



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, "de redactie" !



tenanker@kpnmail.nl

Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de gelijknamige website en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



Extra editie met als item : Hr.Ms. Pelikaan 4 generaties, nu eerst deel 1 en 2

2^e jaargang – nummer 18 - d.d. 14 augustus 2019

Met dank aan:

Fa. Damen Gorinchem, Koninklijke Marine, Theo Burgers, Peter Claesen, Chris Mark †



Pelikaan

In azuur een vliegende pelikaan in natuurlijke kleuren. (besch.63764/631098 van 19 december 1962)

HET SCHIP.

VEERTIENDAAGSCH BLAD VOOR SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART

TEVENS ORGAAN DER

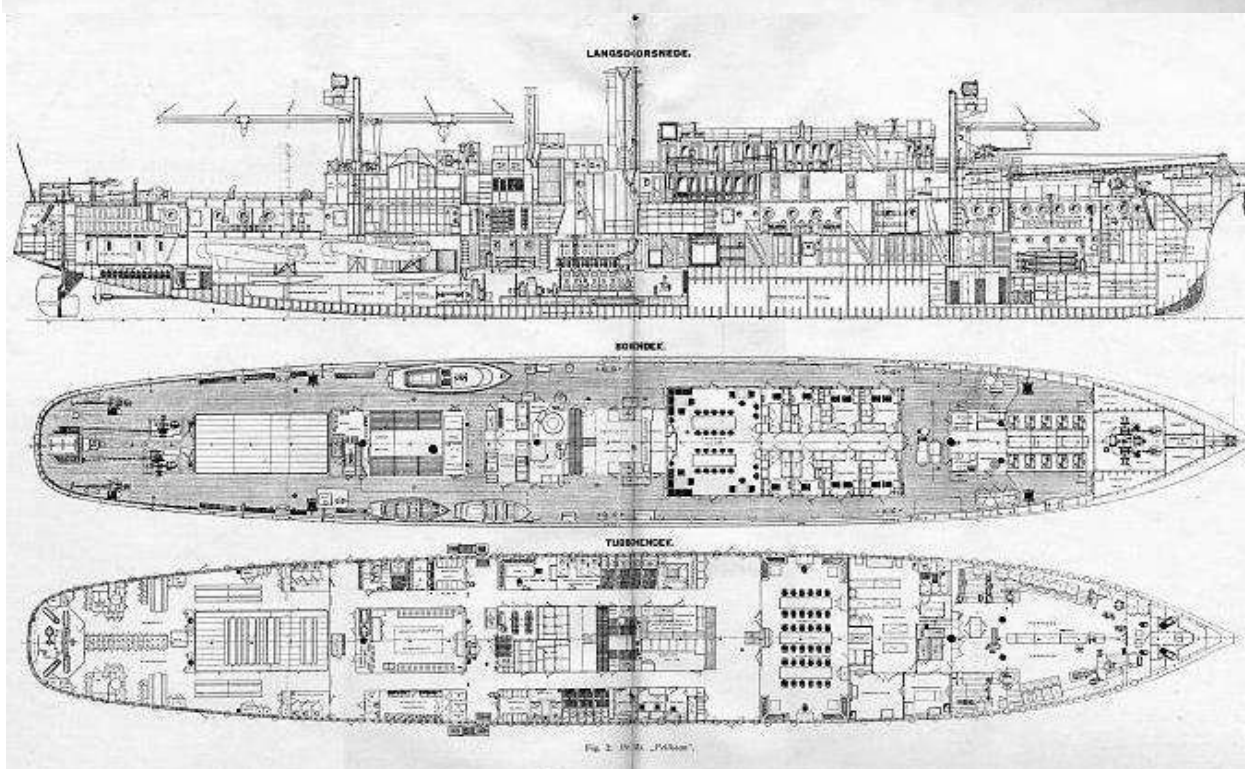
VEREENIGING VAN TECHNICI OP SCHEEPVAARTGEBIED EN VAN HET NATIONAAL TECHNISCH SCHEEPVAARTKUNDIG MUSEUM

Redactie Scheepsbouw: Ir. A. M. SCHIPPERS s.i. — Directeur J. MOORMAN.

Vaste Medewerkers: Ir. J. C. ARKENBOUT SCHOKKER s.i., Ir. A. A. BOON, c.i., C. H. K. BORGHARDT, Ir. R. J. DIJKHUIJS, Ir. A. VAN DRIEL, W. A. ENGELBRECHT, HERO B. DE GROOT, Dr. M. D. HÄGE, Ir. J. H. A. W. graaf VAN HEERDT TOT EVERSBERG s.i., Ir. A. ROORDA, s.i., Dr. J. DU SAAR, S. SNUYFF, K. TESCHMACHER, Ir. M. W. VOOGT, J.E.zn. s.i., Mr. A. J. M. VAN WESSEM, e.a.

Bureaux van Redactie en Administratie: AMALIA VAN SOLMSSTRAAT 2-4, DEN HAAG, Tel. Bezoldenhout 1620

ABONNEMENT: Binnenland f 4.— per kwartaal, Buitenland f 25.— per jaar. Losse Nummers f 1.— ADVERTENTIËN 40 cent per regel. Bij contract verlengd tarief.



Hr.Ms. Depotschip voor Onderzeebooten "Pelikaan"

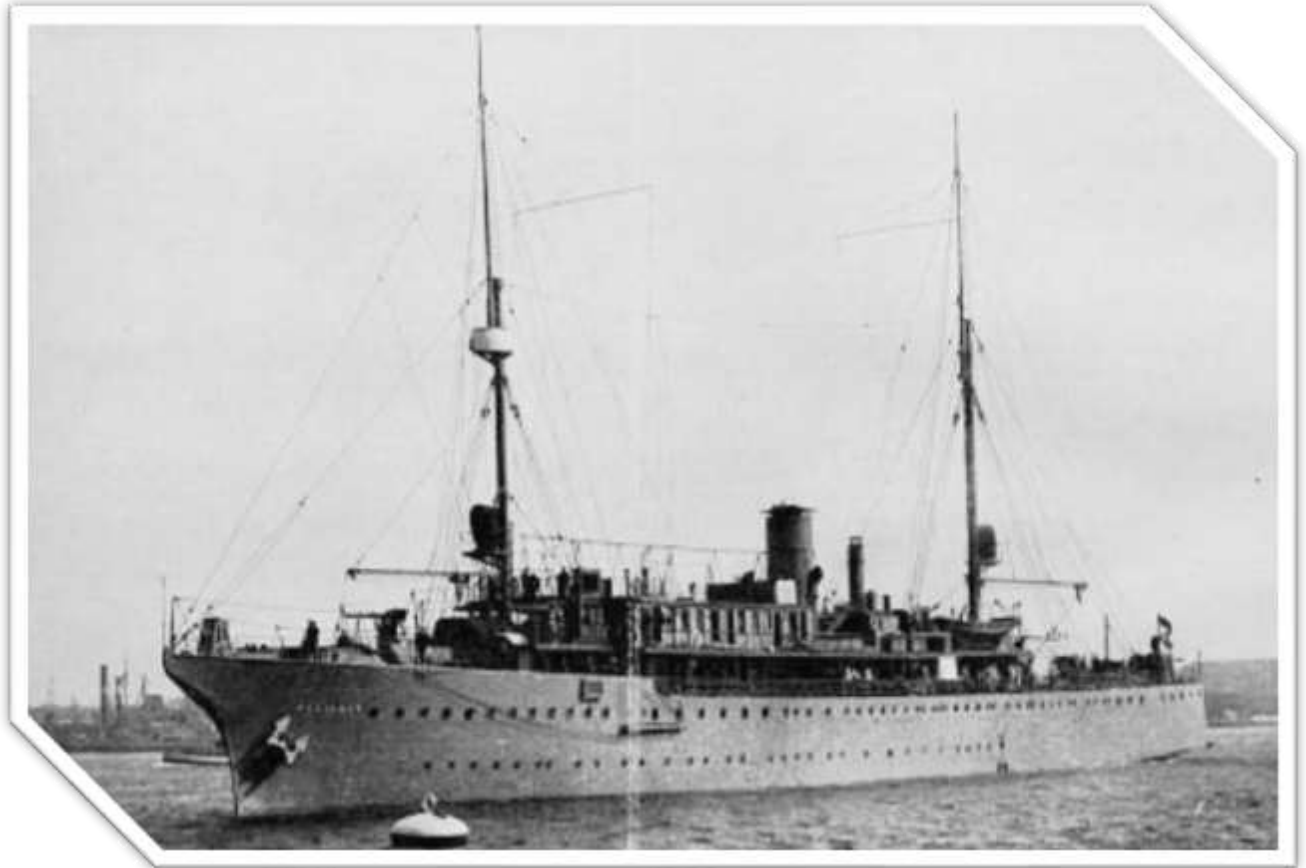
Gebouwd door de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam

Het moederschip voor onderzeebooten Pelikaan voor de Koninklijke Marine en bestemd voor den dienst in Ned. Indië, is gebouwd op de werf der Ned. Scheepsbouw-Mij te Amsterdam.

De hoofdmotoren zijn gebouwd door de mach.fabr Augsburg – Nürnberg, de electromotoren en de dynamo's door de Electricch Industrie te Slikkeveer en het geheel is gemonteerd en geleverd door de Kon. Mij "de Schelde" te Vlissingen.

De lengte over alles bedraagt 93.70 m en de grootste breedte op de buitenkant huid 13 m, de holte van onderkant kielplaat tot bovendek 8.30 m

De diepgang in zeewater volledig uitgerust en met bemanningen inventaris voor vier onderzeeboten aan boord, bedraagt 4 meter. Het de placement is hierbij 2600 ton.



Het schip moet dienen als verblijfplaats voor de eigen bemanning en voor die van vier onderzeeboten, en voorts als werkplaats en bergplaats voor de goederen van zes onderzeeboten.

Voor de commandant zijn op het tentdek bestemd een werk- en zitkamer, een slaapkamer, pantry, bad en wc terwijl de vier in de nabijheid dezer verblijven gelegen ruime éénpersoonshutten bestemd zijn voor de eerste officier en de commandanten van drie onderzeeboten.

De overige officieren zijn ondergebracht in diverse één- en tweepersoonshutten op het bovendek en op het tweede tusschendek. Een zeer ruime en fraai ingerichte Longroom op het bovendek dient als gemeenschappelijk verblijf voor alle officieren.

De onderofficieren en manschappen worden met het oog op den dienst in Indië verdeeld in twee groepen n.l. Europeesche in Inlandsche. Elk dezer groepen heeft dus ook haar eigen verblijven. De Europeesche onderofficieren hebben er een gezamenlijk, zich over de geheele scheepsbreedte uitstrekkend dagverblijf op het eerste tusschendek en een nachtverblijf op het tweede tusschendek.

Voor de oudste acht onderofficieren zijn op ditzelfde dek nog ingericht twee vierpersoonshutten, terwijl voor de schipper een hut is ingericht op het eerste tusschendek.

De Inlandsche onderofficieren hebben hun dagverblijf op den eerste en hun nachtverblijf op den tweede tusschedek.

Op deze beide dekken zijn ook de verblijven gelegen voor de Europeesche en Inlandsche bemanningen, daar deze slapen in hangmatten, zijn de dagverblijven dezelfde als de nachtlogiezen. Tot de verdere ruimten aan boord, die dienen voor de opvarenden, kunnen

behalve bad en waschgelegenheden en privé genoemd worden een zeer ruim hospitaal met twaalf kooien en één voor den waker.

Aan dit hospitaal zijn verbonden een onderzoek en een operatiekamer, een apotheek, bad en w.c. In deze hospitaal ruimten zijn o.a. aangebracht elektrische geysers bij het bad de gootsteen, welke in korten tijd warm water kunnen leveren.

Aan boord zijn verder twee complete koelinstallaties aanwezig, die lek in staat zijn om een ijsgenerator 150 kg ijs per 24 uur te leveren en een koelkamer en eenige ijskasten, benevens de beide munitiebergplaatsen op voorgeschreven temperatuur te houden.

Tot de navigatie-middelen behoren, behalve de gewone magnetische kompassen, een volledige gyrokompass-inrichting. Verder een zeer sterk en modern ingericht station voor draadloze telegrafie, in staat op tot op 4000 k.m. te seinen, een inrichting tot het geven en evenzoo een inrichting tot het ontvangen van onderwaterkloksignalen en eindelijk een elektrisch-hydraulische stuurmachine, welke door middel van een telemotor van de brug af kan worden bediend. In geval van nood kan op het achterschip met de hand worden gestuurd.

Het Schip:

Wat de uitrusting van het schip betreft, kan gewezen worden op de drie olie gestookte fornuizen, respectievelijk voor officieren, onderofficieren en manschappen, een elektrisch gestookte bakoven en daarbij behorende elektrisch aangedreven deegkneedmachine; verder op de vijfsloepen waarvan twee motorboten zijn, terwijl de vlet een aanhangmotor heeft.

Daar het schip als drijvende reparatieplaats voor onderzeeboten is bedoeld, zijn de werk- en bergplaatsinrichtingen aan boord zeer uitgebreid. Allereerst trek de aandacht een zeer ruime torpedo- werkplaats, waarin een reeks van zeer moderne werktuigmachines staat opgesteld, zooals diverse draaibanken, een fraismachine, een schaaftbank, carrousselbank, boormachines, een hardingsoven een drijfwerk, waarop zijn aangesloten een sterke-armschaaft- bank, slijpsteen en een schaaftmachine.

In deze ruimten staan verder de noodige werkbanken en diverse werktuigen voor de herstellingen aan torpedo's. De torpedo's worden geborgen in een bergplaats gelegen beneden de torpedowerkplaats.

Als reparatieplaats voor accumulatoren van onderzeeboten is aangewezen de accuwerk- en bergplaats, gelegen op het eerste tusschendeck. In deze ruimte worden langs de wanden de cellen geplaatst en deze kunnen geladen worden met behulp van koperen rails langs de werkplaatswanden.

Boven in de werkplaats zijn verschillende weerstanden aangebracht, terwijl in twee afzonderlijke ruimten achter de feitelijke werkplaats zijn opgesteld een schakelbord met diverse meters en twee nalaadmvormers, zijnde gelijkstroom- omvormers 10V, 1000Amp, 15V, 600 Amp.

De cellen, welke geen reparatie behoeven, kunnen geborgen worden in twee cellen bergplaatsen aan weerszijde van de accuwerkplaats.

Alle drie de ruimten zijn door middel van elektrisch gedreven fans met daaraan verbonden ventilatiekanalen voldoende gefentileerd om alle mogelijk in de ruimten hangende zuurdampen te verdrijven. Loopkranen dienen tot vervoer van de cellen in en buiten de werk- en bergplaatsen

Als verder bergplaatsen mogen nog genoemd worden die voor duikertoestellen, waarlooze deelen voor onderzeeboten, zwavelzuur – en gedistilleerd water, welke beide vloeistoffen zoowel in flesschen al in tanks bewaard worden.

Een ruimte, welke den eigennaardigen naam draagt van zuurstofbergplaats, bevat een batterij van 24 flesschen gecompriëerde zuurstof, waarvan de inhoud met een speciaal daartoe geconstrueerde pomp over gepompt kan worden in de zuurstofflesschen aan boord van een langs zij liggende onderzeeboot.

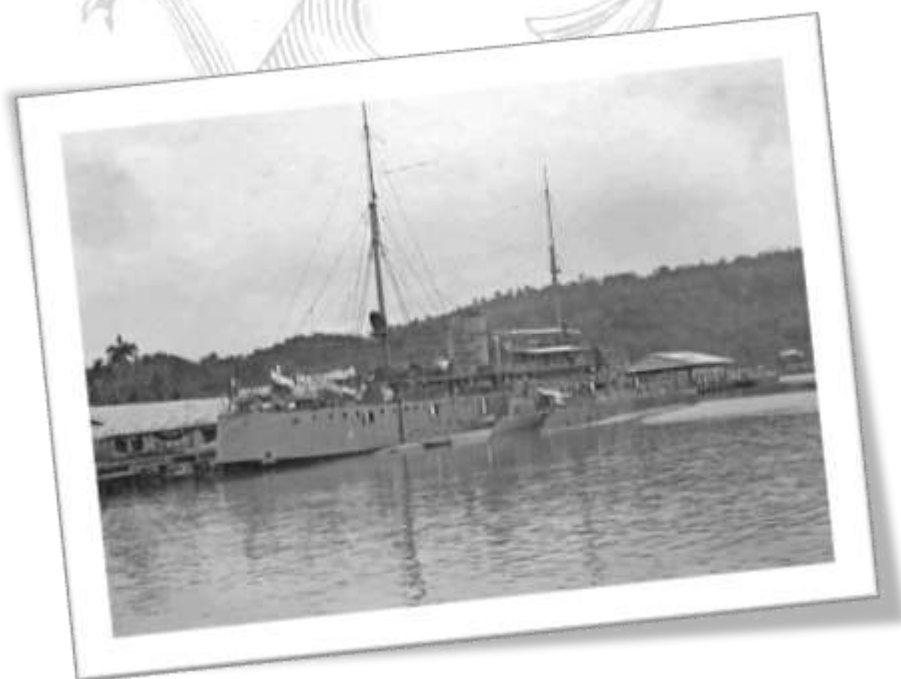
In deze bergplaats worden tevens geborgen 72 flesschen gecompriëerd koolzuur.

De “Pelikaan” kan ook medevoeren twee vliegtuigen waarvan de beide rompen achter elkaar geborgen kunnen worden in het vliegtuigruim onder het Europeanen verblijf. De vleugels worden afzonderlijk in de ruim geborgen tegen de boordwanden. Deze vliegtuigen worden door middel van een electrisch gedreven lier aan de laadboom aan den achterkant van den achtersten mast uit het water aan dek geheschen, hier gedemonteerd en vervolgens aan denzelfden laadboom in het ruim neergelaten.

De berging van de voor de vliegtuigen en motorsloepen bestemde benzine geschiedt in drie in het vliegtuigen ruim opgestelde tanks met leidingen, welke voeren naar een ruimte op het bovendek en naar eenige dekdoppen, waarop soepele slangen kunnen worden aangesloten naar de tanks der vliegtuigen en sloepen. In de laatstbedoelde ruimte zijn peilschalen en afsluiters ondergebracht, welke in staat stellen om met koolzuurdruk de benzine uit de tanks in het vliegtuigruim te persen naar dek en tevens de hoeveelheid in de tanks nog aanwezige benzine af te lezen. De gehele benzine- installatie is uitgevoerd naar het systeem “Martini-Hüneke”

Om mogelijk brandgevaar bij uitsroomen van benzine in het vliegtuigruim te beperken, is op het eerste tusschendeck een batterij koolzuurflesschen opgesteld, waarvan de inhoud door een leiding kan worden uitgeblazen in het vliegtuigruim, zoodat dat ruim dus met koolzuur kan worden gevuld. Deze installatie is volgens het systeem “Lux”.

De voor het schip zelf en voor de onderzeeboten benodigde brandstofolie wordt geborgen in twaalf groote olietanks onder het tweede tusschedek en in tanks in de machinekamer.



Wat het uiterlijk aanzien van het schip betreft, het volgende:

De eigenaardige vorm van de voorsteven is noodzakelijk daar deze is ingericht voor de plaatsing van twee ketting schijven ten dienste van een hijschijnrichting tot het lichten van lasten tot ca. 40 ton. De bij dit hijschen te gebruiken electricch gedreven lier staat op het brugdek voor de voormast. Deze lier kan ook dienen tot het laden en lossen van torpedo's met behulp van den laadboom aan den voormast. De laadbomen aan den voorkant van de achtermast dien voor het aan en van boord zetten van de sloepen met behulp van een electricch gedreven lier aan den voorkant van deze mast.

De aan de achterkant van deze mast geplaatste lier en laadboom zijn bestemd voor de behandeling van vliegtuigen zoals hierboven is omschreven.

Op het achterdek zijn nog twee ankerlieren voor de hekankers geplaatst, welke beide lieren, evenals de voorste ankerlier, electricch gedreven worden. Deze voorste ankerlier kan in geval van nood ook met de hand worden bewogen.

Alle electricch gedreven lieren werden geleverd door de fa. Figee te Haarlem

Aan dek staan verder als bewapening opgesteld vier mitrailleurs en vier anti-luchtvaartkanonnen van 7.5 cm waarvoor de munitie , evenals die bestemd voor het geschut van de onderzeebooten , wordt geborgen in een munitiebergplaats vóór en één achteruit.

In elken mast is op een bordes een zoeklicht geplaatst. De voortstuwing van het schip geschiedt door twee hoof-diesel-motoren van het niet omkeerbare M.A.N. 2 takt type met 6 arbeidscilinders, elk van 700 E.P.K. welke elk, behalve de aangebouwde pompen, drijven een gelijkstroomdynamo van 468 KW, 1200 Amp, 300V welke dient tot het leveren van stroom aan de schroefmotoren, de motoren der torpedoluchtperspomp en voor het laden van de onderzeebootbatterijen. Deze schroefmotoren zijn gelijkstroommotoren van 570 As PK, 380 V, 1200 Amp. en 190 omw. Per minuut en drijven elk een driebladige schroef.

De opwekspanning der schroefmotoren bedraagt 220 V. De apparaten voor de controle van de voortstuwing zijn ondergebracht in twee mannoevreerlessenaars welke vóór in de machinekamer staan.

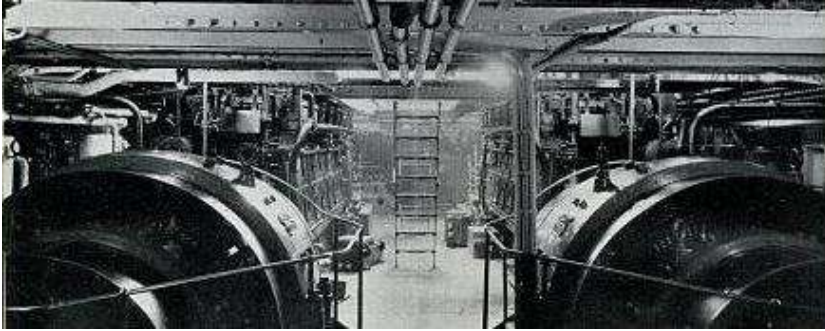
Alle apparaten, noodig voor het tot stand komen van de schakeling voor het voor het voortstuw van het schip, het laden der onderzeebootbatterijen en de stroomvoorziening der torpedoluchtperspomp, zijn gemonteerd op het hoofdschakelbord aan de BB-zijde van de machinekamer.

De hoofddynamo's zijn met schroefmotoren geschakeld volgens het Ward-Leonard-systeem, waarvan de regelweerstand is ondergebracht in bovengenoemde mannoevreerlessenaars. Beide dynamo's kunnen elken schroefmotor drijven en tevens is één dynamo in staat beide schroefmotoren van stroom te voorzien.

De motoren der torpedoluchtperspomp kunnen naar keuze op de hoofddynamo's worden geschakeld. Deze motoren zijn gelijkstroom Shunt-motoren van 110 As P.K., 220-360 V en 250 omw. Per min.

Voor de levering van de energie voor diverse lieren, stuurmotor, motoren voor diverse werktuigen, diverse omvormers en de verlichting zijn vóór in de machinekamer opgesteld twee compound gelijkstroom-hulpdynamo's 32 KW, 220 V, 145 Amp, direct gekoppeld met een Dieselmotor van 50 P.K.

Voor de opstelling van de apparaten, noodig voor de verdeling voor de energie voor het licht- en kracht net en van de apparaten van de beide hulpdynamo's is het schakelbord ingericht aan S.B. van de machinekamer.



De Machinekamer...

Op dit schakelbord staan ook de apparaten voor den draaistroom-gelijkstroomomvormer, welke dient voor de stroomvoorziening vanaf de wal en

opgesteld is aan S.B. zijde achter de machinekamer. Deze omvormer bestaat uit een gelijkstroom-compound dynamo 16 K.W., 220 V, 725 Amp., 950 omw. Per minuut, elastisch gekoppeld met een draaistroommotor 110/190, 220/380 V., 50 per seconde Tot de machine- installatie behoort verder een met olie gestookte Cochran-ketel, bestemd om stoom te leveren aan een olievoorwarmer en drie verdamperen, welke laatste moeten leveren het drinkwater en gedistilleerd water voor de onderzeeboot-accumulatoren. De Cochran ketel heeft een verwarmend oppervlak van ca. 20,5 M² en een stoomspanning van 13 Atm.

Op het tentdek staat nog opgesteld een dynamo, gedreven door een 25 P.K. Kromhout-motor, welke in geval van nood stroom moet leveren voor een noodverlichting en aan den sloepenlier tot het buitenboord brengen der sloepen.

Om in geval van nood ook nog de diverse ruimten van het schip te kunnen leegzuigen is op het tweede tusschendeck bij de koelkamer een noodlenspomp gemonteerd, welke aangesloten is op de hoofdlensleiding van het schip.

Ten slotte kan nog worden gemeld, dat met behulp van de torpedoluchtleiding en de daartoe noodige luchtslang uit onderzeeboten lucht en water uitgeblazen kan worden. Ook zijn aan boord de noodige slang en aansluitingen aanwezig om brandstofolie en ook smeerolie van buitenboord of uit een der olietanks van het schip zelf te zuigen en deze te persen naar langsboord liggende onderzeeboten.

De machine Installatie...

De voortstuwing van de bovengenoemd depotschip is voor Holland het nieuwste snuffje op dit gebied, zoodat een korte beschrijving hiervan de lezers van "het Schip" wel aangenaam nuttig zal zijn.

Het is een z.g. Diesel-electrische installatie, d.w.z. de hoofd-dieselmotoren drijven ieder een dynamo, welke haar stroom direct afvoert naar een afzonderlijken schroefmotor.

De hoofd-dieselmotoren zijn 2 stuks 6 cilinder 2 takt niet omkeerbare M.A.N.- motoren, met spoelzuigers aan de arbeidszuigers, 2 compressors, koelwaterpomp en smeeroliepomp. Ze kunnen bij 290 omwentelingen 700 A.P.K. leveren.

Deze hoofd-Dieselmotoren drijven ieder een shunt-gelijkstroomdynamo van 468 K.W., 390 V., 1200 A voor het leveren van stroom aan de aan de schroefmotoren (570 P.K., 380 V, 1200 A., 190 omw.) , aan batterijen van onderzeeboten of aan de compressormotoren de torpedo's (90 K.W.)

Op dezelfde as zit een opwerkdynamo (compound-gelijkstroom) van 80 K.W., 220 V., 300 A., voor het leveren van den bekrachtigingsstroom van hoofddynamo en schroefmotor en voor voeding van het hulpkracht- lichtbord.

De dynamo's zijn alle voorzien van hulppolen en in de poolschoenen der hoofddynamo's bevinden zich compensatiewikkelingen. We zullen nu aan de hand van bijgaand schema nagaan hoe alles functionneert.

Het hoofdschakelbord bestaat uit 5 paneelen:

1. SB's dynamo paneel
2. SB's opwekker paneel
3. Omschakel paneel
4. BB's opwekker paneel (zijn geheel als 1 en 2)
5. BB's dynamo paneel (zijn geheel als 1 en 2)

De komt van de dynamoklemmen (S.B.) en gaat over de zekeringen A en H en den messchakelaar IV naar de rails. Van de rails gaat stroom op paneel 3 over den linkschen omschakelaar (handel links om) XIV. Waardoor ze gevoerd wordt direct in het anker van SB's schroefmotor.

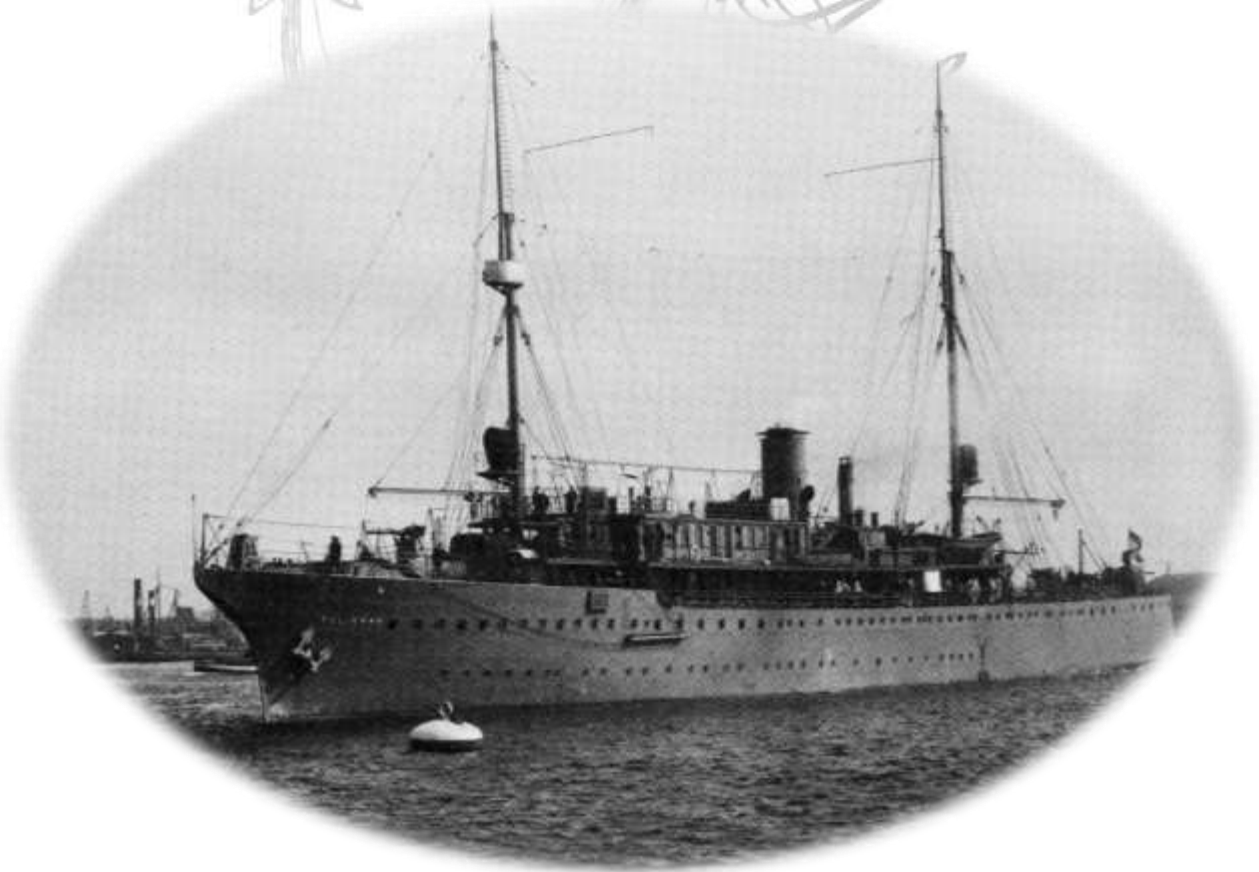
De hoofddynamo heet een afzonderlijke bekrachtiging. Dus zoolang het veld niet bekrachtigd wordt levert de dynamo geen stroom en ontvangt dus het anker van den schroefmotor ook geen stroom.

Voor de bekrachtiging moeten we paneel 2 nader beschouwen.

Hierop komt stroom van SB's opwekdynamo via de zekeringen E en A op hoofschakelaar IX, Door dezen hoofdschakelaar in te zetten kunnen we stroom geven via N –P naar het hulpkracht- en lichtbord en verder via omschakelaar X naar Omschakelaar VIII.

X wordt naar boven ingezet VIII naar beneden. Bij het inzetten van IX gaan de roode lampen branden. (Indien deze lampen reeds brandden, dan mag IX niet ingezet worden.

Redactie: Verdere informatie ontbreekt helaas.... Mocht u het in bezit hebben, stuur het mij dan a.u.b. toe aan de redactie van dit blad om het te kunnen completeren.





Hr. Ms. PELIKAAN
depotschip OZD
(1922-1934)

29-01-1918 bouwopdracht begroting Departement van Koloniën
 04-04-1920 kiel NSM te Amsterdam
 31-12-1921 te water
 12-06-1922 proefvaart
 01-09-1922 gereed en opgelegd

ontwerp: Veen J.S.van
 werfnummer: 161
 tonnage: 2.657 t vol, 2.697 m³;

afmetingen:
 lengte 93.70 m oa
 breedte 13.00 m
 holte 8.54 m
 diepgang 4.34 m
 voortstuwing: 2 6-cilinder MAN dieselmotoren
 vermogen: 1.400 apk
 schroeven: 2 3-bladige
 snelheid: 12 kn
 bemanning: 92 + 255
 bewapening: 4 kanons van 7.5 cm S/A, Nr.4
 4 mitrailleurs van 12.7 mm Nr.3
 olie: 500 t
 masten: 2 (1927 stengen verkort)
 boten: 1 motorsloep, l 9.14 m
 1 sloep
 1 vlet E, l 6.05 m
 1 havenjol

* **cdt** Wissmann E.M. IN 01-08-1923 tot - -

18-09-1923 Vertrek van Den Helder in de divisie van klzt E.M.Wissmann met de onderzeeboten " K II en K VII". Met de PELIKAAN worden 2 vliegtuigen naar Nederlandsch-Indië vervoerd. Buitengaats voegt de "K VIII" zich bij de divisie.
 27-09-1923 Aankomst te Gibraltar.

03-10-1923 Vertrek van Gibraltar.
 07-10-1923 Aankomst te Tunis.
 11-10-1923 Vertrek van Tunis.
 Bij het vertrek uit Tunis loopt de PELIKAAN aan de grond.
 12-10-1923 Na vele pogingen met eigen middelen komt het schip met behulp van de Franse marinesleepboot "Taillebourg" weer vrij van de modder. Het schip heeft geen schade opgelopen.
 12-10-1923 De reis wordt voortgezet.
 18-10-1923 Aankomst te Alexandrië.
 25-10-1923 Aankomst te Alexandrië.
 28-10-1923 Aankomst te Suez.
 31-10-1923 Vertrek van Suez.
 06-11-1923 Aankomst te Aden.
 13-11-1923 Vertrek van Aden.
 25-11-1923 Aankomst te Colombo.
 05-12-1923 Vertrek van Colombo.
 11-12-1923 Aankomst te Sabang.
 17-12-1923 Vertrek van Sabang.
 24-12-1923 Aankomst te Tandjong Priok.
 -12-1923 Vertrek van Tandjong Priok.
 30-12-1923 Aankomst te Soerabaja.
 -05-1924 Na reparatie gaat de PELIKAAN met de "De Zeven Provinciën", "Vos", "Hermelijn", "Bulhond", "Jakhals", "K III", "K IV", "K V", "K VI", "Serdang" en "Assahan" met een groep vliegtuigen oefenen in Straat Makassar en bij Tarakan.
 -09-1924 De PELIKAAN maakt een tocht naar de Kleine Soenda-eilanden voor lanceeroefeningen van een divisie onderzeeboten.
 21-11-1924 Het schip gaat naar het eiland Berhala in Straat Malakka ter assistentie van de eerste Indië-vlucht van de HN-ACC.
 01-03-1925 Vertrek van Soerabaja met de "Krakatau" en een divisie onderzeeboten voor een oefenreis naar de Grote Oost. (bij Krakatau staat 05-03?)
 20-05-1925 Aankomst te Makassar.
 -05-1925 Vertrek van Makassar.
 28-05-1929 Aankomst te Soerabaja.
 - -1925 Vertrek van Soerabaja.
 - -1925 Aankomst te Tandjong Priok.
 02-10-1925 Vertrek van Tandjong Priok met een divisie onderzeeboten naar Straat Soenda, de zuidkust van Java en Straat Bali.
 De divisie bestaat uit de "K II", "K VII", "K VIII" en de "K IX".
 Men houdt diepzeelodingen in de Indische Oceaan.
 17-10-1925 Aankomst te Soerabaja.

* **cdt** Maurits W.K. 07-12-1926 tot 14-02-1927

* **cdt** Scalongne D. 14-02-1927 tot 25-08-1927 UIT

* **cdt** IN 17-09-1927 tot 05-11-1927 UIT

- - Gezamenlijke oefeningen in het westelijke deel van de Java Zee.
 - -1928 De PELIKAAN wordt gebruikt als logementschip van de
 - -1929 torpedoboten en torpedobootjagers op het ME te Soerabaja.

* **cdt** IN 06-12-1929 tot 18-06-1930 UIT

06-12-1929 }
18-06-1930 } In het Nederlands eskader in Nederlandsch-Indië van sbn C.C.Kayser.

* **cdt** Postumus W.J.D. IN 01-04-1931 tot 06-02-1932 UIT

02-04-1931 } De PELIKAAN is tijdelijk in dienst als artillerie-instructieschip;
06-02-1932 } (vervangt "De Zeven Provinciën").

24-07-1931 Aankomst te Soerabaja voor onderhoud.

07-09-1931 Vertrek van Soerabaja voor schietoefeningen.

-09-1931 Aankomst te Soerabaja.

28-09-1931 Vertrek van Soerabaja.

02-11-1931 Aankomst te Balikpapan.

17-11-1931 Vertrek van Balikpapan.

01-01-1932 Aankomst te Soerabaja voor onderhoud.

01-01-1933 Ltz H.van Schreven is met het toezicht bij het onderhoud belast.

* **cdt** Coster F.W. IN 01-06-1933 tot 23-06-1933

-06-1933 Vertrek van Soerabaja.

-06-1933 Aankomst te Tandjong Priok.

12-06-1933 Vertrek van Tandjong Priok.

12-06-1933 } Logementschip bij het eiland Kuiper (in de baai van Batavia) tijdens
15-09-1933 } het onderzoek in de mouterij-zaak aan boord van de "De Zeven Provinciën"
(de arrestanten zitten op het nabij gelegen eiland Onrust, quarantaineplaats).

* **cdt** Vreedenberg H. 23-06-1933 tot 16-11-1933

-09-1933 Vertrek van het eiland Kuiper.

24-09-1933 Aankomst te Soerabaja.

-10-1933 Het schip wordt ingezet bij schietoefeningen met de "Soemba" in Straat Madoera.

* **cdt** Opwijrda J.F.P. 16-11-1933 tot 01-07-1934 UIT

-11-1934 Te Tandjong Priok wordt het schip gebruikt als logementschip voor de mouters van de "De Zeven Provinciën".
Het schip gaat hierna in conservatie.

- -1934 Afgevoerd van de sterkte., de motoren en hulpwerktuigen worden voor andere doeleinden gebruikt.

1) Marinejaarboek 1923/1924; blz. 6 t/m 45; Reisverslag.

Hr.Ms. Pelikaan, K II, K VII en K VIII.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee E. M. Wissmann.

Overvaart naar Oost-Indië.

a. Nieuwediep – Gibraltar.

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat op 18 September 1923 de schout bij nacht, commandant der Marine te Willemsoord aan boord was gekomen tot het houden van de inspectie over de bemanning van het schip en de beide langs zij liggende onderzeeboten K II en K VII en de gezamenlijke bemanning door dien vlootvoogd was toegesproken, werd op diens last ten 11 u. 30 m. ontmeerd en verliet Hr.Ms. Pelikaan gevolgd door de beide onderzeeboten onder zeer groote belangstelling de haven van Nieuwediep.

Ter reede werd de inspectie voortgezet, waarna ten 12 u. 20 m. de schout bij nacht het schip verliet. Salueerden dien vlagofficieren met 13 schoten, vormden op sein de kiellinie en verlieten door het Schulpengat de reede. De bemanning bestond uit 152 koppen, waaronder 1 commandant, 17 officieren en 134 onderofficieren en manschappen. Aan boord waren 525 ton (gewicht) brandstofolie, 56 ton (gewicht) smeerolie, 35.4 M³. drinkwater, 24.6 M³. waschwater en 21 M³. voedingwater. Voorts voor 100 dagen eigen victualie en voor 50 dagen onderzeeboot-victualie. Overgevoerd werden 2 vliegtuigen benevens een zeer groot aantal colli bestemd voor de toegevoegde onderzeeboten en voor Oost-Indië.

Diepgang gemiddeld: Voor 42 d.M., Midden 44 d.M. en Achter 42 d.M. De drie boten hadden elk aan boord 5 officieren en 24 onderofficieren en manschappen. Hr. Ms. K II tevens Dr. Ir. VENING MEINESZ. Aan boord was 14 dagen onderzeeboot-victualie. Hun gemiddelde diepgang bedroeg 41 d.M.

Passeerden 1 u. 45 m. A.M. den Uiterton van het Schulpengat en stoomden verder langs brulboei IJmuiden, lichtscheper Maas en Noord-Hinder. Ten 5 u. 30 m. voegde Hr. Ms. K VIII zich bij het verband hetwelk verder in kiellinie door bleef stoomen, volgorde Pelikaan, K VII, K VIII en K II, minimum afstand 500 M. Het aantal omwentelingen van Hr. Ms. Pelikaan bedroeg 150, overeenkomende met ± 9 Mijl, terwijl in de buien tot 130 geminderd moest worden. Het weder was ongunstig en buiig, wind van Z.W. tot W. met kracht 4 tot 7. Lucht zwaar bewolkt, nu en dan regen. Er stond afwisselend zee en krachtige deining. Passeerden den 19en September op V .M. het lichtschip Sandettle. Stuurden verder langs lichtscheper East en South Goodwin en Dover. Passeerden ten 2 u. A.M. ungeness, waaraan naamsein getoond werd, liepen verder langs de Engelsche kust, met toenemenden Westelijken wind (6 tot 9) en zee. Op de H.W. van 20 September werd ten ongeveer 3 uur op ± 6' Z.W van de oevers een groene wraklichtboei nog juist tijdig genoeg tusschen twee buien verkend.

Ten 7 uur D.W. van dien dag werd St. Catherines Pt. gepasseerd. Het weder slechte wat af; stuurden bij Portland Bill uit voor Engelsche Jagers welke blijkens de geheschen Int. Vlag "M", onderzeeboten bij zich hadden.

Liepen op A.M. de Lyme Bay wat in, om lij te krijgen en Dr. VENING MEINESZ in staat te stellen proefnemingen onderwater te doen; deze duurden ongeveer 2 uur en mislukten daar er nog te veel zee stond, het overige verband liep dien tijd met 6' vaart door.

Van mijn oorspronkelijk voornemen om dien avond in de Tor Bay te gaan liggen om het personeel der onderzeebooten wat rust na twee stormnachten te gunnen, zag ik af, daar het weder er beter uit begon te zien en de barometer begon te rijzen. Achteraf bleek uit opgevangen stormseinen, dat door dit doorvaren het verband juist ontsnapt is aan een zwaren storm, die de volgende dagen in den ingang van het Kanaal heeft gewoed. Passeerden ten 8 uur E.W. Goud-staart. Het weder op de E.W. en op H.W. en D.W. van 21 September werd weder slechter, wind Z.W., kracht 7 tot 9, veel zee.

Bij het uitloopen van het Kanaal was de wind veranderlijk tusschen het N.W. en Z.W., kracht 4 a 6 met herhaalde buien met kracht 9. Er stond veel deining en zee, terwijl zware regenen hagelbuien overkwamen. Aan den voorgenomen koers van N. 210° 0 kon niet worden vastgehouden, daar dan Pelikaan en Onderzeebooten zeer zwaar te keer gingen, eerstgenoemde had herhaaldelijk slingeringen van 30° en meer. Afhankelijk van de windrichting werden dan ook koersen gestuurd, waarbij de wind en zee een paar streken voor in kwamen, om voldoende West, of een paar streken achterlijker dan dwars, om voldoende Zuid te halen. Gaandeweg werd de windkracht wat minder, hoewel het buiig bleef, terwijl een zware deining uit het W.N.W. door kwam, welke gedurende den geheelen oversteek van de Golf van Biskaje aanhield.

Er was voldoende gelegenheid voor astronomisch bestek. Een gemiddelde inzetting van 1/2 mijl per uur werd geconstateerd. Gemiddeld werden 145 omwentelingen volgehouden. Den 22en September moest op V.M. 3 uur bij K VIII op en neer gehouden worden wegens een defect aan diens B.B. Dieselmotor en op P.V. weder 3 uur wegens defect aan diens S.B. Dieselmotor. Vierden bij eerstgenoemd oponthoud op een drijver een ebenieten staaf naar K VIII af voor reparatie D.T. Kregen den 23en September ten 3 u. 40 A.M. Sisargas in het zicht, wind W.t.N. 5, lange deining. Liepen langs lichten Sisargas, Vilano, Tormiana en passeerden ten 10 u. 55 m. E. W. Cap Finisterre.

Het weder werd hier zeer fraai met Z. tot Z.O.lijken wind, kracht 2, een lange Westelijke deining bleef doorstaan.

Op den A.M. van 24 September werd gestopt en met de vlet versch brood naar de Onderzeebooten gebracht, waarna ten 2 uur een onderwatervaar oefening der onderzeebooten volgde, welke tot ± 6 uur duurde. Liepen daarna verder langs de Portugeesche kust en passeerden op de H.W. van 25 September de Burlings. Nu er veel minder zee stond, moest het aantal omwentelingen tot 140 (± 8.5 mijl) worden teruggebracht, daar anders K VIII in een critisch toerental verviel.

De onderzeebooten hadden bij voorin komende zee en wind belangrijk minder vaartverlies dan Hr.Ms. Pelikaan. Op den A.M. van 25 September werd van 1 u. 30 tot 5 u. 10 met Hr. Ms. K VII en K VIII onderwaterseinoefeningen gehouden. Stuurden daarna langs Cap St. Vincent, welke tegen 12 uur op de E.W. gerond werd. Ten ongeveer 11 1/2 uur stopte B.B. Diesel wegens gebrek aan toevoer van de brandstofolie. Na korten tijd was het euvel verholpen. Liepen op V.M. van 26 September langs Cap Santa Maria. Dien dag moest S. B. hoofd-dieselmotor van 7 u. 10 D.W. tot 10 u. 20 V.M. gestopt worden voor het dichten van een lekke flens van H.D. luchtleiding aan inblaasvat en B.B. hoofddieselmotor vanaf 10 1/2 uur V.M. tot 2 1/2 uur A.M. wegens een defecte persklepzitting van compressor n°. 2. Liepen gedurende dien tijd met kruisvaart op den anderen H.D.M. Het oponthoud werd benut voor onderwaterseinproeven met K VII en K VIII en slingerproeven van Dr. Vening Meinesz met K II. Op de H.W. van 27 September zette een zeer krachtige Levantijn in, welke Oostenwind met een kracht 7 en vrij veel zee de vaart zoodanig tegenhield dat in stede van des ochtends ten 9 uur, zooals ik aan consul en Engelsche admiraal te Gibraltar per D.T. geseind had, eerst de reede ten 12 u. 45 A.M. bereikt werd. Ook van dit uitstel had ik per D.T. bericht gezonden, wat mij later bleek zeer op prijs gesteld te zijn.

Op aanwijzing van een loods, liep het schip de haven in en meerde aan de innenzijde van de detached môle. Er viel juist een zeer zware Oostelijke bui in waardoor het achterschip wegwoei (kracht 9) en het schip juist andersom meerde dan de loods had gedacht. Een sleepboot hield het schip wat tegen bij het tegen de kaai komen zoodat alles goed afliep. Salueerden bij komst ter reede het Britsche Gouvernement met 21 schoten en bij het ingaan van de haven de vlag van den schout bij nacht in charge of Gibraltar met 13 schoten, welke saluten onmiddellijk beantwoord werden.

2° Gegevens van nautischen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Nihil.

3° De schepen.

Hr. Ms. Pelikaan. Het schip ligt met den grooteren diepgang beter dan vroeger het geval was en stuurde ook minder slecht. Het slingert spoedig en zwaar, herhaaldelijk kwamen hellingen van 20 tot 10 graden voor. Het aantal omwentelingen moet bij zeegang reeds spoedig verminderd worden tot ± 130 , daar anders de schroefmotoren bij het doorslaan boven de 1000 Amperes vragen. De vaart werd herhaaldelijk door wind en zee tot ± 5 mijl gereduceerd.

De door den storm ondervonden beschadigingen bepalen zich tot een torpedo waarvan de ophangbeugels zich begaven, lekkage in de voorpiek, meerdere lekke nagels, eenige lekke poortjes en gebroken meubilair, minder commaliwant.

Hr. Ms. K II. De boot voldeed als zeeschip uitstekend; niettegenstaande hoofdtank II met brandstof was gevuld en de verbruikte brandstof met zeewater werd aangevuld bleef de boot mooi liggen en werd behalve spatzeeën geen water op de brug overgenomen.

Zeeschade: Klep van B.B. boordlicht sloeg weg maar kon geborgen worden. Roode en groene glazen der boordlantaarns scheurden. Ra der D.T. mast brak. Voorsteunen brugkleed werden een weinig verbogen. Het Sperrykompas geraakte bij waarwerkende boot eenige uren geheel van streek, het kwam echter vanzelf weder in orde.

Hr. Ms. K VII. De boot voldeed als zeeschip uitstekend, zij werkte zeer mooi, onverschillig uit welke richting de zee kwam, zoodat op de brug als regel alleen spatzeeën overkwamen. De boot lichtte zeer goed voor hooge zee voorin; ook bij gevulde reverse-brandstofruim; door het niet met zeewater bijvullen uit de voorruimen werd de ligging veel verbeterd. De beschermklep van S.B. boordlicht en de reddingboei werden weggeslagen. De voorste stangen, van het brugdek werden verbogen. De telescopische mast viel op den vertrekdag neer door het doorschavielen van de onderste hijschreep op de geleiderol, dit werd in zee hersteld. Het huishoudverbruik werd betrokken van de dynamo van de voor de voortstuwing gebruikte as, echter zonder gebruikmaking van den huishoud-schakelaar wegens het doorslaan der as. Bij doorslaan der schroef werd licht gebufferd. Den eersten dag sloeg de transformator (gloeidraad) van den gelijkrichter door van de primaire op de secondaire windingen, na herstelling met eigen middelen werkte de installatie verder goed.

Hr. Ms. K VIII. De boot voldeed als zeeschip zeer goed. Het kanon kreeg zeeschade bestaande in het omhoogbuigen van den voetsteun van den richter en het omkrullen van den baksrand. De lage uitlaat van de batterij-ventilatie blijft een bezwaar vergeleken bij de Fijenoord-booten. De te werk staande diesel-machines leverden tevens het hulpkrachtverbruik en de batterij bufferde zodoende bij doorslaande machine. Den 22en September moest B.B. machine gestopt worden wegens zeewater in de smeerolie, een

gevolg van een lekke gietprop in den koelmantel van cylinder 3. Een waarloo cylinder werd opgebracht

4° Oefeningen.

Bestonden aan boord Hr. Ms. Pelikaan uit divisieoefeningen en rollen repeteeren.

Op A.M. van 24 September werd een onderwateroefening der 3 onderzeebooten in verband gehouden, welke van ± 2 tot ± 6 uur duurde. Op 25 en 26 September werden onderwatergeluidsproeven gehouden door K VII en K VIII. Op 20, 24 en 26 September werden door K II slingerproeven door Dr. Ir. VENING MEINESZ gehouden.

5° Gezondheidstoestand.

Zeer gunstig.

6° Verschillende bijzonderheden.

Op de H. W. van 20 September werd toen het schip bij het lichtschip Owers was, het noodsein S.O.S. opgevangen van het s.s. Excellent, zich bevindende 10 mijl beWesten Newhaven. Gelukkig vermeldde een spoedig daarna opgevangen bericht dat het s.s. Volendam in de nabijheid van het schip was en dat dit hoopte met eigen pompen Newhaven te kunnen bereiken, wordende geen verdere hulp verlangd.

De hulp van Hr. Ms. Pelikaan met hare 3 onderzeebooten zoude in dien stormnacht ook niet veel hebben kunnen geven.

Op den V.M. van 20 September werd bij Portland Bill een Engelsch slagschip van de Warspiteklasse gepasseerd dat bezig was met schijfschieten. Van beide zijden werden de gebruikelijke eerbewijzen gedaan. Later werden gepasseerd een viertal Engelsche Jagers met 1 Engelsche onderzeeboot en vermoedelijk meerdere onder water. De Leader (D 42) stoomde naar ons toe en wenschte per sein "Een voorspoedige reis", waarvoor bedankt werd. Dezelfde beleefdheid hadden ettelijke Nederlandsche s.s. welke op den overtocht gepasseerd werden. Wegens het ongunstige weder werd op den 23en September geen kerk gehouden.

b. Gibraltar-Tunis.

1° Nautisch gedeelte.

Het schip bleef tot Woensdag 3 October aan den binnenzijde van den detached môle te Gibraltar liggen. In de haven lagen het wachtschip H.M.S. Oormorant, een oude kanonneerboot, de beide jagers Rigorous, D 327 en Romola en eenige kleine torpedobooten. Later kwamen hierbij de Engelsche slagschepen Iron Duke en Ajax en de Amerikaansche kruiser Detroit. Den 3en October werd ten 10 u. 30 m. ontmeerd. De bestelde sleepboot van de havendirectie verscheen niet, vermoedelijk omdat ik geen loods, nu ik de haven gezien had, wilde nemen. Het schijnt dat die sleepboot niet zonder loods kon komen. Het was echter zeer kalm weer, zoodat alles zonder sleepboot vlot van stapel liep. Even buiten de haven werd een Spaansche kanonneerboot ontmoet, welke de vlag voerde van den Gouverneur van Algesiras, welke bij den Gouverneur van Gibraltar een officieel bezoek kwam afleggen. De vlag staat niet in de mij verstrekte oude uitgave van de "Flags of all nations" en leek mij toe vele kronen en sterren te bevatten.

Salueerden den Spaanschen Gouverneur met 17 schoten, waarop hij, naar ik gehoord had, recht had. Het saluut werd onmiddellijk met gelijk aantal beantwoord.

Buiten gekomen, werd de kiellinie geformeerd, en koers gezet langs Alboran, hetwelk ten ± 11 uur E.W. gepasseerd werd. Den 4en October werd de koers in Oostelijke richting vervolgd. Wind O.N.O., kracht 2, zee kalm, prachtig weder.

Op den V.M. deden Hr.Ms. K VII en K VIII luisterproeven onder water en Hr.Ms. K II slingerwaarnemingen door Dr. Ir. VENING MEINESZ. Profiteerden hiervan door een brandstofhuis van cylinder 2 B.B. H.D.M. te verwisselen. Passeerden op de P.V. Cap Ivi. Het weder werd op de H.W. van 5 October weder veel slechter.

Wind N.N.O. 3 tot 5, gepaard met zeer hooge en hinderlijke deining, die het schip ten slot te zoodanig deed te keer gaan, dat op de D.W. koers N.O. bepaald moest worden. Dien V.M. en A.M. werden afwisselend koersen gestuurd waarbij deze deining of een paar streken voorin of een paar streken achterlijker dan dwars inkwam. Op de P.V. werd de deining zoodanig dat verder koers gehouden kon worden, met een enkelen keer, in een bijzonder hevige periode, opsturen.

Liepen op zicht der kapen en lichten langs de Algerijnsche kust en passeerden op de D.W. van 6 October Cap Bougaroni. De hooge deining bleef ons bij tot den A.M. van dien dag. Hielden op den A.M. seinoefeningen onder water met K VII en K VIII en slingerwaarnemingen van Dr. Ir. VENING MEINESZ op K II aan de buitenzijde van de Golf van Bona. Passeerden op grooten afstand het Italiaansche oorlogsschip Francisco Ferrucio. Liepen gedurende den nacht langs Ras Engala, de Cani Rocks en Plane Eiland. 's Ochtends van 7 October werd de Reede van Tunis ten \pm 11 u. V.M. bereikt en op loodsmansaanwijzing door het Kanaal van Tunis naar het Bassin gevaren, alwaar het schip ten 1 uur A.M. achteruit gemeerd was, loodrecht op den Oosthoek van de Quai Sud, liggende vooruit voor B.B. anker 72 vaam en S.B. anker 42 vaam ketting. Op dit traject werden betere behouden verkregen door Hr.Ms. Pelikaan overdag eenige malen met 9 a 9 1/2 mijl te laten loopen en de booten, onder vermijding van hunne critische toerentallen, die onderling verschillen, eerst zich te laten zakken en daarna weder tegen donker op het moederschip te laten aansluiten.

2e. Gegevens van nautischen en strategischen aard van bezochte havens en reeden.

Gibraltar.

a. De haven van Gibraltar is conform de beschrijving in den Pilot.

Bij aan boord komen deelde de loods mij mede dat de Engelsche admiraal bepaald had, dat wij konden gaan liggen waar wij wilden, doch dat hij aanraadde tegen de "detached môle" te gaan liggen. Conform werd gehandeld. Dit bleek ook de minst ongunstige plaats te zijn. Hr.Ms. Pelikaan meerde tegen de binnenzijde van de "detached môle" met de 3 onderzeebooten aan de Oostzij de langzijde.

Communicatie naar den wal geschiedde met de sloepen, waarbij wind en zee soms zeer sterk hinderden. Er stond tijdens de eerste 5 dagen van het verblijf een krachtige Oostelijke wind, met herhaaldelijk buien van 8, waardoor het schip en de booten met zodanige kracht op twee vloten tegen den detached môle werden gedrukt, dat de huid van Hr. Ms. Pelikaan tusschen spant 64 en 68 wat is ingebogen. Afhalen kan men niet; de meerboeien liggen te ver af, men mag daar ook geen tros op houden. Een anker houdt volgens den havenmeester (daar alle grond boven de rots weggebaggerd is) alleen dan, als het achter een rotspunt grijpt en men is het dan meteen kwijt. Ik was dan ook reeds veel eerder weggegaan, als niet personeel en materieel een 6-daagsch verblijf noodig hadden gehad. Deze zoolang doorstaande krachtige buiige Oostenwind is te Gibraltar iets bijzonders, naar men mij mededeelde. Soms draait de wind dan opeens naar het Z.W. met stormkracht, zoodat de zeeën tot over de "detached môle" heenslaan. Wij hebben één zoo'n bui, hoewel niet al te hevig, gehad en daar ik (hoewel alle

trossen stonden) onze trossen hiervoor niet vertrouwd, heb ik nog 4 zware stalen trossen van 120 mM. van de dockyard geleend. Een groot schip meert beter op een der zware

meerboeien in de haven, met het achterschip rond zwaaiend. Men ligt dan zeer goed; deze wijze van liggen was echter voor Hr.Ms. Pelikaan ongewenscht, daar de onderzeeboten langs zij moeten liggen. Voor een reis als deze lijkt mij dan ook Gibraltar minder gewenscht toe als ververschingsplaats, tenzij men belangrijke herstellingen heeft, hetgeen gelukkig niet het geval was.

b. Kolen zijn steeds 50 a 60.000 ton aanwezig, grootendeels in hulks op de reede. De haven was thans zeer stil. De dockyard biedt gelegenheid voor vrijwel alle groote reparaties. Men had het bedrijf den laatsten tijd zeer sterk ingekrompen, er waren thans 1400 werklieden. De inrichtingen tot het vangen van regenwater zijn in de laatste jaren belangrijk uitgebreid. Voor oefeningen leent de haven zich wegens haar aard als oorlogshaven minder. Het brood was van vrij goede hoedanigheid, werd echter in groote stukken geleverd. De aardappelen waren van matige kwaliteit. Varkensvleesch is alleen te verkrijgen van November tot Januari.

c. Opgave gedane aankopen.

Aangekocht werd 98 ton drinkwater tegen £ 36/16/0.

d. De vice-consul W. S. Roscoe, zond onmiddellijk bij aankomst iemand aan boord o.m. mij wegwijs te maken en met de mededeeling, dat hij slecht kon komen en dat zulks (tenzij ik iets urgents had) den volgenden ochtend zou de geschieden. Daar er niets urgents was, geschiedde het aldus. Hij bedankte voor het saluut. De consul W.J.J. THOMSON is wegens ziekte in Engeland. Van den vice-consul werd de meest mogelijke hulp en bereidwilligheid ondervonden. Bezoeken werden gebracht bij den vice-consul, den een week van te voren opgetreden Gouverneur-Generaal Sir Charles Monro, en den Rear Admiral in Charge of Gibraltar W. M. Ellerton (tevens Chef van de Dockyard). De Gouverneur zond zijn adjudant Captain R.H. CHARWORTH MUSTERS, de R.A. den kapitein ter zee Chief Staf Officer H. R. GODFREY om te bedanken. Den 29en September V.M. arriveerde het slagschip Iron Duke, vlaggeschip van den Commander in Chief van de Middellandsche Zee-vloot, voerende de vlag van Admiral Sir OSMOND BROCK, welke met 17 schoten gesalueerd werd, waarna ik een bezoek bij dien vlagofficier en den commandant kapitein ter zee M.E. DUNBAR-NASMITH bracht. Dit bezoek werd door laatstgenoemde mede namens den admiraal beantwoord. Bij aankomst van de Iron Duke speelde hare kapel het Nederlandsche volkslied, eveneens bij het vertrek van Hr.Ms. Pelikaan. Den 1en October kwam op de haven de splinternieuwe Amerikaansche kruiser Detroit, commandant kapitein ter zee HALLEGAN, met wien de gebruikelijke bezoeken werden gewisseld. Den 2en October kwam ten 4 uur A.M. het Engelsche slagschip Ajax, commandant kapitein ter zee HARDY, op de haven, wien de officier van piket werd gezonden. Met het oog op het vertrek van Hr. Ms. Pelikaan den volgenden ochtend, seinde de Engelsche admiraal, met wien ik juist stond te praten, den commandant van de Ajax, dat de verdere bezoeken achterwege zouden blijven. Bij de bezoeken aan den wal was ik vergezeld door de Bootscommandanten. De R.A. gaf reeds den eersten avond te onzer eere een diner, waaraan de drie Bootscommandanten en ik zelf deelnamen. De vice-consul gaf een zeer geslaagden picnic voor 8 deelnemers, terwijl de Gouverneur den 2en October een der Bootscommandanten (dien van K III) en mij uitnoodigde ter deelname aan een luisterrijk diner in het schitterende Gouvernement House. De admiraal BROCK noodigde mij uit tot de lunch op 2 October, waarvoor ik moest bedanken daar ik dien dag zelf een lunch gaf ter verantwoording voor de ondervonden beleefdheden. De officieren woonden een diner bij op de Iron Duke. De verhouding tot de aanwezige autoriteiten was van bijzonder

vriendschappelijken aard en bepaalde zich, bij de Marine-autoriteiten, welke bijzonder voorkomend waren, geenszins tot de officieele plichtplegingen.

3°. De schepen.

Hr.Ms. Pelikaan. Het schip slingerde bij dwars inkomende deining wederom zeer sterk. Er zijn eenige lekke bouten bijgekomen, die ik met eigen middelen zal laten voorzien of te Alexandrië dichten. De deuk in B.B.'s huid kan tot Soerabaja blijven zitten. De laadboom van de vliegtuigen is gedurende de laatste slingerperiode sterk kromgebogen; hoe dit gekomen is, is onbekend. Vermoedelijk is een der baksstagen wat doorgeslierd en daarna de laadboom er met kracht in gevallen.

Hr. Ms. K II. Wegens het gunstige weder kon overdag vrij geregeld met het voorluik open worden gevaren, zoodat de vochtigheidstoestand aanmerkelijk beter was. S.B.'s diesel draaide onafgebroken van Gibraltar tot Tunis.

Hr. Ms. K VII. De buitenboordklep der ventilatie-afvoerleiding lekt bij het onderwatergaan en maakt bijzondere controle noodig; de binnenste klep werkt goed. Eenige malen werd met twee diesels gevaren ten einde niet te veel tijd te verliezen door de onderwater-geluidproeven.

Hr. Ms. K VIII. Te Gibraltar werd cylinder 8 van B.B.'s machine verwisseld met een waarloo wegens een scheur in den nek op de cilculatieruimte.

4°. Oefeningen.

Divisieoefeningen hadden plaats. Er werd tweemaal een onderwaterseinoefening gehouden. Het D.T. seinen met Amsterdam had plaats voor zoover de gelegenheid zulks toeliet.

5° Gezondheidstoestand.

Goed.

6°. Verschillende bij zonderheden.

Te Gibraltar mogen alle vreemde schepelingen slechts passagieren tot 8 uur (manschappen) of 11 uur (onderofficieren). Zulks naar aanleiding van vroegere ongeregelheden (Amerikanen). De stad biedt voor afwisseling zeer weinig. Er is een zeer goede en groote recreation-room voor onderofficieren en manschappen. Daar het Nederlandsche Marinepersoneel weinig voelt voor een cantine en zij het daarvoor versleten, werd er weinig gebruik van gemaakt. Het algemeene gedrag was goed. Eenige schepelingen gingen zich te buiten aan de ruimschoots hier te verkrijgen wijn, doch zij hielden zich tenminste stil en ordelijk.

c. Tunis - Alexandrië.

1° Nautisch gedeelte.

Hr.Ms. Pelikaan bleef gedurende het verblijf te Tunis op de in het gedeelte b genoemde plaats liggen. De drie onderzeebooten lagen Westelijk van haar schuin op de kade, voor t/anker, achter gemeerd op den wal. Uit vrees voor buien die van tijd tot tijd uit Noord Oostelijke richting invallen, brachten later K VII en K VIII nog een tros uit op een meerboei. Het weder was tijdens het verblijf zeer gunstig. In de haven lagen de Fransche onderzeeboot Amazone, die twee dagen later vertrok, en het Italiaansche opleidingsschip Francisco Ferruccio dat den 11en October V.M. vertrok. De commandant van laatstgenoemd schip deelde mij mede dat er een zware storm in den Golf du Lyon en de Westkust van Italië had gestaan. Daar is dus de deining van gekomen, waar het schip

zooveel last van gehad heeft. De bedoeling was 11 October ten 1 uur A.M. te vertrekken. Bij het beproeven der machines op de V.M. moest B.B. H.D.M. echter weder gestopt worden wegens een defect en toen dit hersteld was en ten 1 uur getracht werd te vertrekken, raakte B.B. H.D.M. wederom defect. Na herstelling werd ten 4 u. 30 m. begonnen te ontroeren. S.B. anker werd gelicht en de trossen aan den wal losgegooid. Nadat B.B. ankerketting tot op 20 vm. was ingedraaid raakte het ankerspil defect. Er moest weder gestoken worden tot 30 vm. en een achtertros op den wal gezet worden. De onderzeebooten, die mij hinderden, ontmeerden, stoomden naar buiten en ankerden ter reede la Golette. De geheele manoeuvre was trouwens zeer lastig, daar er ook in dit tijdsverloop 3 groote S.S. moesten vertrekken. Daar het ankerspil niet direct te herstellen bleek, werd het noodspilopgetuigd en eerst uit de hand, daarna met behulp van de 8 p.K. lier bij den voortop gedraaid. Ten 9 uur E.W. was het anker gelicht en werd op loodsmans-aanwijzing het Bassin verlaten.

Diepgang bij vertrek :	B.B.	S.B.
Voor	39	39,5
Midden	39,5	42
Achter	40,5	43

Ten 9 u. 45 liep het schip even na het passeeren van de beide roode en beide witte lichten van de "gare" (aan B.B. zijde van het vaarwater) aan den grond. Nadat geprobeerd was door volle kracht achteruit te slaan los te komen, werd achter aan S.B. dwarsuit een tros op een meerpaal gezet en twee trossen op elkaar naar een meerpaal schuin S.B. achteruit (ongeveer 5 streken achterlijker dan dwars). Een en ander had geen succes, zoodat ten \pm 2 uur H. W . hiermede geëindigd werd, daar ook het water vallende bleek. Het schip is met hoogen waterstand aan den grond gekomen. Een eigenlijk getij schijnt hier niet te bestaan, de hoogte van het water wordt sterk beheerscht door den wind buiten. Bij licht worden bleek het schip met den voorsteven even binnen de lijn der bakens te zitten, doch ruim buiten de roode-lichten-lijn; het achterschip in dieper water. Van Tunis was inmiddels verschenen het kleine sleepbootje Mistral met 230 p .K., het eenige wat aldaar beschikbaar is. Na de sloepen, voor zover dit niet al geschied was, gestreken te hebben werd wederom door achteruit slaan en trekken met hekspillen op de trossen, geassisteerd door de sleepboot, gepoogd vrij te komen hetwelk geen ander succes had, dan dat de meerpaal dwars uit den grond getrokken werd. Hierna werd Hr.Ms. K II teruggeseind, welke tegen 12 uur vastgemaakt had op de manillatros achteruit en mede hielp trekken. Een groot bezwaar was dat het ankerspil nog niet te gebruiken was. Ook deze poging mislukte. Gepoogd werd met de 7 atmosfeerleiding de modder onder het schip weg te blazen, doch dit ging niet, daar het tusschenstuk niet paste. Ter vervanging van den meerpaal werd een stopanker van achteruit zoo dicht mogelijk S.B. onder den wal gebracht, waarbij de motorsloep defect raakte, de K II op een tros en ten anker gelegd schuin aan S.B. achteruit, en ten 2 uur, toen het water wat gerezen scheen, de poging herhaald. Ook deze poging mislukte, de manillatros brak en het stopanker werd thuisgehaald. Eveneens mislukten later pogingen om verandering te brengen tijdens het opstuwen van het water door passeeren die schepen. Ik zag toen, dat het op deze wijze niet zou gelukken het schip ondanks de bijzondere handigheid waarmede de commandant der K II manoeuvreerde af te halen en sprak met den inmiddels aan boord verschenen Capitaine du port af, dat deze aan den wal zou telefoneeren naar den Prefect Maritime te Bizerta om hulp van een Fransche Marine sleepboot van 2000 p.K. Deze hulp werd direct toegezegd.

Inmiddels was Hr.Ms. K II langsijde gekomen om olie over te nemen, doch moest weder vertrekken omdat de scheepvaart niet zoolang gestremd kon blijven. De K II wipte met een spring onder verbreking der opsluitpinnen de S.B. valreepdeur uit zijn hengsels en vertrok. De te water gevallen deur was eerst niet door den duiker te vinden, waarna, na het defect raken van S.B. hekspil en met het bericht ten 6 uur dat de groot Fransche Marine sleepboot Rhinoceros ad 2000 P.K., die zoude komen, defect was, de periode van ongelukken eindigde, waarvan ik de kleinere maar niet heb opgesomd. Het verdere had een normaal verloop. Gedurende den nacht kwamen de drie onderzeebooten van buiten langsijde en werd aan Hr.Ms. K II, K VII en K VIII respectievelijk uit de voorruimen (speciaal aan B.B.) afgegeven 21, 31 1/2 en 62 ton (gewicht) olie. Op de K VII voornamelijk in hoofdballasttank. De onderzeebooten moesten na gereedheid doorstoomen naar het bassin van Tunis om te draaien, hetgeen in het nauwe kanaal natuurlijk niet ging, alvorens naar de reede van la Golette te kunnen terugstoomen. Een en ander liep zonder ongelukken af. De valreepdeur werd opgedoken en S.B. hekspil kwam weer in orde. Een nieuw aangemaakt tusschenstuk voor de 7 atmosfeerleiding voldeed en hiermede werd begonnen de modder aan B.B. voorste helft van het schip weg te blazen. Dit had groot succes, men zag groote klompen modder zich naar voren verplaatsen en de geheele modderlaag, waarin het schip vastgezogen zat, kwam in beroering. Vermoedelijk, dank zij het luchtgeblaas in den modder, gelukte het in den nacht al het achterschip een paar graden naar de vaargeul te draaien. Den 13en October ten 9 u. 30 V.M. kwam de Fransche Marine sleepboot Taillebourg van 800 P.K. langsijde. De commandant decreteerde dat hij al des nachts gezien had dat bet onmogelijk zoude zijn ons zoo los te trekken en dat hij dus om een tweede sleepboot had geseind, die 's middags zoude komen. Het water was inmiddels weer wat opgezet. De Taillebourg maakte achteruit vast en begon langzaam te trekken. B.B. machine van Pelikaan sloeg achteruit en de achtertrossen werden doorgezet. Juist zoude de sleepboot vol aanzetten en zette ik ook S.B. telegraaf achteruit toen het schip achteruit schoof en vrij kwam. Er was op gerekend om de vaart te remmen en ten 10 uur lag de Pelikaan kalm ten anker in de geul voor 14 vm. S.B. anker, zonder dat de achtertrossen ergens ingeraakt zijn.

De diepgang bleek toen te zijn:

	B.B.	S.B.
Voor	36	36
Midden	38	40 Helling $\pm 7^\circ$
Achter	42	40

Een en ander klopte merkwaardig met wat ik berekend had na de afgifte van 130 ton aan sloepen en olie en hunne plaats aan boord. Het schip heeft geen averij. De sloepen werden geheschen, trossen enz. aan boord gebaald, en met het ankerspil, dat zoover hersteld was, het anker gelicht, langs la Golette gestoomd, de loods afgegeven en naar de reede gegaan, alwaar tegen 12 uur het S.B. anker op 600 Meter van den ingang viel in 4 1/2 vm. water. De tweede sleepboot werd per D.T. afbesteld. Van de reede uit zond ik den officier van administratie naar den Consul om de betalingen te regelen. De Capitaine du Port heeft zeer welwillend in alles geholpen, de scheepvaart werd in onderling overleg stop gezet en toegelaten naar mate de omstandigheden zulks gedoogden. Den Prefect Maritime van Bizerta heb ik per D.T. bedankt, zal zulks van uit Alexandrië ook nog schriftelijk doen. Gedurende de 36 uur die Hr.Ms. Pelikaan geboeid heeft gezeten, is de equipage grootendeels voortdurend in het touw ge-

weest en het is mij een genoegen te kunnen rapporteeren dat gedurende dien tijd door haar steeds zeer goed, zeer hard en opgewekt is gewerkt, zoodat de extra oorlam die ik haar na afloop van het zware werk met een tevredenheidsbetuiging heb doen toekomen, m.i. alleszins gemotiveerd was. Ik meen de aandacht te mogen vestigen op het resultaat van het modder wegblazen met de samengeperste lucht. Ik geloof dat het resultaat van dit middel, het spuiten door dn waterstaat bij het uithalen van palen zeer groot geweest is, zoodat ik geloof misschien zelfs zonder de sleepboot losgekomen te zouden zijn. Nadat ter reede nog 40 ton olie uit hoofdbrandstofruim K VIII overgenomen was en de officier van administratie aan boord teruggekeerd was, werd ten 3 1/2 uur A.M. het anker gelicht en koers gezet langs Cap Bon. Passeerden den 14en October ten 6 uur P.V. Tilfola Eil. (bij Z.O. hoek Malta) en bepaalden koers N. 114° W. Den 15en October werd van 9 uur V.M. tot 1 uur een onderwateroefening in verband der drie onderzeebooten gehouden. Ten 9 UU1" weigerde de stuurmachine en maakte het schip een vollen slag in de rondte. Stopten ten 4 1/2 uur A.M. en namen met de vlet een koorts-patiënt van K VIII over. Den 16en October werd ten ± 1 uur het plateau van Cyrenica verkend, passeerden ten ± 8 1/2 uur E.W. Dema. Liepen verder langs de Afrikaansche kust met het oog op de gewenschte diepten voor onderwater-seinproeven. Op 17 October werd van 9 1/2 uur V.M. 12 1/2 uur A.M. onderwater-seinproeven gedaan door K VII en K VIII, terwijl K II onderwaterslingerproeven deed. Gedurende dien tijd werd S.B. H.D.M. gestopt om na te zien. Ten 2 uur konden beide H.D.M. te werk gesteld worden. Op de P.V. werd versch brood afgegeven aan de onderzeebooten. De vaart werd gebracht op 160 omwentelingen om te trachten den volgenden dag nog met licht Alexandrië te halen. De booten liepen afwisselend met 1 en 2 Diesels om gemiddeld het zelfde behoud te krijgen. Den 18en October V.M. deed K II wederom slingerproeven. Ten ± 4 1/2 uur A.M. van dien dag werd de haven van Alexandrië bereikt, op loodsmansaanwijzing door Straeght Boghaz Pass gestoomd en geankerd achterin den innerharbour met 2 ankers en trossen achteruit op de pier van het Arsenal Bassin. De onderzeebooten meerden langszijde van het schip. Salueerden tijdens het opstoomen het Egyptische Gouvernement met 21 schoten, hetwelk direct met gelijk aantal beantwoord werd.

2°. Gegevens van nautischen en strategischen aard van bezochte havens en reeden.

Tunis.

a. De haven is conform de beschrijving in den Pilot. Het is er zeer nauw, de haven was tijdens het verblijf der schepen steeds geheel gevuld. Er lagen herhaaldelijk een paar schepen naast elkaar tegen de kade gemeerd. Het Canal de Tunis is eveneens zeer nauw, de vaargeul (gebaggerd op ± 7,2 M.) is slechts 35 Meter, op sommige plaatsen zelfs slechts 30 M. breed, en heeft een profiel, hetwelk voor Hr. Ms. Pelikaan al bijzonder ongunstig is, zooals op de terugtocht tot onze schade bleek. Er loopen voortdurend schepen aan den grond, vooral schepen met weinig diepgang. De schepen met ± 6 meter diepgang botsen tegen den kant op terwijl schepen met geringen diepgang er tegen op kruipen. Ik hoorde hier van den consul dat Hr. Ms. Tromp in December te Tunis zoude komen. Ik geloof niet dat de commandant last met het Kanaal zal hebben, mits hij bij daglicht het bevaart en indachtig is d.at de geul zich slechts bevindt tusschen kleine bakens aan weerszij den. Daar buiten heeft men direct te weinig water. De roode en witte lichten bevinden zich belangrijk meer naar de kaden toe en geven dus geen goede geleiding. Zulks wil mij voorkomen een fout te zijn. De Capitaine du Port beaamde zulks volmondig en beweerde dat men dit allang had willen veranderen, maar er geen geld voor had. De gare of siding genoemd op bladzij de 440 van den Plot 4^e en 5e regel van boven is niet veel zaaks. De loods op de terugreis was middelmatig. De

stad is niet versterkt, er liggen eenige oude forten om heen. Saluten worden niet beantwoord. De stad heeft een sterk garnizoen. De troepen van den Bey hebben afzonderlijke uniformen en staan onder Fransche officieren. Zij mogen niet in het buitenland gebruikt worden; in den wereldoorlog was hiervan afgeweken. De stad heeft ruim 200.000 inwoners, waarvan ongeveer 25.000 Franschen, en het dubbele aantal Italianen. b. Men kan te Tunis vrij veel laten herstellen bij de Société Tunisienne d'Entreprises et de Travaux métalliques. Een kleine herstelling aan boord K II werd vlug en goedkoop uitgevoerd.

c. Gedane aankopen.

Aangekocht werd drinkwater 80 ton a 800 Fr. en ververschingen.

d. Formaliteiten, enz.

Bij aankomst te Bizerta op 7 October, kwam direct een jongmensch van het consulaat aan boord dat verder te mijner beschikking bleef. De consul I.B. CURTELIN was dien dag uit de stad. Met de autoriteiten was afgesproken dat ik dien dag geen officier van piket zoude zenden daar het Zondag was. Den volgenden ochtend werd door mij, vergezeld van de drie bootcommandanten, een bezoek gebracht bij den consul, den wnd. Minister-Resident en den luitenant-generaal ROBILLOT, commandant de la division d'Occupation de Tunisie. De consul kwam denzelfden dag terug, de generaal zond een kolonel en de wnd. Minister bracht het bezoek terug op het consulaat, hetgeen volgens een nieuw regeeringsbesluit bepaald was. Bij ontvangst van de kennisgeving van ons vertrek deelde de wnd. Minister-Resident mede dat hij plannen had gemaakt ons een tweedaagschen tocht het binnenland in, naar Romeinsche oudheden, aan te bieden, doch er wegens de kortheid van het verblijf van had afgezien. De officieren van het garnizoen noodigden ons en de Italiaansche officieren uit tot eene receptie te onzer eere in de Cercle Militaire, op 9 October. De consul is een man op leeftijd (ruim 73 jaar), hij is tevens maire van Tunis en een zeer invloedrijk persoon. Hij was een aangenaam man doch met werkzaamheden overladen. Van zijn plan om ons een diner aan te bieden zag hij af omdat zijn eenig overgebleven dochter, die het zoude arrangeeren, juist te voren haar pols brak. Hij bepaalde zich tot het aanbieden van een thé aan de bootscommandanten en mij in een Patiserie in de stad. Met de commandanten van de Francisco, Ferruccio, den capitain de frégate Ruggurio Vincinzo, en van de A mazon, luitenant de vaisseau Tonna, werden de gebruikelijke bezoeken gewisseld.

3°. De schepen.

Hr.Ms. Pelikaan. Over het defect van het ankerspil wordt afzonderlijk gerapporteerd. Het is thans voldoende verholpen om te verwachten dat het zoo tot Soerabaja kan blijven zitten. Het eerste ongemak met B.B. H.D.M. op 11 October is ontstaan doordat de tuimelaar van de voorste spoelklep cylinder 4 door warmlopen bleef vast zitten en een spoelklep lekte bij cylinder 1; het tweede ongemak ontstond doordat de schuif in de koelwaterleiding van B.B. achter den smeeroliekoeler was losgewerkt. Het stoppen van S.B. H.D.M. op 18 October moest geschieden om de circulatiepomp na te zien, tevens werd toen voorzien in de speling ontstaan in de spieën van den nokkenaskoppelingcylinder 1 en 2. Het niet functioneeren der stuurmachine op 15 October bleek ontstaan te zijn door uitvallen van den aanloopautomaat, oorzaak onbekend.

Hr.Ms. K II. B.B.'s diesel werkte zonder eenige stoornis van Tunis tot Alexandrië. Bij S.B.'s diesel, die herhaaldelijk op dit traject werd bijgezet op de schroef of voor opladen, deed zich den laatsten dag eenige moeilijkheid voor met de luchtaanzetinrichting, doordat zich een asfaltachtige massa, waarschijnlijk afkomstig uit den compressor, (waar de smeerolie tengevolge van de hooge temperatuur ontleed kan

zijn, terwijl de afscheiders deze onreinheden blijkbaar niet voldoende hebben tegengehouden), had afgezet op de klepinrichtingen van de automatische en handelbare luchtaanzetinrichting. Een zuigpijp van de hulpballastpomp werd te Tunis door de Société Franco Tunisienne hersteld door er een lap op te zetten.

Hr.Ms. K VII. De ventilatie van het voorschip werd eenigszins verbeterd door met eigen middelen een van conservenblikken gemaakten luchtkoker in ventilatie-leiding aan te sluiten op de munitielift. S.B.'s diesel moest eenmaal gestopt worden voor vernieuwing van een boutje van een flens der afgewerkte gassen-leiding.

Hr.Ms. K VIII. De dieselmotoren vertoonden geen bijzonderheden. Van de penkoppelingen die op het vorige traject ook reeds last gaven, is die van S.B. nog niet in orde, wordt thans nagezien.

4°. Oefeningen.

Op 15 October had een onderwatervaar oefening in verband der 3 booten plaats. Op 17 October hadden onderwaterseinproeven plaats van K VII en K VIII terwijl gelijktijdig K II slingerproeven deed, die 18 October op V.M. herhaald werden.

5°. Gezondheidstoestand.

Goed.

6°. Bijzonderheden.

Tunis is zeer geschikt als ververschingsplaats. De stad is aangenaam gebouwd en gezellig, telt vele fatsoenlijke gemakkelikheden, biedt gelegenheid voor wandelingen en het bezichtigen van oudheden. De liefhebbers van de equipage maakten ondergeleide op een drietal dagen een tochtje naar Chartago, ter bezichtiging van de aldaar overgebleven oudheden, o.a. treft men aldaar nog de ruïnes aan van een groot amphitheater waarin de ondergrondsche hokken voor gevangenen en wilde dieren nog vrijwel intact zijn. Een honderdtal schepelingen maakten van dit uitstapje gebruik, kosten totaal frcs. 558 = f. 88.57.

d. Alexandrië-Suez.

1°. Nautisch gedeelte.

Te Alexandrië lag Hr.Ms. Pelikaan voor 73 S.B. en 33 vm. B.B. anker met het achterschip gemeerd met trossen op den Westelijken dam van het Arsenaal-bassin. De onderzeebooten lagen aan S.B. zijde van het schip. Het was wel de geschikste ligplaats in de haven en speciaal voor ons vrij gemaakt. Ter reede lagen het Egyptische Koninklijke jacht Mahroussa en het Fransche flottieljevaagtuig Mondement, en in het bassin lagen nog eenige kleine Egyptische oorlogsschepen met niet te ontcijferen namen en van geringe beteekenis. Den 25en October werd ten 2 uur A.M. ontmeerd en naar buiten gestoomd door de Great pass. De onderzeebooten waren reeds ten 8 uur D.W. vertrokken tot het doen van onderwatervaar tochten, K VII en K VIII voor seinproeven, K II voor slingerproeven. Zij voegden zich op de P.V. op het afgesproken rendezvous bij Pelikaan. De koers werd daarna langs de kust vervolgd naar Port-Said, hetwelk den 26en October ten 9 uur V .M. bereikt werd. Gaven buiten de pieren een saluut af van 21 schoten voor het Egyptische gouvernement hetwelk onmiddellijk met gelijk aantal beantwoord werd. Stoomden op loodsmansaanwijzing naar binnen en ankerden voor 58 vm. van S.B. loodrecht op het Noordeinde van het Iste eiland, tegenover het directiegebouw der Kanaal Maatschappij, met achtertrossen op den wal. De onderzeebooten ankerden en meerden

op gelijke wij ze evenwijdig en beN oorden ons. Zij mochten niet langsijz liggen. De diverse formaliteiten hielden te lang op om nog denzelfden avond Ismailia te bereiken, waar ik wilde overnachten. Het schip bleef dus te Port-Said liggen tot 27 October. Gingen dien dag ten 7 uur D.W. onder stoom. Stoomden op loodsmansaanwijzing door het Kanaal en kwamen ten 1 uur 5 min. Ten anker in het Timsahmeer voor Ismailia 30 vm. B.B. in 4 vm. De onderzeebooten meerden langsijzide. Het leek mij beter toe om met dit complex en speciaal met het oog op de stuureigenschappen van Hr.Ms. Pelikaan alleen overdag het Kanaal te bevaren. Den 28en October werd ten 7 uur D.W. het anker gelicht en de tocht door het Kanaal vervolgd. Ten 12 1/2 uur werd Suez bereikt en aldaar geankerd in Port Ibrahim S.B. 75 en B.B. 35 vm. ketting met achtertrossen op den Northern Quai. De onderzeebooten meerden langsijzide.

Bij het manoeuvreeren in Port Tewfik raakte K VII met geringe vaart met den neus aan den grond bij de middenpier. Met behulp van K VIII was de boot spoedig weer vrij zonder averij, hetwelk door een duikeronderzoek werd gecontroleerd. De tocht door het Suezkanaal is zeer voorspoedig van stapel gelopen. Het verband heeft nergens behoeven vast te maken; de Maatschappij heeft daarvoor order gegeven; wij behoeften ons ook niet aan de maximum vaart van 5 1/2 mijl te houden, teneinde goed te kunnen sturen. Behalve bij het passeeren van baggermolens e.d. liep Pelikaan gewoonlijk 10 mijl, de onderzeebooten nog meer. Pelikaan werd vanaf het hutdek bestuurd. Fraai weder begunstigde den tocht. Het weder is trouwens sedert aankomst Tunis steeds gunstig geweest.

2°. Gegevens van nautischen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Alexandrië. De haven is c.f. de beschrijving in den Pilot en zeer ruim en goed beschut. Zij is gemakkelijk aan te doen. De in den Pilot genoemde verbeteringen zijn nog niet gereed; er werd slechts in langzaam tempo aan gewerkt. Bij de Timber Quais is een groote petroleum- en olieopslagplaats geprojecteerd. Men is verplicht een buiten- en binnenloods te nemen die ook nog een groote fooi moeten krijgen. Bij het vertrek hadden de onderzeebooten geen loods, en Pelikaan slechts één van de twee, de fooien moesten echter toch betaald worden. De gebruikte loodsen waren goed. Port-Said. Geen bijzonders te vermelden, behalve dat de Westelijke pier al belangrijk langer is dan kaart 234 aangeeft. Ismailia. Het Timsahmeer voor Ismailia is een zeer geschikte ankerplaats om den nacht over te blijven. De eigenlijke kom wordt afgebakend door eenige roode tonnetjes die niet op de kaart zijn aangegeven.

b. Te Alexandrië kunnen groote herstellingen aan schip en machines worden uitgevoerd. De voor Pelikaan en K II bij de Alexandrië Engineering works gedane herstellingen werden goed en vlug, doch duur uitgevoerd. De vliegtuiglaadboom, die in het geval van nood zoo nog wel, zij het voorzichtig, gebruikt kan worden, heb ik daarom nog niet recht laten zetten, doch zal hiermede vermoedelijk tot Soerabaja wachten. Te Port-Said was het verblijf te kort om aangaande die plaats gegevens te verkrijgen. Te Ismailia zijn de werkplaatsen van de Kanaal-Maatschappij en van de Hollandsche firma A. Bos, die zoowel verbredingen van het Kanaal als het verlengen van den Westelijken havendam van Port-Said onderhanden heeft. Er zijn te Ismailia thans ± 400 man in haar dienst waaronder ± 20 Nederlanders, en te Port-Said ± 250 man. In beide werkplaatsen kan vrij veel gemaakt worden.

c. Gedane aankopen.

Alexandrië. De ververschingen waren goed, doch duur. Drinkwater 110 ton a 1540 piaster.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Alexandrië. Direct bij aankomst kwam de wnd. consul M.N. LEON aan boord. Het bezoek werd door mij den volgenden dag beantwoord, waarbij tevens een bezoek gebracht werd bij den gouverneur, den commandant der politie en den commandant du Port. Deze drie autoriteiten kwamen in persoon terug en bij vertrek werd de gouverneur gesalueerd met 11 schoten, waarop hij blijkens informatie recht had.

Met den commandant van het Egyptische Koninklijke jacht, den kapitein ter zee P. STREATFIELD (een gewezen Engelsche kapitein ter zee) en den commandant van het Fransche flottielje-vaartuig "Mondement", Capitaine de Corvette Soulié, werden de gebruikelijke bezoeken gewisseld. Op aanraden van den gezant werd audiëntie gevraagd bij den Koning van Egypte, welke de laatste dagen van ons verblijf zich in een paleis op een 1/2 uur afstand van Alexandrië bevond. Z.M. had tot zijn leedwezen geen tijd ons nog te ontvangen wegens zijn vertrek naar Cairo, zoodat volstaan werd door het inschrijven van onze namen door de bootscommandant en mij in het register in het Paleis te Alexandrië. Bij onze aankomst werden wij verwelkomd met een zeer fraai bloemstuk van het huis W. MULLER en Co. waarvan de wnd. consul de chef te Alexandrië is en waarvan de inspecteur, den heer Schneider, toevallig te Alexandrië aanwezig was en mede aan boord kwam. Mede maakten hunne opwachting aan boord deheeren Bos en Konijnenburg van de firma A. Bos. De consul inviteerde ons op een diner in de Italiaansche club te Alexandrië waaraan een 5-tal officieren en ik deelnamen. H.M. gezant te Cairo Mr. J.P. Graaf VAN LIMBURG STIRUM kwam den 20en October bij ons aan boord en bezocht Hr.Ms. Pelikaan en K VIII. Ik had het genoegen dien dag Z.E., den consul met echtgenoot, eenige Nederlanders en eenige officieren aan den lunch bij mij te vereenigen. Z.E. bedankte bij vertrek voor een saluut. Met hem vertrokken naar Cairo de cdt. Van K VII en K VIII en o.g., die bij den gezant gingen logeeren.

Dien avond bood Z.E. ons te zijnen huize te Cairo een diner aan waaraan 10 officieren en o.g. deelnamen. Z.E. was zeer voorkomend en gastvrij, het was jammer dat hij reeds den 21en October naar Syrië voor een dienstreis moest vertrekken. Bij de aanwezige Nederlanders heerschte veel belangstelling voor de Nederlandsche schepen en mochten wij daarvan veel bezoek en particuliere beleefdheden ontvangen, die zoo goed mogelijk beantwoord werden. De wnd. consul was ons voor zoover noodig met alles behulpzaam, en stelde herhaaldelijk zijn auto te onzer beschikking. Den 25en October werd mededeeling ontvangen dat de Egyptische schepen van 8 tot 10 uur v.m. zouden pavoisseeren tergelegenheid van de komst van den Koning, die van zijn buitenverblijf te Alexandrië kwam en per trein naar Cairo doorreisde. Gedurende deze uren werd ook door Hr.Ms. Pelikaan gepavoisseerd waarvoor later de commandant van H.E.M. jacht Mahroussa kwam bedanken.

Port-Said. Bij aankomst te Port-Said kwam iemand van het consulaat mededeelen dat de consul afwezig was en dat de kanselier met den gouverneur afgesproken had dat (zooals ik per D.T. had verzocht) geen bezoeken bij hem gebracht zouden worden et het oog op den Moham, rustdag (Vrijdag) en ons spoedig vertrek. De kanselier vroeg wanneer hij mij een bezoek kon brengen, waarvoor ik bedankte, aangezien ik hem toch den zelfden middag op het consulaat zou aantreffen voor het sluiten der rekeningen voor de Kanaalgelden enz. Bij de beantwoording van het saluut aan het Egyptische Gouvernement te Port-Said werd op de Egyptische batterij de Egyptische vlag geheschen inplaats van de Nederlandsche. De kanselier deelde mij mede dat dit te Port-Said steeds gebeurde bij het beantwoorden van saluten van vreemde oorlogsschepen en dat hierop al meermalen de aandacht was gevestigd. Ik meende dus beter te doen hiervan maar geen notitie te nemen.

Ismaïlia. Bij aankomst aldaar kwamen de heeren Bos en Konijnenburg van firma A. Bos, Dordrecht, aan boord en stelden ons in staat hun etablissement en baggerij te bezichtigen,

hetwelk zeer intressant was. Des avonds boden zij een diner aan waaraan 5 officieren deelnamen, terwijl na afloop een 20-tal officieren den avond genoegelijk bij hen doorbrachten.

3° De schepen.

Hr.Ms. Pelikaan. Geen bijzonders. Het gebrek van het blijven hangen van de naalden der H.D.M. kwam weder herhaaldelijk voor.

Hr.Ms. K II. De stuurinrichting op de brug moest worden losgenomen en twee beschadigde kogellagers verwisseld.

Hr.Ms. K VII. Van S.B. Dieselmotor werden 2 gebroken L.D.-compressoren vernieuwd. Van de H.D. compressorleiding is een flensverbinding op het inblaasvat lekgesprongen en met eigen middelen hersteld. Van B.B.'s L.P'.P. werkte het vliegwiel los op de as. Het vliegwiel werd met eigen middelen opnieuw verbust op de as en de spieën vernieuwd.

Hr.Mr. K VIII. De S.B. koppeling is nagezien en bruikbaar, hoewel het inzetten nog tijd kost. Het anker van den koelwatermotor is na 6 uur draaien in 2 windingen doorgeslagen en kan niet met eigen middelen hersteld worden.

Het bovenwater-anker werd eenige malen gebruikt op dit traject; het valt slecht, vermoedelijk door de wrijving.

4° Oefeningen.

Den 25en October werd een onderwaterseinoefening gehouden door K. VII en K. VIII, terwijl K. II slingerproeven deed.

5° Gezondheidstoestand.

Goed.

6° Bijzonderheden.

Alexandrië is een vrij geschikte ververschingsplaats waar veel te verkrijgen is. De stad is interessant en heeft behalve Egyptische oudheden een paar parken en een Zoologischen tuin, die een bezoek overwaard zijn. Men kan in $\pm 3 \frac{1}{2}$ uur per spoor Caïro bereiken, waar zeer veel interessants te zien is. Het meerendeel der officieren heeft een tweetal dagen aldaar gelogeed. Van de bemanning gingen er

59 in twee partijen, elk onder geleide van een officier voor 2 dagen heen. Zij moesten hun eigen kosten betalen (totaal per persoon 290 piasters is $\pm f 35.-$) en kwamen zeer voldaan terug. Te Ismaïlia kan men genoegelijk een paar uur wandelen, het is er goed begroeid. In de baai werd van boord gezwommen. Na Alexandrië moest de commandant van Hr.Ms. K VII wegens een wond-infectie aan één der voeten aan boord Hr.Ms. Pelikaan verpleegd worden. Het commando over deze boot werd waargenomen door den oudsten officier, den luitenant ter zee der

2E: klasse E.E.B. LACOMBLÉ. Het gedrag der equipage was te Tunis, Alexandrië en Port-Said bij zonder goed.

e. Suez-Aden.

1° Nautisch gedeelte.

De haven van Suez werd den 31en October ten 7 $\frac{1}{2}$ uur D.W. verlaten en door de gewone passages om de Zuid gestoomd. Passeerden van nabij op de V.M. het s.s. Prinses Juliana der Maatschappij Nederland, hetwelk ons een goede reis toewenschte. Liepen langs Ras Gareb, passeerden op de H.W. licht Asrafi en op D.W. licht Shadwan Eil. Den 1en November werd ten 1 uur A.M. het licht van de

Rrothers gepasseerd. Op den A.M. van dien dag de onderzeebooten van 2 u. 30-6 uur een onderwatervaar oefening in verband. Den 2en November werd ten 1 u. 10 m. H.W. het licht van Daedalus Shoal gepasseerd en ten 12 u. 10 m. A.M. de Noorderkeerkring. Den 3en November werd op de D.W. gestopt en brood afgegeven aan de onderzeebooten en een zieke vervangen, waarna K VII en K VIII seinproeven en K II slingerproeven onder water deden. Een en ander was ten 1 u. 45 m. A.M. afgelopen. De wind die tot nog toe veranderlijk tusschen N.W. en N.O. geweest was, kracht 2 tot 4, ging dien dag geheel liggen, terwijl het zeer warm werd.

Den 4en November moest ten 5 1/2 uur D.W. B.B. schroef gestopt worden wegens een defect aan B.B. schroefmotor. Ten 11 1/2 uur V.M. konden beide schroeven weder te werk gesteld worden. Hielden kerk. Op P.V. werd een uur gestopt om geneeskundige hulp aan een gewonden officier aan boord K II te verleen.

Den 5en November werd ten 5 u. 45 D. W. Jebel Tair gepasseerd, waarna de koers vervolgd werd be Westen Zebaijer Eil. en door straat Abu Ail. Dien A.M. deden K VII en K VIII onderwaterseinproeven nabij de 100 vm's lijn en de K II slingerproeven. Er kwam eenige wind uit het Zuiden (kracht 2), waardoor de temperatuur verbeterde. Het licht van Mokka brandde niet. Op de D.W. van 6 November werd ten 6 1/2 uur Perim door de Westelijke straat van Bab el Mandeb gepasseerd. Ondervonden van Abu Ail tot Perim een tegenstroom van ± 1 mijl en in de straat van ± 2 mijl, terwijl een vrij krachtige Z.Z.O.-Z.O. wind (kracht 4 a 5) doorkwam. In de Roode Zee werd met 145 en 150 omwentelingen gelopen (± 9 mijl). Na Perim werd aangezet tot 160 omwentelingen ($\pm 9 \frac{3}{4}$ mijl) teneinde nog vóór zonsondergang Aden te bereiken, hetgeen ten 5 u. 50 m. plaats vond. Salueerden het Britsche Gouvernement met 21 schoten, wat onmiddellijk beantwoord werd. De aan boord verschenen loods deelde mede, dat Hr.Ms. Pelikaan nog naar den Inner Harbour kon gaan, doch de onderzeebooten niet meer, daar dan het tij verlopen en de duisternis ingetreden zou zijn. Ik besloot daarom op de reede ten anker te gaan, hetgeen geschiedde voor 40 vm. B.B. en in 6 vm. water met de onderzeebooten langszijde. Na een paar uur bleek dat zelfs met een zeer lichte deining en ondanks wrijf houten enz. de onderzeebooten het schip beschadigden, zoodat deze ten 8 1/4 uur weder vertrokken en in de nabijheid ankerden. Ten 5 uur D.W. (7 Nov.) werd het anker gelicht en verstoemd naar den Inner Harbour, alwaar ten 6 uur het schip geankerd lag voor S.B. anker 61 vm., achtertrossen op meerboei 4, de onderzeebooten aan B.B. langszijde.

2°. Gegevens van nautischen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Suez. De geprojecteerde uitbreiding van de haven heeft nog weinig voortgang gemaakt. Plan 3214 geeft den toestand op het oogenblik niet geheel zuiver weer. Er liggen allerlei tonnetjes voor baggerwerk, steenstortingen enz. Als men in Port Tewfik wil gaan liggen, is voor den eersten keer een loods gewenscht, het nemen daarvan is trouwens verplicht.

b. Bij de Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Gompany kunnen vrij groote herstellinyen uitgevoerd worden. De brandstofolie werd zeer vlug uit de lichters overgepompt (± 60 ton per uur). De smeerolie kwam op prauwen in vaten langszij, het overpompen duurde 20 uur. De levensmiddelen waren goed en normaal van prijs. Men doet wel ze tijdig tevoren te bestellen.

c. Gedane aankopen.

Aangekocht werd 42 ton drinkwater a 512,2 Piaster.

Geladen werd:

Pelikaan 196.000 K.G. brandstof- en 6000 K.G. smeerolie.

K II	23.800 "	"	"	4300 "	"
K VII	21.100 "	"	"	5500 "	"
K VIII	44.100 "	"	"	4800 "	"

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Bij aankomst te Suez kwam de vice-consul CR. MACDONALD direct aan boord. Bij vertrek bedankte hij voor het saluut. Het bezoek werd door mij den volgenden dag beantwoord. Tevens werd door mij een bezoek gebracht bij den gouverneur van Suez M. TATHY BEY welke den 30en October terugkwam en Hr.Ms. Pelikaan en een der onderzeebooten bezichtigde, waalvoor hij groote belangstelling aan den dag legde. Salueerden bij zijn vertrek met 9 schoten, waarop hij blijkens informatie recht had. De vice-consul was ons bij verschillende voorkomende zaken op handige wijze behulpzaam en introduceerde ons in een soort club en eenige tennisclubs.

3°. De schepen.

Hr.Ms. Pelikaan. Het defect zijn van B.B. schroefmotor op 4 November bleek te bestaan in beschadiging van de isolatie van 2 stuks borstelpennen, hetgeen hersteld werd. Het schip was in de Zuidelijke Roode Zee zeer warm. Temperatuur lucht 31,7°, water 31,3°. In de kaajuit 35°, in de motorkamer 46° (bij de dynamo's), in hutten 1e tusschende 36°, in 2e tusschende 35°, in het "zitje" 31°.

Hr.Ms. K II. Geen bijzonders.

Hr.Ms. K VII. De telescopische mast viel weer neer door het breken der onderste hijschreep. Van B.B. diesel sprong het H.D. luchtkoeler-deksel lek.

Van S.B. diesel is van het hoofdasmetaal tusschen cyl. 3 en 4, S.B. achterste tapeind gebroken, eveneens tusschen cyl. 5 en 6 een tapeind tot bevestiging op het bovenframe.

Hr.Ms. K VIII. Het onderwatervaren in de Roode Zee bij den hoogen vochtigheids-grad was vermoeiend, te meer daar de ijsmachine niet kon worden gebruikt door defect aan het anker vochtigheid 90% na een half uur varen). Het anker van de ijsmachinemotor werd tijdens, de vaart aan boord Hr.Ms. Pelikaan nagezien. De doorgeslagen windingen zijn verwijderd.

4°. Oefeningen.

1 November had een onderwatervaar oefening in verband plaats der onderzeebooten; 3 en 5 November hadden onderwater-sein-proeven plaats van K VII en K VIII en slingerproeven door K II; aan boord Hr.Ms. Pelikaan hadden batterij-exercitie en divisie-oefeningen plaats.

5°. Gezondheidstoestand.

Goed.

6°. Bijzonderheden.

Er konden in de Roode Zee steeds zeer goede plaatsbepalingen verkregen worden. Van Cross-currents werd niets gemerkt. Voor de proeven van Dr. Ir. Vening Meinesz werd dagelijks op den V.M. het wetenschappelijk tijdsein van Lyon opgevangen, dat uitstekend neembaar is en niet merkbaar zwakker wordt.

f. Aden-Colombo.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr.Ms. Pelikaan bleef gedurende het verblijf te Aden op de in het gedeelte omschreven plaats in den Inner Harbour liggen. Met het oog op de soms krachtig invallende N.O. buien werd B.B. achter-ankerketting ontsloten en op meerboei 4 gezet. In den Inner Harbour lagen tevens het R.I.M.S. Cornwallis (een ex. Q-boat) en het Italiaansche flottieljevaartuig Marechiaro. Het nazien enz. der diverse machines kwam, 13 November gereed en het was de bedoeling dien dag op den A.M. te vertrekken. Eerst raakte B.B. H.D.M. defect, daarna S.B. H.D.M. zoodat eerst ten 7 uur P.V. ontmeerd werd. De manoeuvre werd verzaamd doordat een achtermeertros op de boei onklaar liep en eerst niet afgenomen kon worden en het lichten van het anker door warm loopen van het ankerspil slechts in tempo's kon geschieden, terwijl de ebstroom en Oostelijke wind het achterschip omzetten. Met krabbend anker werd ten slotte tusschen de schepen door gemanoeuvreed en ten 8 uur was het schip veilig buiten. Koers werd gezet naar Abd el Kuri met 145 omw. ($\pm 8 \frac{3}{4}$ mijl). Den 15en November werd op den A.M. land gemaakt bij Ras Teluk en gedurende den nacht tusschen Cap Guardafui en Abd el Kuri doorgestoomd. Den 16en November werd onder de lij van Jezt Samha met vlet brood afgegeven aan de booten en geneeskundige hulp verleend. Om niet te veel last te hebben den krachtigen N.O. moeson en tegenstroom werd daarna met koersen N. 125 Orw. en N. 129 Orw. naar 8 graden breedte gestoomd. Den 17en November moest van 7 u. 30-12 u. 30 B.B. H.D.M. wegens een defect gestopt worden. De onderzeebooten deden gedurende dien tijd een onderwatervaar oefening in verband. Op de P.V moest weer gestopt worden om een wartel en nippelstuk tot inblaasleiding Dieselmotor van K VIII ter reparatie aan boord te nemen. Deze reparatie liep gedurende den nacht af en het herstelde machinedeel werd den 18en op den V.M. weder afgegeven, waarbij tevens brood afgegeven en geneeskundige hulp aan de booten werd verleend. Waren ten 12 uur op 8° N.br., bepaalden koers Oost met 150 omw. (ruim 9 mijl). Den 19en November moest van 9 u. 30-12 uur S.B. H.D.M. wegens defect gestopt worden en deden K VII en K VIII seinproeven onder water, K II slingerproeven. 21 November werd op V.M. S.B. H.D.M. gestopt wegens defect. Met vlet werd brood aan de onderzeebooten afgegeven en geneeskundige hulp verleend. De sloepenlaadboom geraakte hierbij weder onklaar, de vlet werd daarom met de vliegtuiglier geheschen. Ten 8 u. 40 m. E.W. konden beide H.D.M.. weder te werk gesteld worden. Een poging om van het oponthoud te profiteeren voor onderwater-seinproeven mislukte daar bij het onder water gaan K VII een zware lekkage aan den muffler had en moest boven komen. Zetten aan tot 155 omw. ($\pm 9 \frac{1}{2}$ mijl) om te trachten Colombo Zaterdag nog voor donker te halen. De booten liepen afwis-selend met 1 en 2 diesels. Den 22en November ten 5 uur P. V. werd Minikoi gepasseerd. Ten 7 $\frac{1}{2}$ uur P.V. van dien .dag moest gestopt worden omdat beide diesels van K. VIII defect waren. Met vlet werd communicatie met deze onderzeeboot gehouden. Ten 9 $\frac{1}{2}$ uur E.W. kon koers vervolgd worden doch K VIII slechts den eersten dag met 1 diesel, zoodat van aankomst op Zaterdag te Colombo moest worden afgezien en verder met 135 en 145 slagen de reis vervolgd werd. Den 24en November moest gedurende $\pm 4 \frac{1}{2}$ uur S.B. H.D.M. wegens een defect gestopt worden en 25 November V .M. gedurende 5 $\frac{1}{2}$ uur B.B. H.D.M. Op den A.M. van 25 November werd ten 1 $\frac{1}{2}$ uur A.M. de haven van Colombo bereikt en aldaar geankerd voor 65 vm. S.B. en 20 vm. B.B. achtertrossen op meerboei no. 47 binnen den N.W. Breakwater. De onderzeebooten meerden aan B.B. langzijde. Met het oog op den Zondag werd het saluut aan het Engelsche gouvernement uitgesteld tot den volgenden ochtend, waarover per D.T. overleg gepleegd was. De overtocht Aden-Colombo werd door prachtig weder begunstigd. Alleen het laatste etmaal werd krachtige tegenwind (N.O. 5 tot 6) ondervonden. Tegenstroom werd alleen vóór Socotra en tusschen Minikoi en Colombo noemenswaard ($\pm 1/2$ mijl per uur)

ondervonden. De gekozen Zuidelijke route heeft dus vermoedelijk een goeden invloed gehad, hetwelk ook bleek uit de opgevangen D.T. berichten van Noordelijker staande schepen die over 2 en 2 1/2 mijl tegenstroom klaagden.

Uit weerberichten bleek dat, nadat wij Socotra gepasseerd hadden in de West-Arabisch,e Zee een storm heeft gestaan, die wij dus juist weer misliepen.

2°. Gegevens van nautischen en itrategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Aden.

De haven is conform de beschrijving in den Pilot. De olieleiding is onderhanden doch nog niet gereed. De Inner Harbour is tamelijk nauw als er veel schepen liggen, hetgeen het vertrek met de ondervonden tegenslagen zeer lastig maakte.

De loodsen maken bezwaar tegen binnenkomen bij eb (maximum stroom \pm 2 mijl. Het nemen van loodsen is verplicht. Bij het vertrek werd op dezerzijdsch verzoek Pelikaan van het nemen daarvan vrij gesteld.

b. Herstellingen kunnen in Aden slechts in zeer beperkte mate geschieden, de voor het schip en voor de onderzeebooten geschiedde herstellingen waren zeer matig en vrij duur. Ververschingen waren ook slechts beperkt te verkrijgen, o.a. geen varkensvleesch en geen versche groenten.

c. Gedane aankopen.

Aden. Aangekocht werden 128 ton drinkwater a 1440 rupees en ververschingen.

Herstellingen. Vernieuwen gedeelte persleiding circulatie B.B. H.D.M. en een gedeelte waterleiding van de schroefaswerkbussen.

d. Direct na binnenkomst kwam de Nederlandsche consul W. MECK aan boord. Z.H.E.G. bedankte voor het saluut. Tevens werd bezoek ontvangen van den commandant van het K.I.M.S. Cornwallis commander H.W.B. LIVESAY, den commandant van het Italiaansche flottieljevaartuig Marechiaro, cap. de corvetta

Francisco Lugia, den portofficer commander C.R GOAD, den chef van den civielen dienst, assistent-resident major WILBERFORCE BELL, den lieut.-colonel A.L. HADDOW en den major MARSHAL van "the Norfolk Regiment". Vergezeld van denconsul werd door de bootscommandanten en mij een bezoek gebracht bij den gouverneur general-major F.E. SCOTT en daarna door mij de ontvangen bezoeken beantwoord. Namens den gouverneur werd voor mijn bezoek bedankt door den chef van den staf, majoor G.H. PLINSTON. Met R.I.M.S. Cornwallis werden longroom bezoeken gewisseld. De gouverneur bood den bootscommandanten en mij een diner in de Residency aan; de consul gaf een groote lunch waaraan behalve vele notabelen, o.g. en 8 officieren deelnamen. Wij ontvingen een invitatie van het Norfolk Regiment voor bijwonen yan een polo-match, die zeer interessant was. 8 Officieren woonden een diner bij op de Cornwallis, 5 een lunch bij de Royal Airforce en 4 een diner bij de Eastern Telegraph Company. Wij werden in de Union Club, waar Zaterdagavond een danspartijwas, geïntroduceerd. Voor een zeilwed-strijd werd een uitnodiging ontvangen; twee sloepen namen er aan deel. In het algemeen was men zeer gastvrij en had veel animo om met de officieren in contact te komen. Ter beantwoording van de ondervonden beleefdheden werd den 12en aan boord Hr. Ms. Pelikaan door commandant en officieren een zeer druk bezochte en geslaagde "at home" gegeven, terwijl o.g. den 11en aan den consul en eenige officieren en notabelen een diner aan boord aanbood. De gouverneur, die verhinderd was het diner bij te wonen, was aanwezig bij de "at home" en bracht den dag van het vertrek nog een niet officieel bezoek.

3° De schepen.

Hr.Ms. Pelikaan. Het defect aan B.B. H.D.M. op 13 November heeft bestaan in een lekke flens in persleiding L.D. condensor; dat van S.B. H.D.M. op denzelfden datum in het lek zijn van

terug lag in klephuisje brandstofhuis No. 6. Het defect aan B.B. H.D.M. op 17 November kwam door het breken van spoelklep hefboom No. 5, terwijl bij S.B. H.D.M. op 19 November de spoelkleprol van cyl. No. 5 moest worden verwisseld. Het defect aan S.B. H.D.M. op 21 November bestond in het breken van den borg der cilindervoering circulatiepomp, welke vernieuwd moest worden, dat op 24 November uit het lek zijn van een pijpje H.D. luchtkoeler compressor No. 1. Het stoppen van B.B. H.D.M. op 25 November geschiedde wegens het lek worden van een H.D. luchtkoelerpijpbundel en het breken van den borgring van de circulatie-pomp-cilindervoering. Bij het te werk staan van de Coohrane ketel voor het distilleeren, bleek de temperatuur in de ondergelegen provisiebergplaats officieren te hoog te worden (liep op tot 95° C.). Getracht werd verbetering te krijgen door asbestplaten onder den ketel te schuiven en het dek onder water te houden. Dit was echter niet voldoende. De bergplaats moest worden ontruimd, er is provisie van de officieren bedorven.

Hr.Ms. K II. Het Sperrykompas moest tweemaal gestopt worden. De eerste maal moest de Azmithmotor verwisseld, de tweede maal de contactas der transmitter vervangen worden. B.B. diesel moest tweemaal gestopt worden. 1 maal voor lekke flens der H.D. compressor, 1 maal voor een lek in de circulatie toevoerleiding naar de machine.

Hr.Ms. K VII. B.B. diesel moest tweemaal gestopt worden voor een lekke flens in de inblaas-lucht-leiding en eenmaal voor een lek brandstofpompje van cyl. 3. Wegens lekkage der binnen- en buitenboords Muffler-kleppen moest eenmaal het onderwater varen afgebroken worden en geraakte ook water in de verbruikssmeerolie-tank.

Hr.Ms. K VIII. S.B. Mufflerstang raakte los van de klep, werd hersteld. Inblaasklep cyl. 3 S.B. wartel in tweeën gesprongen, nieuwe wartel gedraaid op Pelikaan en aangebracht. 22 November. Bij vernieuwen voorste spoelklep cyl. 5 S.B. in spoelruimte een haarscheurtje ontdekt, waar eenige druppels water doorbraken.

B.B. machine moest gestopt worden, wegens zwaar slaan in cyl. 5, lichten en vervangen cylinder. 24 November S.B. machine voorloopig buiten gebruik, wegens stukslaan geperforeerde slingerplaat onder in krukkast lekke snelluchtruimte cyl. 5 en lekke Muffler; cyl. 8 S.B. en 4 B.B. lekken in den nek van den koelmantel.

Een Universaal koppeling in het stangencomplex van de vouwbeweging der voorduikroeren brak en werd door een waarloo te Colombo vervangen.

4°. oefeningen.

Aan boord Pelikaan hadden batterij-exercitie's en divisieoefeningen plaats.

Er had eenmaal een vaar oefening in verband der onderzeebooten plaats (17 Nov.) en eenmaal seinproeven (19 Nov.).

5°. Gezondheidstoestand.

Zeer goed.

6°. Bijzonderheden.

Het verblijf te Aden was veel afwisselender en aangener dan verwacht werd, door den velen omgang met de ingezetenen en de frissche temperatuur ('s ochtends 25° a 26° Celcius). De commandant Hr.Ms. K VII, luitenant ter zee 1e klasse C.H. BROUWER was wegens 2 geïnfecteerde wondjes aan den linkervoet van 23-31 October en van 8-27 November vrij van dienst en aan boord Hr.Ms. Pelikaan. Het commando over de boot werd gedurende dien tijd waargenomen door den oudsten officier, luitenant ter zee 2e klasse E.E.B. LACOMBLE. Van 13 t/m 25 November was de luitenant ter zee 3e klasse J. W. VAN WANING van Hr.Ms. K II aan boord Hr.Ms. VII gedetacheerd. Dr. Ir. VENING MEINESZ was een gedeelte van den oversteek nog op Hr.Ms. K II voor het doen van slingerproeven op diep water, nu die in den Atl. Oceaan mislukt waren en voor het waarnemen van noodzakelijke tijdseinen. Te Aden werd in afwijking van 2 V.K.M. V Art. 85 (3) ten 5 1/2 uur overal gehouden,

daar het aldaar ten 5 uur nog absoluut donker was. Het Italiaansche flottieljevaartuig Marechiaro was op weg naar Cap. Cardafui om aldaar een lichttoren en D.T.-station op te richten. Het materiaal was gedeeltelijk aan boord, gedeeltelijk op een Italiaansche handelsstoomer. Het licht krijgt een zichtbaarheid van 26'. De Marechiaro is het vroegere Oostenrijksche stationsjacht te Constantinopel Taurus. Tet tijdsein Lyon kon nog aan boord Hr.Ms. K II tot Minikoi genomen worden, daarna brak het staaldraad van de D.T.-mast. Lyon was verder nog hard genoeg; Kootwijk stoorde echter.

g. Colombo - Sabang.

1°. Nautische gedeelte.

Hr.Ms. Pelikaan bleef tot 5 December op de in het gedeelte f. van het reisrapport gerapporteerde plaats, te Colombo liggen. Er was soms vrij veel deining in de haven; om beschadiging te voorkomen werd van bamboe een tweetal uithouders gemaakt, die op het dek van de binnenste boot vastgesjord, tegen een paar borden, tegen de buitenhuid van de Pelikaan steunden. Dit voldeed goed. De ligplaats was overigens goed, doch ver van de landingsplaats, 12 min. (met de motorsloep), hetgeen zijn voor- en nadeel had. Het vertrek eerst vastgesteld op 3 December moest uitgesteld worden wegens het nog niet gereed zijn met het nazien der machines van Hr.Ms. Pelikaan en de booten na den langen oversteek Aden-Colombo. Pelikaan ook nog wegens reparatie aan de circulatiepompen. Op 5 December werd ten 9 uur V.M. Colombo verlaten, K II was reeds 3 uur H.W., K VII en K VIII ten 5 uur D.W. vertrokken, eerstgenoemde voor slingerproeven, laatstgenoemde voor onderwaterseinproeven, een en ander ten Zuiden van Point de Galle. Ten 8 uur P.V. sloten de drie schepen zich weder op het rendez-vous, 10 mijl beZuiden Point de Galle, op het moederschip aan. Liepen verder langs de Zuidkust van Ceylon en daarna met koers ± Oost 150 omw. (9 Mijl). De Noord Oost Moesson stond vrij flink door met kracht 3-4, en eenige zee, hetgeen gepaard aan den tegenstroom en het aangegroeid zijn van het schip het behoud tot 6 1/2 mijl reduceerde. Den 8en December werd op V.M. gestopt, de vlet gestreken en getracht een ernstigen patiënt van K II af te halen. Dit mislukte daar door te veel zee de vlet niet langszijde der onderzeeboot kon komen. Een gedeelte van dien dag werd met 4-mijls vaart geloopt, wegens defect H.D.M. K II. Den 9en December, de zee wat afgeslecht zijnde, werd de poging herhaald en gelukte. Hierbij werd tevens brood aan de booten afgegeven. Den 10en December moest van een voorgenomen onderwater-oefening in verband de drie booten afgezien worden daar K VIII niet onder water kon varen wegens lekken muffler. K II en K VII deden dien dag onderwaterseinoefeningen. Den 11en December werd ten 1 1/2 uur A.M. de Sabang-baai bereikt en gemeerd aan den handelssteiger, 1 boot langszijde van de Pelikaan, de beide andere er voor. De laatste dagen van den overtocht werden vele zware regenbuien ontmoet. De gemiddelde, over het traject ondervonden tegenstroom bedroeg 2 mijl per uur.

2°. Gegevens van nautischen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

- a.
- b. Colombo, geen bijzonders.

c. Gedane aankopen.

Aangekocht werden 159 ton drinkwater a 2.5 R. per ton en ververschingen.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Bij aankomst te Colombo kwamen aan boord een officier van piket van het Engelsche oorlogschip Cairo en een employe van het consulaat ter complimenteering, waarvoor bedankt werd. Den 26en November werd met parade het Engelsche gouvernement met 21 schoten gesalueerd, hetgeen direct met gelijk aantal beantwoord werd. Op den V.M. werd bezoek ontvangen van den chef naval officier R.M.A.A. FORSTER en den ten officier wnd. commandant van H.B.M.S. Cairo (de commandant was met verlof) lieut. commander C.A. BROWNE, welke bezoeken door mij beantwoord werden. Door de bootcommandanten en mij werd daarna een bezoek gebracht bij den consul en van dezen vergezeld, bij den commandant der troepen op Ceylon, kolonel. C. COFFIN (die afwezig bleek), den chef staf luit. kol. BLEENCOUVE, den master attendant, captain R.N., G.T. HOLE. De gouverneur, brigade generaal Sir WILLIAM H. MANNING, te Kandy zijnde, schreven wij onze namen in een daarvoor bestemd register in het Gouvernements paleis. Namens den kolonel COFFIN werd een contra bezoek ontvangen

van den luit. kol. E.H. ROCKE R.E.; namens den gouverneur kwam een adjudant; de overige bezoeken werden persoonlijk beantwoord. De consul bedankte voor het saluut. De gouverneur kwam in het eind der week terug te Colombo, een bezoek werd, blijkens inlichtingen door den gouvernements-secretaris aan den consul verstrekt, niet meer verwacht. Den 1en December werd na ontvangen bericht daaromtrent van

den wal gepavoiseerd wegens verjaardag van H.M. de Koningin-Moeder ALEXANDRA en gesalueerd met 21 schoten. Dit saluut werd op verzoek van den wal met parade afgegeven. Den 4en December kwam het opnemingsvaartuig der R.I.M. Investigator, commander E.H. DAUGLISH, in de haven waarmede de gebruikelijke bezoeken werden gewisseld. De consul, de Heer L. VAN DER SPOEL, van wien veel gastvrijheid werd ondervonden, bood aan de commandanten en een 10-tal officieren een diner aan en had herhaaldelijk enkele officieren bij zich te gast. Wij werden te Colombo in een tweetal gewone clubs, een tennisclub en een cricketclub, geïntroduceerd. Een football-match van een 11-tal der schepen tegen een club aan den wal werd, verloren met 4 tegen 1. Te Aden was dit met 1-0 het geval geweest, hetgeen wordt toegeschreven aan onvoldoende training. De Nederlandsche kolonie te Colombo is klein en bestond slechts uit een vijftal personen. Ter beantwoording der ondervonden beleefdheden werd door mij den 3en December een diner aan boord gegeven, waarbij aanwezig de consul, de major FORSTER, eenige ingezetenen en eenige officieren der flottielje.

3°. De schepen.

Hr.Ms. Pelikaan. Op den oversteek werd weer zeer veel last ondervonden van het oploeven van het schip met eenigen wind. Te Colombo moest voor eenige herstellingen de hulp van WALKER & Co. ingeroepen worden. De eigenlijke bemanning van het schip bleek op de uitreis wat krap te zijn berekend. Gelukkig zijn er zeer weinig zieken geweest.

Hr.Ms. K II. Te Colombo bleken de zuigerkleppen van B.B. diesel zoodanig vervuild te zijn, dat lichten gewenscht was. Een en ander geschiedde, waarna doorgegaan werd (ook in zee) met die van S.B. Hr.Ms. K VII. B.B. diesel moest eenmaal worden gestopt wegens lekkage aan het deksel van het inblaasvat.

Hr. Ms. K VIII. Het dochterkompas van het gyrokompas, op de brug raakte defect.

B.B. Machine moest eenmaal gestopt worden wegens vervangen van alle Ma veertjes, die stuk waren, en afstandstukken, die beschadigd bleken (cyl. II). 9 December beide Muffler buitenboordskleppen defect, stangen gebroken respectievelijk gleuf doorgeslagen. Sedert beide machines in gebruik om geen zeewater in de machines te krijgen.

4°. Oefeningen.

Er hadden 2 seinproeven onder water plaats resp. 5 en 10 December. Aan boord Hr.Ms. Pelikaan hadden batterij-exercitie's en gewone oefening der opleiding seiners en

afstand-waarnemers en lessen ter voorbereiding voor proeven e.d. plaats. Het laatste ook wel in den vrijen tijd.

5°. Gezondheidstoestand.

Gunstig.

6°. Bijzonderheden.

Den 29en November werd te Colombo door deputatie's van commandanten en officieren, onderofficieren en korporaals en manschappen op elk der graven van kwartiermeester L.R.J. Huysman en korporaalkok J.M. BLOM, van K IV een drietal kransen gelegd.

Zondag 2 december werd door eenige onderofficieren en een 25-tal korporaals en manschappen, allen liefhebbers, op den V.M. een wandeltocht naar Mount Livinia gemaakt. (3 uur), alwaar gezwommen werd, waarna men per trein terugkeerde. Het beide laatste op 's Rijksrekening, kosten 36 1/2 Rupee. De Cairo blijft twee jaar op het station in Br. Indie. Hiervan wordt tien maanden gevaren (per jaar), de overige 2 maanden ligt het schip in herstelling te Colombo. De equipage is daarvan (in 2 helften) 1 maand in de bergen (Diyatalawa). De officieren langer. De Investigator was voor wetenschappelijke doeleinden bezig op de Malediven. De Commandant deelde mij mede dat de beide Britsch-Indische opnemingsvaartuigen per jaar 7 maanden op het terrein zijn, gedurende welken tijd eens per maand slechts 1 of 1 1/2 dag op een havenplaats voor kolenladen wordt vertoefd. Hun hoofdstation was Bombay, waar met aftrek van de reis 4 1/2 maand wordt gebleven, gedurende welken tijd de bemanning bijna geheel op een station in de bergen vertoefd. Er blijven tezamen op beide schepen slechts een officier en enkele manschappen achter. Bombay wordt opgeheven als station voor de eigenlijke Britsche Marine. Alles daarvan gaat naar Trincomale. D.T. tijdsein Lyon kon niet meer genomen worden wegens storen door Kootwijk en Malabar.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr.Ms. Pelikaan en de drie onderzeeboten bleven tot 17 December te Sabang liggen.

Verschillende voorzieningen (speciaal de muffler van de K. VIII) maakt dit lange verblijf noodzakelijk. Ten 4 uur P.V. van dien dag vertrokken de onderzeeboten, gevolgd door de Pelikaan. Koers werd gezet langs Diamantpunt, aantal omwentelingen oorspronkelijk 145, werd wegens ondervonden tegenstroom vermeerderd tot 150 (9 mijl).

Van 10 uur V.M. tot 2 uur A.M. werd een seinoefening gehouden door de drie onderzeeboten. Na korten tijd moest de K VIII afvallen daar de muffler weder lek bleek te zijn. Diamantpunt werd gepasseerd ten ongeveer 10 uur E.W. van den 18en December. Het zicht werd belemmerd door zware regenbuien, waardoor het Thomson-lood gebruikt moest worden

om de 100 vaams fijn aan te loopen en Diamantpunt te vinden; de ondervonden tegenstroom was 2 1/2 mijl. Den 19en December moest op den V.M. wegens een defect aan een der S.B. H.D.M., halve kracht geloopt worden.

Ten 1 uur P.V. van dien dag werd Berhala gepasseerd en den 20en December ten ongeveer 4 uur H.W. het licht van den Eenvaamsbank, waarna koers gezet werd naar straat Doerian.

Dien dag werden aan de onderzeeboten brood en benodigdheden afgegeven. Een voorgenomen onderwateroefening der drie booten in verband kon niet doorgaan wegens de

lekkemuffler K VIII. Ten 8 uur 30 E.W. moest de



K VIII stoppen wegens een defect aan beide machines. Ten 12 u. 30 H.W. van den 20en December kon het verband zijn tocht vervolgen. Dien dag werd Straat Doerian gepasseerd en verder beZuiden licht Moedji koers gezet naar Straat Banka, welke op den V.M. van 22 December aangelopen werd. Ten 10 u. 45 V.M. van dien dag moest S.B. H.D.M. wegens defect gestopt worden. Ten 4 u. 15 P.V. konden weer beide H.D.M. bijgezet worden met 160 omw. (ongeveer 10 mijl). Ten 11 u. 30 E.W., na het uitloopen, van Straat Banka, werden beide schroeven weer op B.B. H.D.M. gezet, voor het beter in orde brengen van S.B. H.D.M. Den 23en December werd op den V.M. brood en behoeften aan de onderzeebooten afgegeven, terwijl ten 11 uur weder met beide H.D.M. volle kracht geloopt kon worden, waarna aangezet werd om de Reede van Batavia te halen, waar ik 's nachts wilde liggen om een en ander van de machines na te kijken, hetgeen voor het manoeuvreeren in de haven van Tandjong-Priok noodig was. Edam werd gepasseerd ten ongeveer 11 uur E.W., waarna

Onderzeebootmoederschap Hr.Ms.Pelikaan (1922-1934) ende onderzeebootwerkplaatsen en dokken te Soerabaja.

tusschen Edam en Alkmaar doorgestoomd werd naar de Oude Reede, alwaar ten ongeveer 12 uur H.W. 23/24 December het anker viel, ongeveer 3 mijl N. 6o O. van het licht.

De onderzeebooten ankerden bij Pelikaan. Den 24en December ten 8 uur D.W. werd het anker gelicht, waarbij weder bezwaar met het ankerspil werd ondervonden, de kiellinie geformeerd, en naar Tandjong-Priok verstoomd. Voor den havenmond werd de onderhavenmeester aan boord genomen, welke aanwijzing voor de ligplaats gaf, en het gouvernement

gesalueerd met 21 schoten, hetgeen direct door de kustbatterij met een gelijk aantal beantwoord werd. Ten ongeveer half tien V.M. meerde Hr.Ms. Pelikaan op M 10, K VIII op M 11, K VII op M 9 en K II op M 12. Onmiddellijk daarna werd aan boord der vier schepen een bezoek ter verwelcoming ontvangen van den commandant der Zeemacht, welke de officieren en de bemanningen toesprak. Deden hierbij de voorgeschreven eerbewijzen en salueerden bij vertrek van Zijn HoogEdelGestrenge, van de laatste boot, met 13 schoten. Bij het inloopen van de haven werden van zeer vele schepen welkomstseinen ontvangen.

2°. Gegevens van nautischen en strategischen aard van bezochte havens en reeden.

- a.
- b.
- c. Sabang, geen bijzonders.

d. Formaliteiten, ceremonien, gewisselde beleefdheden.

Het verband werd bij aankomst te Sabang bijzonder hartelijk ontvangen, waarbij de militaire muziek uit Kota-Radja zijn medewerking verleende. Behalve een officieele ontvangst in het gebouw van de Mij. "Nederland" van de officieren en bemanningen, waarbij een bloemstuk werd overhandigd, werden diverse uitnodigingen ontvangen o.a. een dansavond, een picnic voor de officieren, een voor de bemanning, enz.

Ter beantwoording werd door mij een lunch en een diner gegeven; voor een at home was er te veel regen.

3°. De schepen.

Hr.Ms. Pelikaan. De defecten aan de S.B. H.D.M. hebben bestaan de eerste keer, in het breken van een L.D. compressorklep van compressor No. 2 en de andere keer uit lekkage van zoutwater uit de circulatiepomp in de smeeroilie.

Hr.Ms. K II. Geen bijzonders.

Hr.Ms. K VII. Geveer D.T. defect; het gelukte niet om den hoogspanningstrans-formator zelf tijdelijk te herstellen, terwijl waarloo niet aanwezig is. Op korten afstand werd de communicatie bij niet te natte antenne in stand gehouden door met de ontvanglampjes te seinen.

Hr.Ms. K VIII 18 December B.B. Perskoppeling gaat niet uit, in drukking zit vast op as. Cyl. 3 B.B. gelicht wegens slechte compressie, 4 veeren vernieuwd. 19 December Cyl. 3 S.B. gelicht voor zuigerkop. 20 December Cyl. 8 B.B. vervangen wegens rondlopende scheur in denkoelmantel, beide buitenboordmuffler lek, olie ververscht wegens verkleuren door zeewater als gevolg van lekke mufflers, keppen nagezien, van S.B. buitenboordmuffler sleuf voor spie van de stang stuk. Zuigerkop 3 S.B. gescheurd in het hart van den kop. Arbeidscyliner B.B. 8 (oorspronkelijk S.B. 5) wegens rondlopende scheur in den nek koelmantel vervangen.

4°. Oefeningen.

Divisieoefeningen en batterijexercitiën. 1 maal werd een seinoefening onder water gehouden door 2 booten.

5°. Gezondheidstoestand.

Gunstig.

6°. Bijzonderheden.

Door Hr.Ms. K II en K VII werd onder water uit Sabang vertrokken, teneinde de samengestroomde bevolking dit schouwspel te laten zien.



A830 Hr.Ms. Pelikaan bevoorradingsschip (1948-1973)

ex. HMS Truster

Technische gegevens:

Kiellegging: 31.07.1941

Terwaterlating : 24.09.1942

Indiensstelling RN : 28.01.1943

Uitdientsstelling RN : 1947

Indiensstelling KM : 1947

Uitdienststelling KM : 1973

Afmetingen : LxBxD : 118.87 x 14.94 x 5.61 mtr

Verplaatsing : 3,616 ton

Verplaatsing geladen : 5,970 ton

Voortstuwing : 2-shaft Parsons geared turbines

Ketel : 2x foster Wheeler boilers

Vermogen: 7000 shp

Bemanning : 169

Snelheid : 16 knopen

Bewapening : 2 x 102mm 12 x 20mm



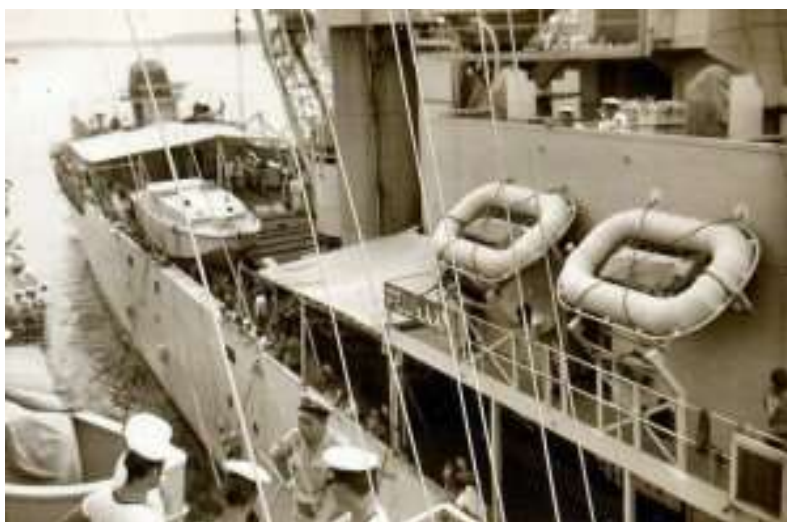
Hr. Ms. Pelikaan.

Dit 122 meter lange vaartuig is als HMS Thruster gebouwd bij Harland & Wolff in Belfast



en op 14 maart 1943 door de Royal Navy in dienst gesteld. Het marineschip werd voortgestuwd door twee Parsons turbines en twee Foster-Wheeler ketels. Het vermogen bedroeg 7.000 apk. De bewapening bestond uit 12 mitrailleurs. De bemanning telde 98 koppen. In juli 1948 werd het vaartuig door de Koninklijke Marine

overgenomen van de Britse marine en als Hr. Ms. Pelikaan in dienst gesteld. Het deed dienst als accommodatievaartuig bij de afbouw van de kruisers. In 1950 kreeg het schip het naamsein A 830. Na een verbouwing tot bevoorradingvaartuig op Rijkswerf Willemsoord in de periode 1955-1957 begeleidde het schip in 1962 de onderzeeboot Hr. Ms. Walrus van Den Helder naar Nederlands Nieuw-Guinea. In 1973 werd het schip van de sterkte afgevoerd



In februari 1962 werd het schip weer in dienst gesteld om dienst te doen als bevoorradingschip.



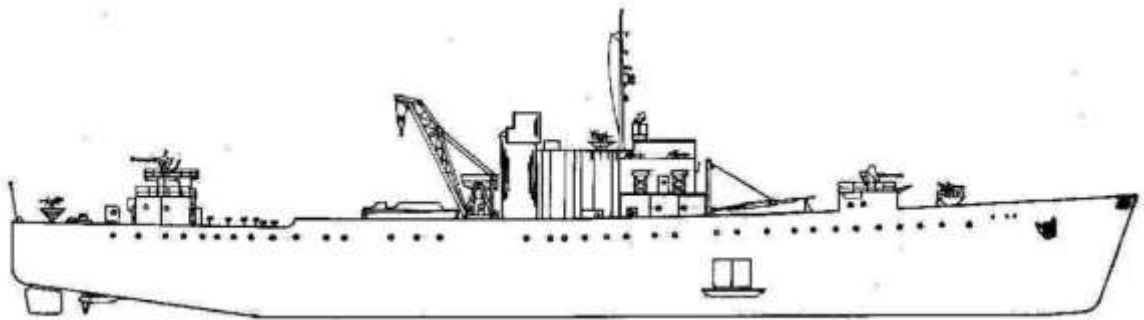
De bewapening bestond uit twee 40 mm en enkele 20 mm mitrailleurs. De Pelikaan arriveerde 11 juli 1962 in Hollandia en vertrok begin oktober huiswaarts.





Hr. Ms. Pelikaan II

Naar het orgineel van Peter Claesen



Hr. Ms. "Pelikaan" (A830)

Terug in de tijd **HMS Thruster - Hr.Ms. Pelikaan A830**

Hr.Ms. Pelikaan. Dit 4280 tons , 122,37 meter lange en 15,39 m brede vaartuig is als HMS Thruster gebouwd bij Harland & Wolff in Belfast 24-09-1942 en op 14 maart 1943 door de Royal Navy in dienst gesteld als Tank-Landing Ship. Het marineschip werd voortgestuwd door twee Parsons turbines en twee Foster-Wheeler ketels. Het vermogen bedroeg 7.000 apk. De bewapening bestond uit 2, 40 mm mitrailleurs en 9 stuks 20 mm mitrailleurs. De bemanning telde 98 koppen. In juli 1945-48 werd het vaartuig door de Koninklijke Marine overgenomen van de Britse marine en als Hr.Ms. Pelikaan in dienst gesteld. Het deed dienst als accommodatie/opslag vaartuig bij de afbouw van de kruisers. In 1950 kreeg het schip het naamsein A 830. Na een verbouwing tot bevoorradingsvaartuig op Rijkswerf Willemsoord in de periode 1955-1957 begeleidde het schip in 1962 de onderzeeboot Hr.Ms. Walrus S 802 van Den Helder naar Nederlands Nieuw-Guinea. In 1973 werd het schip van de sterkte afgevoerd.

Van **18 april 1962** tot **15 januari 1963** werd ik geplaatst aan boord van het bevoorradingschip Hr. Ms. "Pelikaan" waarmee ik op 22 mei 1962 en de bemanning van 127 man voor een verblijf van achttien maanden vertrok naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea. Althans dat was de bedoeling. Want in die tijd was een normale uitzendperiode achttien maanden. Maar het werd uiteindelijk korter omdat in oktober 1962 Nieuw-Guinea aan de Verenigde Naties werd overgedragen en op 21 december 1962 kwamen we weer in Den Helder aan, nog net op tijd om de kerstdagen thuis te vieren. Het thuisfront vond het helemaal niet leuk, hoofdzakelijk vanwege de oorlogstoestanden daar. En gelukkig wisten ze niet wat we allemaal aan boord hadden, daar kom ik later nog op terug.

De reis ging via Willemstad op Curaçao. We voeren trouwens niet alleen want de Hr. Ms. "Walrus" S 802 vergezelde ons gedurende de hele reis. Zij had dezelfde bestemming. In Willemstad moest het schip even dokken omdat er wat problemen waren met de smeerolie-toevoer naar de schroeven. Maar dat euvel was snel verholpen.

De reis ging verder via het Panamakanaal 12 juni 1962, naar Suva op Viti Levu, een van de Fiji-eilanden. De reis dwars door Panama was op zich al een belevenis. Je vaart eigenlijk op hoogte (26 m boven zeeniveau) dwars door het oerwoud (81 km) van dat land. De schepen worden met diesellocomotieven door de sluisen getrokken. De oversteek van Panama naar Suva duurde ongeveer 3 weken. We zouden eigenlijk naar Tahiti gaan maar om een of andere onduidelijke reden ging dat niet door en stoomden we door naar Suva. Op 16 juni passeerden we de Evenaar en kregen Koning Neptunus op bezoek. Dat houdt in dat opvarenden die nog niet eerder de Evenaar zijn gepasseerd door Neptunus en zijn trawanten tot zijn onderdaan worden gedoopt. Dus ik was natuurlijk ook de klos. Ik werd met allerlei rotzooi ingezeept en vervolgens in een grote (van zeildoek gemaakte) bak met zeewater gegooid. In Suva, 1 juli 1962 kregen we bij het afmeren een cobratros in de schroef (10 slagen om de schroefas). Bakboords stoomturbine (7000 PK) stond toen in een keer stil. Met onze eigen duiker Hein Hendriks en materieel zagen we geen kans de klus te klaren en moesten we wachten op de Amerikaanse marine. Die was toevallig met een duikwerkschip in de buurt en zijn er toch nog continu 2 dagen mee bezig geweest om die tros los te krijgen, die zat echt vast. Ondertussen konden we natuurlijk wel met de sloep de wal op. Dat was wel lekker even je benen strekken na drie weken op zee.

Na een kleine week daar voor anker te hebben gelegen vertrokken we naar onze eindbestemming Hollandia in het voormalig Nederlands Nieuw-Guinea waar we op 12 juli 1962 's avonds in het donker afmeerden.

Ik was heel benieuwd hoe het landschap er uit zou zien. Aan de lichtjes te zien lagen we toch wel op enige afstand van de stad en de lichtjes waren op verschillende hoogtes te zien, het moest dus wel bergachtig zijn. Je rook wel de typische rottende lucht van het oerwoud dat we ook in Panama hadden geroken. Iedereen die er nog nooit geweest was, was erg nieuwsgierig hoe het er uit zou zien bij daglicht.

De volgende ochtend zo snel mogelijk naar dek om de omgeving te bekijken. Aan stuurboord (voor de landrotten onder u rechts) gezien was het erg bergachtig (het Cycloopgebergte) en groen. Allemaal oerwoud en op enige afstand lag dan de "stad" Hollandia (tegenwoordig heet het Jayapura) verscholen tussen het groen. Aan bakboord (voor de landrotten onder u links) keken we uit op een grote baai, later hoorde ik dat dat de Humboldbaai was. Vlakbij lag een berg in het water waar een Papoea-kampong (dorpje) op palen in het water was gebouwd, het lag tussen de wrakstukken van Amerikaanse landingsvaartuigen en tanks uit de Tweede Wereldoorlog. Later in de tijd zagen we dat er op andere plaatsen aan de noordkust van Nieuw-Guinea de Papoeahuisjes ook op palen vaak tussen de oorlogswrakstukken in het water waren gebouwd.

Op de eerste dag in Nederlands Nieuw-Guinea werden we 's morgens toegesproken door de Commandant Zeemacht aldaar, de Schout bij nacht Reeser. Het was een lange magere man en onder de marinemensen beter bekend als "schele of pokhouten Leen". Het was een vuurvreter. We kregen te horen dat we rekening moesten houden met de mogelijkheid dat we ons leven zouden moeten geven voor volk en vaderland. Daar moesten we het maar mee doen. Dat was even slikken natuurlijk, maar vanwege onze jonge leeftijd drong het niet echt tot ons door wat daar precies mee bedoeld werd (achteraf gezien). Diezelfde eerste dag konden de magazijnbeheerders direct aan de slag want er verschenen twee trucks met landmachers en een grootmajoor van de mariniers MJR. de Keizer. Die vertelde ons dat de soldaten ons kwamen helpen met het lossen van een lading 12 cm granaten voor de onderzeebootjagers in Nieuw-Guinea. De bedoeling was dat de magazijnbeheerder alleen maar aanwijzingen moesten geven bij het lossen en het bedienen van de kranen en zij deden het zware werk. Daar zijn we dus de rest van de dag mee bezig geweest.

We moesten in het begin wel wennen aan die vochtige tropenwarmte en dat altijd maar klammige gevoel. Maar alles went. Omdat we geen airco aan boord hadden zaten we binnen de kortste tijd onder de huiduitslag door het overvloedig zweten, in de vorm van rode hond, ringpier en apepokken (blaasjes onder je oksels). Daar werden we dagelijks in de ziekenboeg voor behandeld. Maar veel helpen deed het niet, het enige dat over het algemeen wel hielp was douchen met zout water of in zee zwemmen. Dan was je er weer even van af maar het kwam daarna weer net zo hard terug. Uiteindelijk hebben we er mee leren leven. Het slapen was ook een ramp. We sliepen drie hoog en per twaalf bedden was er een ventilatiebolletje die je naar verschillende kanten kon draaien dus je begrijpt als je 's nachts van post afkwam en je bed in dook dan richtte je dat bolletje natuurlijk op jouw tampat, maar als de volgende, die bij jou in de buurt sliep, een paar uur later van post af kwam dan richtte hij natuurlijk dat bolletje op zijn bed en dan zwom jij 's morgens je bed uit van het zweten. Ik zelf had daar weinig last van omdat ik de hele NNG periode op een stretcher op dek heb geslapen. (Het slaapverblijf lag precies boven 30 torpedo's die we aan boord hadden)

We kwamen wel eens aan boord van de onderzeebootjagers Hr.Ms. Overijssel en de Friesland om ze te bevoorraden, dan waren we prompt na ons bezoek verkouden, want de jagers hadden wel airco aan boord en wat voor airco. De mensen sliepen daar onder

twee dekens en die liepen niet met al die huiduitslag rond. Daar waren we wel eens jaloers op.

We hebben tijdens onze term daar alleen maar aan de noordkust gevaren. De zuidkust (dat was de kant tegenover Indonesië) mochten we niet komen omdat we veel te weinig afweermiddelen hadden en totaal geen onderzeeboodbestrijdingsapparatuur. Zelfs aan de noordkust mochten we niet alleen varen, we hadden altijd een onderzeebootjager bij ons in de buurt die ons in geval van alarm kon bijstaan. Het enige dat we aan boord hadden was een beetje luchtafweer in de vorm van negen 20 mm Oerlikon-mitrailleurs en twee 40 mm Bofors snelvuurkanons voor zee- en luchtdeel. We hebben al die tijd in Nieuw-Guinea verlichte oorlogswacht gelopen (zes uur op zes uur af). Omdat ik machinist "koude boel" was liep ik geen zeewacht, maar was wel elk moment van de dag standby.

Ik heb ook wel eens roerganger gespeeld als ik op de brug moest zijn. Dat was een hele klus, vooral bij een beetje wind liep de boeg steeds weg en bleef je aan het stuurrad draaien. Gelukkig zat de stuurhut direct onder de brug en had een patrijspoort waardoor je naar buiten kon kijken en twee deuren die altijd open stonden. De meeste grotere oorlogsschepen hadden in die tijd hun stuurhut ergens diep in het schip, meestal onder de waterlijn binnen een pantsergordel. Wel goed beschermd dus maar dan kon je helemaal niet naar buiten kijken. Dat was natuurlijk ook niet alles.

Hollandia en Biak waren onze thuishavens. Van daaruit pendelden we steeds naar Manokwari, om de mariniers te bevoorraden en Ransiki in de Geelvink baai, om verse groente te laden.

Soms gingen we zo maar ergens voor anker liggen voor de kust en gingen dan met de motorschouw naar de wal om te zwemmen of de bush in te gaan maar dan moest er altijd wel een Papoea-gids mee anders zou je zo verdwalen.

Soms gingen we met een motorschouw ook wel eens vissen als we in Biak of Hollandia lagen. Dat deden we met een lange lijn waaraan een haak met een stukje verbandgaas was bevestigd. Voordat je het wist had je er een joekel van 50-60 cm aanhangen. Ik bestuurde dan soms die schouw waarvan de dieselmotoren onder mijn onderhoud vielen. Dat deed ik graag en de schipper had er kennelijk vertrouwen in als ik er mee voer. In Hollandia gingen we vaak naar het Kloofkamp, dat was een marinekazerne in de heuvels met een mooi zwembad met steenkoud water. Dat zwembad werd namelijk door een riviertje uit de bergen met water gevuld. De visjes sabbelden er aan je tenen. Ook kregen de meesten van ons Karang-oren. Dat waren minuscule schelpdierpjes die zich op je trommelvlies vast hechten. We gingen ook wel eens naar het Sentanimeer in het Cycloopgebergte, 16 juli 1962, ongeveer dertig kilometer van Hollandia om te zwemmen. Het water was er helemaal groen van de algen. De rit er naar toe was al heel fraai, een kustweg langs de Humboldbaai. Overal zag je nog wrakstukken liggen van de Amerikaanse landingen in de Tweede Wereldoorlog.

Af en toe maakte we wel spannende momenten mee. Tijdens het varen voeren we altijd een zigzagkoers om mogelijke duikboot aanvallen van de Indonesiërs te bemoeilijken. En dan gebeurde het wel eens dat er een vreemde periscoop werd waargenomen en dan was het gelijk alarm met gevechtswacht op post. Ik heb het zelf een keer waargenomen. Waarschijnlijk was dit een van de Russische subs waarvan men er 6 had rondvaren in die periode.

En vervolgens gebeurde er dan niets. Op die momenten vloog de adrenaline wel door je lijf. Of het gebeurde wel eens als we ergens binnen lagen dat er 's avonds plotseling luchtalarm werd afgegeven. Dan zag je overal in de stad de lichten uitgaan en iedereen

vloog dan naar z'n gevechtspost en dan bleek het een bevriend vliegtuig te zijn die zich vergeten had door te melden. Dan ging er weer een zucht van verlichting door het schip. Want we hadden toch altijd in ons achterhoofd de gedachte dat als we, op wat voor manier dan ook, zouden worden aangevallen één treffer voldoende zou zijn geweest om in een klap het hele schip op te blazen want we zaten barstens vol munitie. Van de zes laadruimtes waren er vier vol munitie bestaande uit 28 torpedo's, vliegtuigraketten, dieptebommen, dieptebomraketten, 12 cm granaten en nog kleinere munitiesoorten voor de mortieren, mitrailleurs en handvuurwapens. De overige twee laadruimen waren voor de reserveonderdelen en de voeding.

Onze hoofdtaak was het bevoorraden van marineschepen, de marinierseenheden en de vliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst op Biak. Zowel olie, victualiën als onderdelen.

1 november 1962, vertrokken we als een na laatste marineschip Nieuw-Guinea. Hr.Ms. "Overijssel" D 815 zou de laatste zijn. Die hebben we later op weg naar Holland nog wel een paar keer ontmoet. Een keer in Cochin (India) en in Napels.

De thuisreis ging voorspoedig dank zij een goed stel machinisten. Die hebben gedurende ons verblijf in Nieuw-Guinea zoveel dingen in de machinekamers en ketelruimen gerepareerd en vernieuwd dat we geen noemenswaardige mankementen meer hebben gehad. Dat was op de heenreis wel anders. Toen lagen we nog wel eens spontaan te dobberen op die grote plas omdat in een van de machinekamers een apparaat weer eens uitviel of dienst weigerde. Of het gebeurde wel eens dat de stoomtoevoer plotseling uitviel. Maar dat geen mankement. Ik herinner me nog een keer dat we onder Biak voeren en dat plotseling onze tropen dekzeilen gingen wapperen. Dat betekende dat we van koers veranderden. Meteen hoorde ik door de scheepsomroep "Machinist Haitsma onmiddellijk op de brug" Ik had dit al eerder meegemaakt en rende naar de stuurmachinekamer. Daar aangekomen zag ik direct dat de stuurmachine geen stoom meer had. Ik rende meteen door naar het ketelruim en zag dat de hoofdstoomklep dichtgedraaid was. Geen defect dus maar pure opzet. Met een klepsleutel moest ik de grote klep opendraaien waarna de stuurmachines weer gingen lopen en het roer weer pakte. We voeren toen onder Biak en dreven stuurloos op de gele rotsen af. Dit had een catastrofe kunnen zijn geworden met al die munitie in de ruimten. Hier is echter nooit een onderzoek naar geweest. De 1^e keer kan onwetendheid zijn geweest, maar de 2^e keer was echt opzet. De hoofdstoomklep zat in een hoek boven in het ketelruim waar de temperatuur 55 °C was. ?

Op de thuisreis deden we op **22 november 1962** als eerste haven Cochin in India aan. Daar bleven we een paar dagen liggen omdat we onderdelen nodig hadden voor onze radar en de commandant niet verder wilde varen, zeker niet door het Suezkanaal zonder radar. Hr. Ms. "Overijssel" die als laatste schip vertrok uit Nieuw-Guinea had onderdelen voor ons bij zich en daar hebben we dus even op gewacht. Cochin is de op een na grootste haven van India maar de stad was erg smerig het stonk er verschrikkelijk. Daar zagen we ook voor het eerst de heilige koeien rondlopen.

In de Rode zee, op weg naar Suez kregen we met een stevige wind te maken, die schuin van achter inkwam. Dan slinger je lekker. Bij Suez op **5 december 1962** moesten we voor anker zodat er een konvooi kon worden gevormd om door het Suezkanaal te varen. Elk schip kreeg een grote koplamp op de boeg te hangen en stapte er een aantal Arabische kooplui aan boord. Die doortocht was voor mij een hele ervaring. We vertrokken in Suez om elf uur 's morgens, toen droeg ik nog kort kaki. Dat is een korte broek met een T-shirt. Toen was het nog bloedheet want je vaart toch dwars door de woestijn. Maar rond zes uur

's avonds toen het donker begon te worden (en dat gaat in de tropen altijd heel snel) begon het ook gelijk af te koelen. Gelukkig werd ik even afgelost om te kunnen eten en heb me toen gelijk omgekleed in Europees tenue met daar overheen een jekker. Dat was maar goed ook want het was ondertussen behoorlijk koud geworden. Later die avond heb ik er nog een duffelcoat overheen aangetrokken. 's Avonds **6 december 1962** rond elf uur waren we in Port Said. Daar hebben we even gestopt om de Arabische kooplui van boord te laten gaan die we gedurende de doortocht aan boord hebben gehad. Er waren aardig wat poefs en camel-sets gekocht door de maten. Maar ook nep gouden ringen. Bovendien moest de koplamp ook nog verwijderd worden, die mochten we natuurlijk niet meenemen.

Na Port Said **11-12 december 1962** deden we alleen Napels in Italië nog aan. Daar zagen we de hele zesde Amerikaanse vloot binnen liggen. Wij konden er nog net bij liggen. En daar zag ik ook voor het eerst van mijn leven de vulkaan Visuvius. Ook werd er , excursie naar Pompeï georganiseerd, dat was een geweldige ervaring . Toen we net uit Napels vertrokken waren was er een tijdje geen radioverbinding meer met Holland. Er schijnt toen nog naar ons gezocht te zijn. Daar hebben we toen niets van gemerkt. Dat hoorden we later toen we terug in Holland waren.

21 december 1962 kwamen we in Den Helder aan. Het was verschrikkelijk koud. We konden de haven nog maar net binnenkomen zo had het al gevoren. Ik heb het later ook nooit zo koud gehad als toen. We mochten toen gelijk een paar dagen naar huis om Sinterklaas te vieren waarna we weer terug moesten zijn om het schip helemaal leeg te trekken. Alles moest van boord af. Onze bedmatrassen werden gelijk op een brandstapel gegooid. Die stonken helemaal zuur naar het zweet. Toen dat allemaal gebeurd was mochten we met winter- en ontschepingverlof. En dat duurde gelukkig wel enkele weken. Tijdens dat verlof kreeg ik al mijn eerste malaria-aanval. Jaren later is dat nog enkele keren teruggekomen.

Terugkijkend op deze uitzendperiode ben ik toch blij dat ik dit heb mogen meemaken. Ik heb respect voor het Papoea-volk gekregen. Het is een trots volk waarvan ik vind dat wij (de Nederlandse Regering) ondanks alle beloften die gedaan waren, ze in de steek hebben gelaten. Aan boord hadden we de hele uitzendperiode twee Papoea-jongens die werkzaam waren in de wasserij. Wij, mijn baas en de commandant, hebben toen alles in het werk gesteld om een van die twee jongens mee naar Holland te mogen nemen. Dat wilde hij erg graag, er was al onderdak en werk voor hem geregeld in Nederland en het werd op het laatste moment vanuit den Haag niet toegestaan. Dat was goed balen.

Peter Claesen

Pelikaan deel 3 en 4 in de volgende extra editie.....