Schotland, waaronder Cape Ross, min of meer berucht omdat het hier in de buurt behoorlijk kan stormen en mistig kan zijn. Het is een punt, waar je aanloopt als je uit de Atlantische Oceaan komt.

Het wordt inmiddels lunchtijd en weer verbaast het je dat voor de meer dan 250 man een perfecte maaltijd gereed staat. We hebben hierover een gesprekje gehad met de korporaal-kok J. Hoosemans, die al ruim 16 jaar zorgt, dat de hongerige magen op verantwoorde wijze gevuld worden. De kok van de „Isaac Sweers” kent geen voedingsproblemen, want iedereen is tevreden. „Wat verstaat men nu precies onder specifieke marine-menu’s?”

„Dat is de traditionele rijsttafel, de snert- hap en in feite ook rijst met goulash, of kerrieragout of nassi goreng”. Onze marine kok lepelt de namen op met een gemak waarmee hij mogelijk de gerechte ook gereed maakt. „Laten we de kapucijners ook niet vergeten”, vult hij gehaast aan. „want die behoren er ook nog steeds bij”. De bijna 40-jarige kok Hoosemans heeft ongeveer 10 jaar bij de onderzeebootdienst gezeten en daarbij op 4 verschillende onderzeeboten gevaren.

„Toen ik bij de onderzeebootdienst wegging, vond ik het erg, maar nu ik hier aan boord zit, voel ik me pas werkelijk kok. Naar schatting heeft de heer Hoosemans tienduizend mijl onder water gevaren. „Met dit weer zou ik liever onder water zitten, want onder merk je helemaal niets van het slingeren”.



*De brug, het domein van officieren..*

Aan boord van een marineschip kunnen soms vreemde dingen gebeuren. Het volgende is korporaal Hoosemans op een ander schip overkomen:

Een hulp van de kok, die zich 's morgens geschoren had, legde zijn scheerkwast, scheerzeep en handdoek in de kombuis om mee te helpen bij het klaarmaken van de erwtensoep.



Door de grote drukte had niemand er erg in dat de scheerkwast was verdwenen. Maar hij kwam terecht. Bij het uitdelen van de soep - uitgerekend in de longroom van de officieren - werd de kwast uit de erwtensoep opgelepeld. „Ik heb er gelukkig geen last mee gehad”.

***Voedingsproblemen kent men niet aan boord***

### **Het hart van de Isaac Sweers**

Aan boord zal men u zeggen, dat de Machinistengroep er één is die men bijna nooit ziet werken. Evenwel zijn hun activiteiten ten nauwste verbonden met alle mogelijke voorzieningen. We denken slechts aan de voortstuwing, de zoetwatervoorziening, de druk op sanitaire leidingen en brandblusleidingen, de elektriciteit en andere zaken.

Zoetwater maakt men zelf aan boord. In een tank wordt een onderdruk veroorzaakt. Van het onder bepaalde temperatuur ingepompte zeewater verandert een deel in stoom, welke na afkoeling zoet water oplevert. Het restant zoute water gaat weer buiten boord.

Er is een zeewacht die in drie divisies wordt gelopen. De machinisten zijn buiten de wachten, vrij van alle diensten.

Ze moeten evenwel beschikbaar blijven voor zogenaamde piketwerkzaamheden.

Ongeveer 6 tot 8 uur voor het vertrek, gerekend vanuit de koude toestand, moet men overgaan op zeewacht.

Begrijpelijk, want de ketels moeten verwarmd worden, hetgeen de nodige tijd vereist.

De turbines worden langzaam draaiend doorgewarmd om krom trekken te voorkomen. Omgekeerd vereist het afzetten eveneens tijd. De turbines moeten dan langzaam draaiend en gesmeerd afgekoeld worden.

Het machinistenvak is een veel omvattende zaak, dat doorgaans schuil gaat achter een vette overall.

De Ontwikkeling en Ontspanningsafdeling aan boord is een actieve aangelegenheid.

De ene avond een quiz, afwisselend met muziek via de

luidsprekers, de andere avond bingo en weer een andere avond een filmavond, waarbij er dan



***In het hart van de Isaac Sweers***

altijd wel één is, die na afloop de operateur een bemoedigend schouderklopje geeft en zegt: „het was een mooie . . . rotfilm”.

Ondergetekende en de N.D.S.M.-fotograaf beleefden veel gemak en plezier van de N.D.S.M. representatieve, bedrijfsleider C. P. Weijde, die ons vlot overal introduceerde.



De heer Weijde is voor alle officieren de bouwmeester van de Isaac Sweers. Als zodanig werd de NDSM'er bij regelmaat genoemd; hij was wat men noemt geheel „in” bij de Marine.

### ***Bouwmeester C.P. Meijde in zijn hut***

Dit is overigens al sinds vele jaren, want ook de Van Speijk en Tjerk Hiddes vielen in zijn bouwpatroon. Het is voor onze NDSM'er overigens maar een drukke bedoening aan boord.

Het bij regelmaat volgen van de beproevingen. We denken hierbij aan de ankerproeven, sloepen, schieten met mortieren, waarna dan

weer de constructies gecontroleerd moeten worden, enz. enz. Bij voortdoring onderhouden van de contacten met officieren en onderofficieren, waarbij veelal zaken besproken worden die tijdens beproevingen aan de orde kunnen komen. Het is zoals de heer Weijde lachend zegt:

„Op dit schip ben je de algemeen vertegenwoordiger van de N.D.S.M., zowel in de financiële afwikkeling van de proeftocht als naar de representatieve zijde. Later zou blijken, dat bij aankomst in Greenock allerlei lieden naar bouwmeester Weijde informeren, hetzij in verband met materialen, hetzij in verband met recreatiemogelijkheden voor de marinemensen, die het N.D.S.M. schip „Isaac Sweers” zo voortreffelijk bemannen en laten varen.

De heer P. J. van der Laan van firma Groenpoll weet ons tussentijds te vertellen, dat Groenpoll de elektrische installatie op de Isaac Sweers heeft aangelegd. Een onvoorstelbaar aantal km kabel werd gebruikt. Ter vergelijking van het ingewikkeld, technische hart en lichaam van de Isaac Sweers met dat van de tanker Dione:

In de Isaac Sweers werd ongeveer 103 km kabel in allerlei soorten en afmetingen verwerkt.

Bij de Dione was dit „slechts” 31 km.

Ook de heer Van der Laan is wat de beproevingen betreft bijzonder tevreden. Alles gaat zeer goed.

Zaterdag en zondag werden alle opvarenden van de Isaac Sweers een autobustocht door de Schotse „High Lands” aangeboden door de N.D.S.M. Slechts enkelen gaven de voorkeur aan de T.V., die de in Glasgow gespeelde tapper Schotland-Engeland uitzond.



### ***Aan de conditie werd ook veel zorg besteed***



### *Tanker 'Dione'*

De verfrissende trip door de gezonde Schotse hooglanden was een leuke afwisseling. De heuvels, bergen, soms tot alpenhoogte reikend, bedekt met een smetteloze sneeuwlaag, was een fijne onderbreking voor de deelnemers. Het hoogtepunt was ongetwijfeld een gearrangeerde Schotse „High-

tea”. Eenvoudig gezegd: thee drinken in de hooglanden van Schotland, zij het dat dit in een specifieke Schotse sfeer geserveerd werd en de High-tea niet alleen bleek te bestaan uit het bruine vocht.

Eerst een pittige, hartige hap, daarna een reeks van zoetigheden in de vorm van gebak in velerlei smaken.



### *In Greenock: even poseren voor de foto*

Was de dorst daarna tot lippensnood gestegen, dan bracht de tea uitkomst. Een leuke ervaring, die door de marine zeer geapprecieerd werd. Reeds eerder signaleerden wij het „Dagregister”, een soort nieuwsbulletin, dat het als voorlichtingsorgaan aan boord zeer goed doet.

## Wij lazzen hier o.m. in:

- \* „Weet u de overeenkomst tussen een kok en een machinist?  
Deze twee vakken hebben ontzettend veel gemeen. Ze koken beide „water”.
- \* Het volgende werd eens gezegd aan het begin van een reis tegen een zeer luidruchtig persoon: „als jij door je havengeld heen bent, mag ik daar dan zitten”.
- \* Een glimlach kost minder dan elektriciteit en geeft meer licht. Vandaar dat alle monteurs aan boord zo nors kijken. Zij hebben elektriciteit genoeg in voorraad.
- \* Een kanon in de 17e eeuw schoot niet verder dan 1800 meter, een kanon van een slagschip uit de 2e wereldoorlog 32.000 meter.

Een medewerker aan het „Daghregister” toonde onmiskenbaar zijn grote dichterlijke talenten als hij in een ”ode op het vroegere Nieuwediep” zijn beschouwing als volgt eindigt:

nieuwe-diep en nova zembla,  
zijn qua klimaat elkander haast gelijk,  
maar aan natte, vieze winderige dagen,  
is het eerste 't meeste rijk.

zelfs in de noordelijke landen,  
bidt de zeeman tot zijn god,  
„heer - laat ons in nieuwediep niet stranden,  
bespaar ons zulk een vreselijk lot”.

want toen de heer de aarde heeft geschapen,  
bezag hij al het schoons wat hij daar schiep,  
en als contrast- en voorbeeld van ellende,  
schiep hij toen dat zelfde nieuwediep.

weet daarom al het goede te waarderen,  
bezie het moois op onze goede aard,  
want als een mens alleen in nieuwediep moet leven,  
is 't beter dat hij dan ter helle vaart.

## Overigens herinneringen uit lang vervlogen tijden.



- Aan de ontbijttafel in de longroom maakte een van de burgers bezwaar tegen het beleg bij het ontbijt. Hij wenste uit principe geen tong te eten, omdat hij het zo'n naar idee vond als hij bedacht dat een beest die tong in zijn mond had gehad.

De hofmeester stelde hem toen voor om een ei te nemen . . .