



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

“de redactie “  
A.C.Krijgsman  
Abeelstraat 96  
3319 AG Dordrecht  
06-25160899  
[www.tenanker@kpnmail.nl](mailto:www.tenanker@kpnmail.nl)



Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> 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.*



**3e jaargang – nummer 5  
6 februari 2020**

**Deze maand in dit blad:**

**Extra editie Terrible Twins**

**Deze editie komt uit een DVD die ik heb mogen ontvangen van Chris Mark als opzet voor een later uitgegeven boek.**





**THE TERRIBLE TWINS**  
**Hr.Ms. SOEMBA**  
**EN**  
**Hr.Ms. FLORES**

**SAMENGESTELD DOOR CHRIS MARK †**

**EEN WOORD VOORAF.**

Dit boekje tracht met enige eerbied de herinnering levendig te houden aan twee bijzondere schepen die met gouden letters geschiedenis schreven in de analen van de Koninklijke marine, de kanonneerboten Hr.Ms. Soemba en Flores.

Twee bijzondere schepen, niet alleen vanwege het bereiken van een ruim 60-jarige leeftijd voor de Soemba, maar vooral vanwege de opmerkelijke prestaties die het duo in hoofdzaak tijdens een zeer bewogen periode in de tweede wereldoorlog van zich deden spreken. Niet voor niet ontvingen zij samen van de geallieerden de gevleugelde bijnaam "The Terrible Twins" (De Verschrikkelijke Tweelingen) vanwege het vaak doortastende optreden met voornamelijk hun hoofdbatterij van 15 centimeter.

Beide schepen hebben tijdens hun levensloop in verschillende hoedanigheden dienst gedaan. Aanvankelijk als flottieljevaartuig, vanaf 1935 als kanonneerboot en de Soemba vanaf 1945 als radarinstructieschip, vanaf 1951 als vliegtuigdirectieschip en vanaf 1956 als logementschip voor de Duik- en Demonteeropleidingen, aanvankelijk in Den Oever, later in Den Helder.

Het waren niet bepaald fraaie schepen met oogstrelende lijnen, maar werden door haar oud-opvarenden vaak oneerbiedig een "klomp" genoemd. Hun enige uitstraling hadden de indrukwekkende 15cm kanons en het prachtig wit houten dek waarop het "psalmen zingen" hoogtij vierde.

Duizenden marinemensen vonden hun slaappleats aan boord; kwamen elkaar tegen in het centrale gedeelte bij de scheepstoko dat de "Kalverstraat" werd genoemd, om gezellig een pilsje te drinken, maar waar ook werd getreurd om het verlies van één van hun meest geliefde commandanten, overste Sterkenburg.

Bij het samenstellen van de levensloop heeft ondergetekende vanwege de originaliteit gemeend de verslagen rondom de gebeurtenissen zoveel mogelijk door de betrokkenen zelf te laten vertellen zoals zij dat in de rapporten hebben omschreven, waardoor hun gevoelens van dat moment beter tot uitdrukking komen.

Het zal duidelijk zijn dat een aantal genoemde plaatsen in de loop der jaren een naamsverandering hebben ondergaan, maar zijn genoemd zoals destijds gebruikelijk was.

De samensteller.  
Chris Mark †

### **SPECIFICATIES Hr.Ms.SOEMBA.**



Bouwwerf	: N.V. Wilton's Scheepswerf en Machinefabriek te Rotterdam
bouwnummer	: 304
op stapel gezet	: 24 december 1924
te water gelaten	: 24 augustus 1925
in dienst gesteld	: 12 april 1926
afmetingen	: 75,60 x 11,50 x 3,60 meter
waterverplaatsing	: 1.457 ton, 1.793 ton vol beladen
machinevermogen	: 2.000 IPK
aantal schroeven	: 2
maximum snelheid	: 15 knopen
bemanning	: 136 koppen, later 143 koppen
bewapening	: 3 kanons van 15 cm no.7 1 kanon van 7,5 cm no.6 4 mitrailleurs van 12,7 mm 2 mitrailleurs no.4 1 nevelinstallatie 1 drijvervliegtuig type Fokker V
als radarinstructieschip	: eerst onbewapend, later: 2 mitrailleurs van 40 mm 2 mitrailleurs van 20 mm
als logementschip	: onbewapend
bepantsering	: dek 25 – 20mm brug 50mm munitiekokers 25mm
naamsein	: T 199, HX 1, A 891
radioroepnaam	: PAAM

Het schip was uitgerust met een Fletner-Oertz-roer.

De bewapening is tijdens de tweede wereldoorlog vele malen gewijzigd en aangepast met onder andere een dieptebomrail op het achterschip.

## DE LEVENSLIOP VAN Hr.Ms. SOEMBA.

In augustus 1925 werden, met slechts enkele dagen verschil, twee oorlogsschepen te water gelaten die bestemd waren voor de verdediging van strategische punten in het voormalige Nederlands Oost-Indië. Het waren de flottieljevaartuigen Hr.Ms. Flores en Soemba.

Hr.Ms. Soemba werd op 12 april 1926 door de aangewezen commandant, KLTZ F.J. Osten, van de werf overgenomen en met gebruikelijk ceremonieel in dienst gesteld, gevolgd door een periode van opwerken en invaren van schip en bemanning. Hierna werd samen met het zusterschip Hr.Ms. Flores in smaldeelverband op 15 juni 1926 vanuit Den Helder vertrokken voor de reis naar Oost-Indië, welke ging via Sevilla, Tunis, Port-Said, Aden en Colombo, waarvan op 10 augustus in Sabang werd afgemeerd om vervolgens acht dagen later door te stomen naar Tandjong Priok waar het smaldeel werd ontbonden. Een jaar later maakten de beide schepen gezamenlijk nog een reis naar Singapore en Saigon.



Hr.Ms. Soemba begin dertiger jaren als flottieljeleider.  
Foto IMH.

In 1935 werden de twee flottieljevaartuigen geclassificeerd als kanonneerboot.

In de Indische Archipel heeft de Soemba in die onrustige vooroorlogse jaren op uitgebreide schaal patrouillediensten verricht, totdat zij op 28 februari 1942 via de Veeckensbaai moest evacueren. Het zusterschip was reeds op 27 december 1939 naar Nederland vertrokken.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog in Europa waren in de Indische wateren een aantal Duitse vluchtschepen aanwezig waar de Engelsen al geruime tijd veel belangstelling voor had en deze vaartuigen voerden in Straat Soenda, alsmede op de westkust van Sumatra een ware blokkade uit, waarbij zelfs neutraliteitsschendingen voorkwamen. Om hiertegen op te treden waren geconcentreerd:

- a In Straat Soenda Hr.Ms. Soemba, Banckert, K XV, Valk en Gemma;
- b In het westen het eskader, dat zich ophield in de Javazee, Zuid-Chinese Zee en Straat Karimata;
- c Bij de Natoena- en Anambas eilanden Hr.Ms. Flores met een groep vliegtuigen en het vliegtuigmoederschip Bellatrix;
- d Te Tandjong Priok een groep vliegtuigen.

Op 5 september 1939 vertrok de Soemba onder commando van Ltz.1 J.J. Wichers uit Tandjong Priok naar Straat Soenda om daar de bewakingsdiensten op zich te nemen, welke opdracht op 25 oktober in Tandjong Priok aan de Flores werd overgedragen. Twee dagen later vertrok de Soemba naar Soerabaja voor een onderhoudsperiode en werd daar onder de bevelen gesteld van de Commandant der Marine (CMR).

Op 18 november 1939 werd Ltz.1 J.J. Wichers als commandant afgelost door Ltz.1 M.M. Merens die op zijn beurt op 11 december weer werd afgelost door Ltz.1 Jhr. G.A. Berg.

Op 12 december vertrok de kanonneerboot uit Soerabaja naar Straat Soenda om de bewakingsdiensten weer op zich te nemen en tevens voor het opleiden van afstand-waarnemers. Hier bleef het schip tot begin februari 1940, toen het naar het Marine-Etablissement in Soerabaja ging voor reparatie. Dit was op 18 maart gereed en werden samen met de Witte de With de bewakingsdiensten weer overgenomen met Poelau Samboe als verversingshaven. Gepatrouilleerd werd rond de Anambas-, Natoena- en Tambelan eilanden, alsmede op de westkust van Borneo tussen Tandjong Datoe en de Karimata eilanden, waarbij Tarempa, Midai, Groot Natoena, Pontianak, de Linggagroep en Karimoen met een bezoek werden vereerd.

Bij het uitbreken van de oorlog met Duitsland op 10 mei 1940 in Nederland, bevond het schip zich in Poelau Samboe. Aanvullende instructies van de CZM beperkten het actiegebied van het schip meer tot de Riouw Archipel zelf.

Op 12 juni werd de Soemba te Tandjong Pinang vervangen door de Van Nes, waarop het schip naar Soerabaja stoomde voor periodiek onderhoud dat op 15 augustus ten einde liep. Vanaf die datum verbleef men in de wateren rond Madoera voor opleiding van afstand-waarnemers, gevechtsschietoefeningen en de jaarlijkse inspectie door de CMR.

Op 20 september vertrok het schip voor een vaar oefening langs de noordkust van de Kleine Soenda eilanden. Op de rede van Larantoeke (Oost Flores) ontving de commandant bericht dat het schip naar Soerabaja moest terugkeren om, na aanvulling van de voorraden, de bewakingsdienst in de Riouw Archipel van de Krakatau over te nemen, dat bezuiden Straat Boelan aan de grond was gelopen en hierbij schade had opgelopen. Bij de ontmoeting op 1 oktober bij Karimoen werd deze dienst overgenomen.

Begin november ontving men opdracht om twee grote tin-baggermolens, die door sleepboten van de Nederlands Indische Steenkolen Handels Maatschappij (NISHM) gesleept werden, van Manggar (Billiton) naar Pangkal Pinang (Banka) te escorteren. Hier werd het schip afgelost door de Gouden Leeuw en keerde begin december weer in Soerabaja terug. Na een korte onderhoudsbeurt werd hierop nabij deze basis dienst gedaan als opleidingsschip voor matrozen, stokers, kwartiermeesters, kanonniers en afstand-waarnemers.

Op 17 januari 1941 werd het commando overgenomen door Ltz.1 P.J.G. Huyer (kort hierop werd hij bevorderd tot KLTZ). Een week later werd de Willem van der Zaan verwelkomd en ging de Soemba op 27 januari in twee wekelijks onderhoud, waarna het opleidingsprogramma werd vervolgd. Hierna werd op 24 februari koers gezet naar de Riouw Archipel om tot 11 maart de bewakingsdiensten weer op zich te nemen, waarna het resterende deel van het jaar nabij Soerabaja werd verbleven voor het vervolg van de opleidingen.

Bij het uitbreken van de oorlog met Japan op 8 december 1941 was het schip belast met de bewaking van het Westervaarwater en op 15 december werd bescherming verleend bij het mijnenleggen van de Gouden Leeuw en Krakatau in de oostelijke ingang van Straat Madoera.

Op Eerste Kerstdag vertrok de Soemba naar haar eigenlijke oorlogsbestemming, namelijk de bewaking van de Riouw Archipel. Op 27 december, aangekomen bij de zuidelijke ingang van Straat



Banka, moest wegens een lek in de pershoofdvoedingsleiding voor reparatie naar Tandjong Priok worden gestoomd, doch keerde op de laatste dag van het jaar in Straat Riouw terug. Op 9 januari 1942 werden 8 drijvende mijnen vernietigd en vier dagen later onderging het schip haar eerste Japanse luchtaanval, doch werd gelukkig niet getroffen.



Hr.Ms. Soemba in originele uitvoering met nog lange mast.  
Foto IMH.

In verband met het steeds verder oprukken van de Japanse strijdkrachten in Malakka, met de daaraan gepaard gaande dreiging van luchtaanvallen, kreeg het schip op 14 januari opdracht terug te keren naar Tandjong Priok. Hier op 17 januari aangekomen, werd twee dagen later naar de Lampongbaai vertrokken om bescherming aan het Britse troepentransportschip Aquitania te verlenen – waarvan de troepen op 20 januari voor verder transport naar Singapore op KPM-schepen werden overgebracht – waarna het schip werd ingeschakeld bij de bewakingsdienst van Straat Soenda. De volgende dag kreeg men opdracht anti-onderzee-bootbescherming te verlenen aan het motorschip Straat Madoera van de KPM, dat op de rotsen bij Catarina was gelopen. Op 28 januari kwam dit schip weer vlot en koerste de Soemba naar de Lampongbaai voor verdere konvoibeschermting.

Tussen 17 en 25 februari nam de kanonneerboot deel aan de vernielingen van gebouwen, loodsen, voorraden, munitie enz. in Oosthaven en Telokbetong, waar tevens assistentie werd verleend bij de evacuatie naar Java van op hol geslagen dronken en plunderende Australische troepen. Voor een beknopt verslag van deze actie het rapport van de commandant, overste Huyer:

“Inmiddels begon ik met Major Shaw zelf aan de vernieling aan de wal. Het havencomplex met vier treinen geladen met benzine, vijf grote munitiedumps en tientallen luchttorpedo's gingen in vlammen op. Voor het station was de weg geheel bezaaid met trottielblokjes, maar springkoord was er niet te vinden, zodat we ons behielpen met in petroleum gedrenkt schiemansgaren dat prima werkte. Het munitiemagazijn werd opgeblazen en wij wachtten achter een boom op 150 meter afstand de ontploffing af. Boem..., daar ging het, maar toen was het er van. Er zaten landmijnen in de dump en die draaiden in de lucht op contact, zodat we het niet best hadden toen dit ernstvuurwerk ontplofte. Een prauw met munitie gaf een kerstboom van wel 1.000 meter hoogte omdat daar lichtspoomunitie in zat. Alles ging er nu aan, rondrijvende prauwen, motorbootjes, olielichters, enz. enz. Vijf locomotieven stookten we droog, alle ontstekingen van de auto's – er waren er wel 1.000 – kregen een slag met een koevoet. HMS Electra schoot enkele oude quarantainehulken in de grond. We lieten een kolenlichter in de havenmond zinken en HMAS Burnie deed onder haar Skipper vlot mee, zodat de goedangs van Telok Betong na enige schoten met de 7,5 cm lustig brandden. (HMAS Burnie werd op 6 juli 1946 als Hr.Ms. Ceram bij de Koninklijke marine in dienst gesteld). De volgende morgen presteerde de Burnie het om op haar asdic langs de gezonken kolenlichter Oosthaven binnen te lopen. Ik kwam per sloep naar de wal en ontmoette daar een boodschapper die rapporteerde dat de Jappen in Tandjong Karang zaten en om contact vroegen. Nadat we met de mensen van de Burnie enige tientallen overvalwagens in zee hadden gesleept, vertrok ik met een buitgemaakte speedboot uit Oosthaven naar een punt in de baai waar de weg tussen Oosthaven en Telok Betong rechtsaf slaat richting Tandjong Karang. Twee mijl verderop woonde de resident.

Ik kwam aan land over een kustrif van 200 meter, samen met Ltz.2 Nieuwenhuisen en een marinier, alle drie uiteraard goed bewapend. Alles was stil. Bij het eerste kruispunt zagen we echter twee grote auto's met militairen in volle vaart aankomen. Ik stuurde er een Indonesiër achteraan die terugkwam met de mededeling dat het Jappen waren die de steiger van Telok Betong hadden bezet en nu de weg terug opkwamen. We gingen er snel vandoor, het water in en naar de speedboot en met een 20-mijls vaart terug naar boord, terwijl de Soemba het vuur opende op enkele Japanse jagers die inmiddels boven de baai verschenen waren.

Ik vond het maar beter weg te gaan. Het werd te warm! Wel liet ik nog tien 7,5 cm granaten in een munitiemagazijn schieten dat een uurtje later vrolijk ontplofte ter begroeting van de Jappen. Onderweg kwamen we nog een kleine KPM-er tegen die een springploeg aan boord had om de oceaansteiger van Oosthaven op te blazen. Ik vertelde wat er aan de hand was en bood vriendelijk aan hen te laten landen, nadat ik eerst Oosthaven met de hoofdbatterij van Jappen had gezuiverd. Die dag vernietigden we in de Rataibaai tenslotte nog alle landingsinstallaties.

En er kwam wéér een dag! 's Ochtends stuurde ik drie Engelsen en een Noorse tanker (de Pan Europa met 15.000 ton vliegtuigbenzine) op eigen verantwoording naar Tjilitjap. Zij vertrokken, maar toen zij de Lampongbaai uitstoomden, kreeg ik per radio opdracht hen naar Tandjong Priok te escorteren voor verdere orders. Wie schetst mijn verbazing, toen ze de volgende dag weer de Lampongbaai binnen kwamen met orders daar te wachten...! Dit werd te bar. Ik stuurde hen alle vier naar Fremantle waar zij tenslotte ook aankwamen.

Nog geen twee uur na hun vertrek kwam de Japanse vliegclub van 27 bommenwerpers reeds over; oude kennissen uit de Riouw Archipel. Aangezien ik nog van alles wilde weten wat de Japanner in Oosthaven klaarmaakte, maakte ik in een baai verderop, in samenwerking met de Kapala Kampong, een spionagepost. Een blauwe wimpel op een oude prauw was veilig en een witte gaf de Jappen aan. Het dorpshoofd kreeg 100 liter benzine voor zijn Ford om daar elke nacht mee naar Telok Betong te rijden. De volgende morgen reeds kreeg ik de gegevens: 3 compagnieën Jappen waren bezig om Oosthaven op te ruimen en alle branden waren reeds geblust.

In de loop van de dag kreeg ik over de radio bericht van de actie in Straat Bali. Ik vroeg en kreeg toestemming om bij wijze van machtsvertoon Oosthaven weer in brand te schieten. In de duisternis gingen we er met een 12-mijls vaart op af. Janmaat gnuifde en ik ook. Alles werd klaar gemaakt om tien salvo's te geven, meer kon ik niet missen, want ik had slechts 150 ronden per kanon en de zekerheid nooit meer aanvulling te krijgen. Eén lichtgranaat en toen begon het op 1.500 tot 2.000 meter. Geheel Oosthaven, het station, de goedangs aan de oceaansteiger, alles kreeg wat en bij de tweede lichtgranaat zagen we de Jappen bij bosjes weglopen met de 15 cm er tussenin ploffend.

Het was een opwekkend geheel. Oosthaven brandde weer. De Japanner had weliswaar veldgeschut, maar dat gebruikte hij niet. Hij liep liever weg!

Het was nu echter de hoogste tijd om zelf weg te gaan. Ik stoomde naar Merak, waar ik zes Australische korvetten aantrof, waarvan de bemanningen aan het zwemmen waren. Ik vond dat wel wat gevaarlijk, ik kende de Jappen namelijk en had na Oosthaven beslist een slecht geweten. Als je de Japanner kwaad deed, namen ze vast wraak. Daarom gaf ik de Australiërs een waarschuwing, maar zij meenden dat er niets loos was.

Een uur later evenwel naderden drie Jappen uit de richting van de Lampongbaai en Hr.Ms. Soemba was het mikpunt, maar beet fel van zich af. De Japanse bommenwerpers boekten een prachtig schijfbeeld: vijf bommen aan stuurboord op één meter bezijden het schip naast de voornutatiebergplaats (ik zag zwart van de modder op de 12 meter hoge brug), vijf bommen op een meter aan bakboord van de achterminutatiebergplaats en vijf bommen ongeveer tien yards achter de achtersteven. Het resultaat was één gaatje in de kiel.

De Australiërs zaten aan de wal, maar schoten niet mee en de Jappen waren beleefd en mitrailleurden alleen ons, terwijl zij de volle roeisloepen met Australiërs ongemoeid lieten. Twee-en-een-half uur hield de aanval ons bezig, toen schoten wij met een tijdgranaat de staart van een der bommenwerpers af. De granaat ontplofte 200 meter hoger en de bemanning stond te stampvoeten van woede dat er geen schokbuizen waren. Als de granaat daarvan voorzien was geweest, dan was hij meteen ontploft en had van de bommenwerper geen stukje heel gelaten. Nu fladderde het toestel neer achter het Toppershoedje, terwijl hij zijn inventaris over boord wierp.

Tot zover het relaas van overste Huyer.

Hr.Ms. Soemba had echter één dode en één gewonde. De gesneuvelde was de matroos 3<sup>e</sup> klas W.G. van der Wel, richter van het 7,5cm anti-luchtdoelgeschut. Nadat hij door een mitrailleurkogel midden in zijn buik was getroffen die door de ruggengraat naar buiten vloog, vuurde hij nog ± 5 schoten af. Daarna zakte hij in elkaar en is niet meer bij bewustzijn geweest. De commandant bevorderde hem nog postuum en om 19.00uur stierf hij aan inwendige bloedingen, waarna hij om 20.00uur met militaire eer in zee werd begraven. Bij Koninklijk Besluit van 23 april 1942 nummer 9 werd hem de Bronzen Leeuw met eervolle vermelding toegekend. Op 6 oktober 1961 werd een ondiepwatermijnenveger naar hem vernoemd.

Intussen had de Soemba op 27 februari om ± 17.45 uur telegrafisch opdracht ontvangen naar de Veeckensbaai aan de westkust van Sumatra op te stomen, waar de tanker Tan 8 gestationeerd was. Zonder verkend te zijn bereikte het schip bij het aanbreken van de dag op 1 maart deze baai waar de tanker gevonden werd en een zucht van verlichting door het schip ging en men onder de hoge wal van Enggano kroop om radarpeilingen te ontlopen. Maar de Jappen kwamen alsnog met 15 toestellen, doch ze vonden zo'n 100 mijl verderop Hr.Ms. Jacob van Heemskerck, *luchtveger* van beroep, die de Jappen hun bekomst gaf bij hun aanval op 1.500 meter hoogte en de Soemba kon ontsnappen.

Nadat van de CZM het bericht was ontvangen naar Colombo uit te wijken, vertrok het schip op 1 maart bij aanvang van de eerste wacht. Onderweg werd op 3 maart opdracht verkregen naar de Veeckensbaai terug te keren, waar men op de hondewacht van 7 maart arriveerde. Hier kwam de opdracht de Siberg van de KPM te ontmoeten om dit schip via Emmahaven naar Colombo te begeleiden. Maar de Siberg was nergens te vinden, zodat op de vermoedelijke koerslijn het schip tegemoed werd gestoomd. Op 10 maart was het brandstofrestant nog slechts voldoende om rechtstreeks naar Colombo te stomen, dat zonder verdere problemen op 23 maart werd bereikt. De volgende dag werd het schip onder operationeel bevel van de Commander in Chief East Indies gesteld.



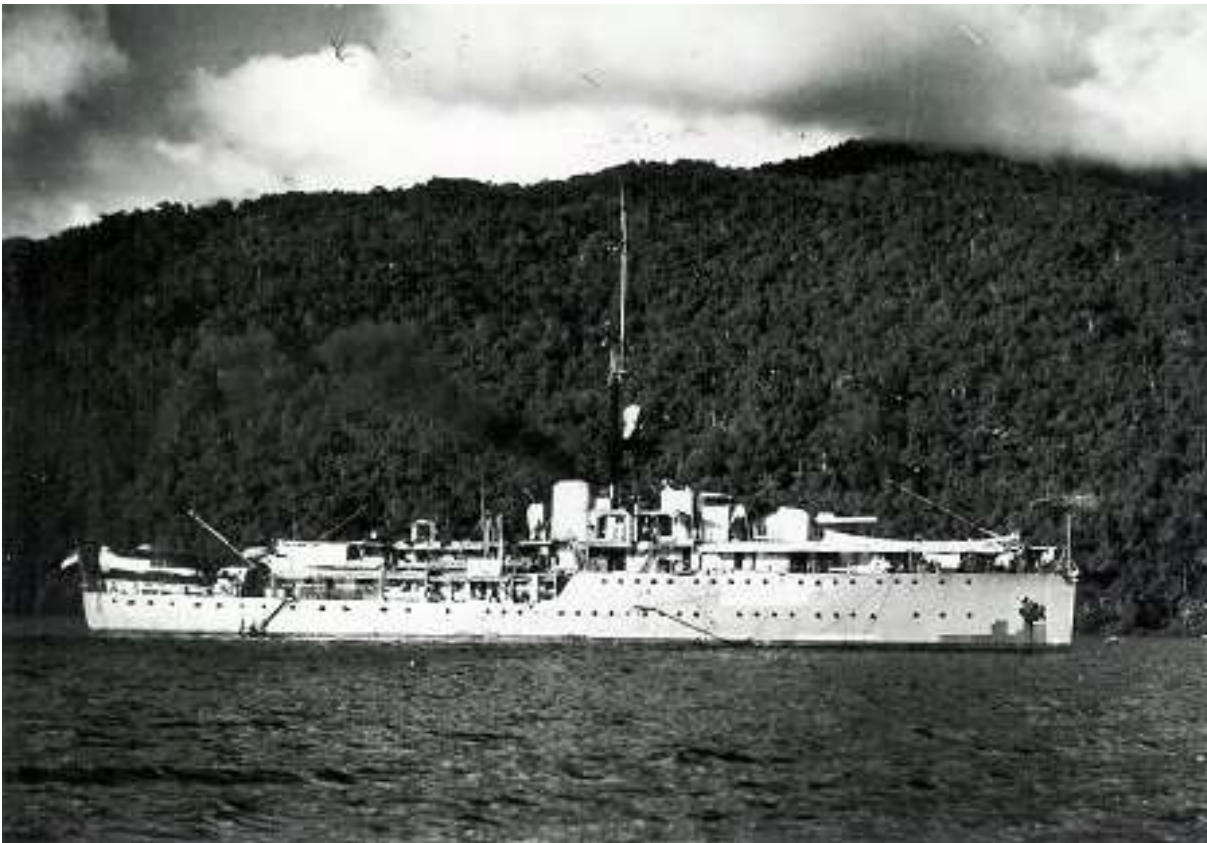


Hr.Ms. Soemba in dok voor een onderhoudsbeurt.  
Foto IMH.

Nog dezelfde dag, 24 maart, vertrok de Soemba, evenals andere in Colombo liggende Nederlandse oorlogsschepen, naar de Golf van Manar om een door Japanse bommenwerpers van vliegekampschepen verwachte aanval op Colombo te ontlopen. Deze vond inderdaad op 5 april plaats, zodat de Nederlandse schepen gespaard bleven.

Intussen was de Soemba echter al op 28 maart vanuit de Golf van Manar naar Bombay vertrokken voor reparatie en onderhoud en daar drie dagen later aangekomen. De werkzaamheden door de Navy Yard duurde tot en met 17 april waarbij de kanonneerboot tussen 1 en 4 april in het Duncan Dock was opgenomen.

Op 18 april werd naar Straat Hormuz vertrokken, de toegang tot de Perzische Golf die belangrijk was voor het tankerverkeer, waar konvooidiensten werden verricht. Eens in de zes weken had het schip geen dienst en verbleef men op het Naval Station Bahrein, waar gelegenheid was voor sport en ontspanning en tevens met eigen middelen onderhoud aan het schip werd gegeven.



Hr.Ms. Soemba met opgetuigde zonnnetenten in Nederlands-Indië ten anker. Op het achterschip -is een Fokker V drijvervliegtuig zichtbaar, waardoor het kanon gebakst staat.  
Foto IMH.

Als gevolg van de hitte aan boord overleed op 4 augustus 1942 tijdens het transport vanaf het schip naar het missieziekenhuis de Chef der Equipage, schipper G.Th. van Huet. De begrafenis vond plaats in Sjarjah door de zorgen van de Royal Air Force autoriteiten.

Vanwege de hoge temperaturen die in de verblijven soms tot 40° - en in de machinekamer zelfs tot 50° Celsius opliepen - werden zware eisen aan mens en materieel gesteld, waarbij de mens zich vaak beter hield dan het materieel, doch met dit droeve resultaat tot gevolg.

Omdat een flink deel van de bemanning uit Inlandse schepelingen bestond, gaf dit aan de wal soms problemen met het passagieren wanneer sommige locaties uitsluitend voor blanken toegankelijk waren. De commandant slaagde er gelukkig in deze discriminatie geheel verborgen te houden. Hij was dan ook zeer over zijn mensen te spreken en deed alle mogelijke moeite om bij een op komst zijnde mutatie zijn mensen, waar hij blindelings op vertrouwde, bij elkaar te houden.

Van 1 tot 7 september verbleef het schip op de rivier in Basra waar men de romp ontdeed van de zware aangroeiing. Op 25 oktober arriveerde de Ltz.1 A. van Miert aan boord, bestemd voor de functie van Eerste Officier.

Intussen was reeds beslist dat de Soemba, na acht maanden onafgebroken patrouillediensten te hebben verricht, voor periodiek onderhoud en reparatie naar Bombay zou gaan om daarna de zeestrijdkrachten in de Middellandse Zee te gaan versterken. Zodoende werd op 4 december vertrokken als beschermer van konvooi PB-15 en op 9 december arriveerde men in Bombay, vanwaar nog een konvooi naar Trincomalee en Colombo werd begeleid, waarna op 1 januari 1943 in Bombay werd teruggekeerd. Een week later werd de kanonneerboot bij de Naval Dockyard opgenomen, waarbij het tussen 9 en 11 januari in het droogdok lag voor reparatie aan het Flettnerroer dat wegens uitgelopen kogel- en rollagers versleten was en in zijn geheel werd uitgenomen. De bemanning ging van boord en verbleef tijdelijk in het Military Transit Camp Colaba Bombay en genoot in twee ploegen van drie weken welverdiend verlof. Tot en met 18 april werd bij de Naval Dockyard verbleven en een dag later keerde de bemanning aan boord terug en werd naar de rede van Bombay vertrokken waar tot 22 april olie en munitie werd geladen en proefvaarten werden gehouden, om daarna naar de Naval Dockyard terug te keren voor het houden van

stabilisatieproeven. Vervolgens werd tot 29 april op de rede verbleven voor kompascompensatie, het laden van olie, water, victualie en het schip vaarklaar maken.

Op 27 april 1943 droeg overste Huyer met gebruikelijk ceremonieel zijn commando over aan KLTZ. J.J.M. Sterkenburg.



Hr.Ms. Soemba in 1933 afgemeerd langs een steiger in Indië.  
Foto IMH.

Geschilderd in de Middellandse Zee camouflagekleuren, vertrok Hr.Ms. Soemba op 30 april vanuit Bombay naar Aden, waar men op de platvoet van 6 mei arriveerde om, na opgetopt te zijn, op de dagwacht van 8 mei via de Rode Zee richting het Suezkanaal te stomen waar op 14 mei doorheen werd gevaren. Dat dit niet ongemerkt voorbij ging moge blijken uit het verhaal van de OB-officier, de Ltz.1 KMR A.E.M. Schuurbijs:

...”Vlak voor Suez pikten wij bij het ochtendgloren een sperballon op die door de een of andere suffe vent aan een gasboei in het kanaal was vastgemaakt. Ontwijken was niet mogelijk en doordat de ballon nog vastzat aan de boei en de kabel onder onze radarantenne was geraakt, kwam het ding met een gezellig vaartje naar beneden zetten. Een eind onder de ballon zat nog een bommetje, maar niemand op de brug wist dat en het ding plofte gelukkig ook niet, maar was wel de oorzaak dat de kabel brak en wij nu met onze eigen sperballon verder voeren. In de Bittermeren hebben wij het speelgoed maar afgegeven.

Toen wij bij aankomst in Port Said de controlepost voor degausing van schepen passeerden gingen allerlei vlaggen omhoog en begonnen seinlampen te kwetteren, maar aangezien onze roepnaam niet bekend was, hadden wij niet in de gaten dat al die herrie voor ons bestemd was. Onmiddellijk stooft een degausingsofficier aan boord en verklaarde na een kort onderzoek dat onze degausingskabel precies verkeerd omgeschakeld stond, dankzij een in Bombay verstrekte verkeerde handleiding. Wij waren die dag dus twee keer gesloft. Het bommetje was niet ontploft en er bevonden zich net geen mijnen in het Suezkanaal”.

Van Port Said uit werd een konvooi van drie schepen naar Alexandrië begeleid waar het schip op 16 mei arriveerde en onder de bevelen werd geplaatst van Rear Admiral Alexandrië met als taak

konvoeien te escorteren. Hier werd tevens gelegenheid gekregen de algehele geoefendheid van de bemanning weer op peil te brengen en werden noodzakelijke voorzieningen aan asdic- en RDF-installaties (radar) aan boord geplaatst.

Op 23 mei werd vertrokken met een konvooi van zes schepen naar Benghazi, waar men op de dagwacht van 27 mei arriveerde. Gedurende die dag bleef het schip voor de haveningang op de rede patrouilleren en vertrok pas op de platvoet met een ander konvooi naar Alexandrië om daar op 31 mei aan te komen.

Na op 4 juni een konvooi van 19 schepen te hebben begeleid, werd twee dagen later op de rede van Adabiya ten anker gegaan, waar het schip werd toegevoegd aan Force G voor het houden van voorbereidende oefeningen voor de invasie van Sicilië (de operatie "Husky"), die voor 10 juli op het programma stond. Er werd geoefend in het afwerpen van aanvallen door torpedovliegtuigen op konvoeien, het schieten en het verlenen van artilleriesteun bij landingen vanaf troepenschepen. Helaas leed deze oefening zeer onder het gebrek aan munitie. De aan boord aanwezige oefenmunitie werd namelijk in de tweede helft van de maand in één oefening verschoten.

Op 29 juni werd van Suez naar Alexandrië vertrokken waar men de volgende dag arriveerde. Hier lag het vol met allerhande koopvaardijsschepen die landingsvaartuigen op het dek en troepen aan boord hadden. Het schip werd nu verder in gereedheid gebracht voor deelname aan de operatie "Husky".

Op de achtermiddag van 3 juli werd uit Alexandrië vertrokken en was het schip ingedeeld aan bakboordszijde van het langzaam varende konvooi MWS 36, waarin zich onder meer het stoomschip Baarn bevond. De koers liep vlak langs de kust van Afrika tot even ten oosten van Tripolis, vanwaar recht om de noord tot dwars oost van Malta werd gestoomd en daarna naar een punt ten oosten van Kaap Passero. Er gebeurde eerst niets bijzonders, totdat op 6 juli ten oosten van Benghazi de escorteschepen die voorop voeren iets met dieptebommen bestookten. Enkele minuten daarna werd het tweede schip uit de linkerkolom, de Sjahjehan, door een torpedo in ruim 2 aan stuurboord getroffen. De U-boot was kennelijk dwars door het konvooi heen gejaagd. De getroffen koopvaarder kreeg slagzij en begon te branden. Sleepboten brachten het schip naar Apollonia waar het op het strand werd gezet. Dit was het enigste schip van het konvooi dat verloren ging.

Op de dagwacht van 7 juli werd het konvooi verlaten en met zo hoog mogelijke vaart naar Tripolis opgestoomd om langs zijde op de rede liggende Shell tanker Macoma (dat later van een vliegdek werd voorzien) brandstof te laden. Voorts werd langs zijde een lichter munitie geladen, doch vanwege tijdsgebrek konden de halfpantsergranaten niet worden vervangen door springgranaten zoals de bedoeling was. Om 12.00 uur werd Tripolis verlaten en ruim drie uur later was men bij het konvooi terug. Doordat er vrij veel tegenwind en hoge zee stond duurde het geruime tijd voordat het schip op haar post was teruggekeerd. Slechts toen men het "*fluitketeltje*" had bijgezet zoals de opvarenden het noemden, schoot men enigszins iets op en werd zicht verkregen op het zusterschip Flores dat eveneens aan deze operatie deelnam.

Het weer was intussen knap slechter geworden en het zag er voor de landende troepen wegens de doorstaande deining beroerd uit. Op de hondewacht van 10 juli arriveerde de strijdmacht in de Bark East sector voor Sicilië, waar de torpedobootjagers aan de zeezijde een scherm rondom de aanvals- en landingsschepen legden ter bescherming van mijnen en onderzeeboten.

Ltz.1 Schuurbijs rapporteerde hierover het volgende:

..."Zo brak dan de nacht aan van de landingen op Sicilië, en hoe dichter wij het eiland naderden des te meer wij ons verbaasden dat wij in het geheel niet vanuit de lucht werden aangevallen en zelfs geen verkenningsvliegtuigen zagen. Toen wij de kust van het eiland konden zien begrepen wij wel iets beter waarom er geen Duitse vliegtuigen in de lucht waren. Sicilië werd namelijk die dag en nacht zwaar door onze eigen luchtmacht gebombardeerd. Het geronk was niet van de lucht. Een treurig incident was dat de Amerikaanse schepen een niet gering aantal eigen transport- en glijvliegtuigen bij maanlicht neerschoten. De Amerikanen namen geen enkel risico, hoewel er in alle orders op gewezen was, dat gedurende de nacht een groot aantal eigen vliegtuigen zouden overvliegen.

Om 2 uur in de nacht van 10 juli kwam onze groep op het afgesproken punt aan waar wij zonder enig sein 90 graden bakboord uit moesten draaien en de machines stoppen. Onze groep bestond uit de Soemba, Flores en drie troepentransportschepen die de linker kolom vormden. Drie, op de



linkerflank geposteerde grote mijnenvegers, draaiden ook mee en veegden een geul voor de schepen naar het strand bij Merzameni. De rest van het konvooi, met daarin enkele Nederlandse passagiersschepen, stoomden door naar Avola.

De aanlooplijn van het haventje van Marzameni werd aangegeven door een onderzeeboot, die met een blauwe lamp lichtflitsen naar de zeezijde zou geven. Verderop lagen er nog twee onderwatergeluidsboeien. Dan lag er nog een vouwboot met twee man er in die in de richting van de schepen een vast licht toonden. Wij op de Soemba kregen de onderzeeboot recht vooruit in zicht in plaats van over bakboord, zodat we het vermoeden hadden teveel om de zuid te zitten. Radio- en optische communicatie was streng verboden, zodat het niet mogelijk was andere schepen te waarschuwen.

Inderdaad was de gehele club door de zuidgaande stroom weggezet, zodat alle LCA's de aanlooplijn misliepen, met als gevolg dat de landingen werden uitgevoerd bezuiden Merzameni in plaats van in de haven zelf. Toen wij gestopt lagen, zagen wij af en toe een zoeklicht om de zuid de kim afzoeken. De silhouetten van de Flores en mijnenvegers waren voor ons duidelijk zichtbaar, maar de Italianen zagen blijkbaar niets.

Om ongeveer drie uur gingen de LCA's naar de wal. Wij konden hun motoren horen en wachtten gespannen af wat er zou gaan gebeuren. De zaak was blijkbaar snel bekeken, want ongeveer vijftien minuten nadat de LCA's het strand bereikt moesten hebben, zagen wij eerst aan het noordelijke- en daarna aan het zuidelijke strand de lichtkogels omhoog gaan, ten teken dat de landing gelukt was. Veel geschoten was er niet.

Tegen vier uur ging de Soemba naar binnen om voor daglicht op haar bombardeerpositie te zijn bij de noordelijke geluidsboei. Op de asdic hoorden wij een geluidje, maar door het kleine verschil in periode, 1 en 2 seconden, konden wij niet uitmaken of we de goede boei te pakken hadden. Toen deze goed waarneembaar was, hoorden we over stuurboord onze eigen boei. De hele club zat dus te ver om de zuid.

Vòòr daglicht waren wij op post en toen de Italiaanse 12cm batterij, welke ons als eerste doel was aangewezen, begon met het verkeer in de havenmond te beschieten, was het voor onze Jannen "*Zet 'm op witte muizen*". De batterij bleef het verkeer in de haven onder vuur houden, zodat wij stilliggend konden schijfschieten op een vast doel. Al spoedig lagen onze salvo's dekkend en toen wij hun waarnemingspost in elkaar schoten werd het de Italianen te bar. Zij kwamen met een witte vlag buiten hun batterij en wij staakten het vuren.

Bij deze eerste aktie hadden wij geschoten met eigen waarneming, maar zodra onze FOO (Forward Observation Officer) met zijn walkie-talkie in de lucht kwam, vertelde hij dadelijk wel een doel voor ons te hebben. Op de voormiddag vroeg hij ons het vuur te openen op een colonne tanks die langs de weg naar Pacchino kwam. Na enige salvo's zei de FOO dat hij hoogst tevreden was. Blijkbaar was de colonne vernietigd of op de vlucht geslagen. In de namiddag voerden de Duitsers een zware luchtaanval uit op de schepen bij Aviola, waarbij het Nederlandse stoomschip Baarn verloren ging. Op de eerste wacht kregen wij ook bezoek van de Duitsers, die "anti-personelbombs" strooiden en op ettelijke schepen slachtoffers maakten. Van slapen kwam niet veel terecht. Doordat er zwaar geneveld werd, kreeg je het benauwd, ook al bleef je benedendeks.

De dag na de landing waren er voor ons geen doelen meer, zodat onze BLO (Bombardment Liaison Officer) maar eens de wal op ging om de schade aan de kustbatterij op te nemen. Hij kwam terug met het verhaaltje over een 7,5cm kanon, netjes verscholen in een vissershuisje waarvan de voorkant en een zijkant opengeklapt konden worden, zodat een schootsveld over de haven en rede vrijkwam..."

Aldus het verhaal van Ltz.1 Schuurbiërs.



Inlandse schepelingen poseren op de bak van Hr.Ms. Soemba.  
Foto IMH.

Op de achtermiddag van 11 juli arriveerde het hospitaalschip HMS Dorsethire en werd in de avond naar buiten gezonden om vrij te zijn van luchtaanvallen. Hoewel geheel verlicht zijnde, werd dit schip met bommen aangevallen waarbij een aantal gewonden vielen en het schip schade opliep.

Op 12 juli werd op enige mijlen van Marzamemi een lijk uit zee opgevist, geïdentificeerd en na een korte plechtigheid, gehouden in een rustpauze tussen twee luchtalarmen in, een zeemansgraf gegeven. Op de achtermiddag van 15 juli vertrokken de twee Nederlandse kanonneerboden naar Syracuse waar zij op de platvoet in de haven ten anker gingen. Bij binnenkomst zagen de opvarenden het gezonken wrak van een Italiaans hospitaalschip liggen.

De volgende dag stoomden de beide "klompen" op naar Augusta – dat op 13 juli veroverd was – en kwamen op de achtermiddag in de haven ten anker. De volgende morgen kwam de opdracht binnen in de richting van Catania te stomen om Misterbianco te bombarderen, waar op een afstand van  $\pm$  17.000 meter 20 salvo's met indirect vuur werden afgegeven, waarna op de platvoet van 18 juli in Augusta werd teruggekeerd.

In de morgen van 19 juli verliet de Soemba de haven met de opdracht dwars van de vlakte van Catania te kruisen. Om 09.00 uur werd het schip met een salvo vanaf de wal beschoten zonder te worden getroffen. Helaas kon de vijandelijke batterij niet worden waargenomen, zodat dit ongestraft bleef. Om 11.35 uur werd het schip aangevallen door een Messerschmidt 109F, die door een Spitfire achterna werd gezeten. Het toestel werd door de Oerlikons over stuurboord onder vuur genomen, zweefde in een boog achter het schip rond en kreeg over bakboord nog eens de volle laag. Het roer vloog er af en nadat een parachute openging dook het toestel in zee. Van dit vliegtuig kon helaas alleen de parachute worden geborgen en werd, om het moreel van de mitrailleursschutters te verhogen, onder de bemanning verdeeld.

Om 12.00 uur werd het schip opnieuw door een walbatterij beschoten, waarvan de salvo's op enkele honderden meters naast het schip vielen, maar met het "*fluitketeltje bij*" werd dit gevaar bezworen, waarna een uur later naar Augusta werd teruggekeerd.

Aan het begin van de avond werd de haven alweer verlaten om met een konvooi naar Malta te stomen, waar men op de dagwacht van 20 juli voor La Valetta ten anker kwam en pas op de achtermiddag toestemming kreeg de haven binnen te lopen. Hier werd bij de werf afgemeerd en kon worden begonnen met ketelreiniging na ruim 1.100 keteluren sinds het vertrek uit Bombay. Er werd



helaas geen assistentie van de wal verkregen, zodat dit werk tot 27 juli duurde. Op die dag werd naar Augusta teruggekeerd waar op 5 augustus het anker in de grond ging.

Zo kreeg Hr.Ms. Soemba op 5 augustus 1943 de opdracht om in samenwerking met de kruiser HMS Mauritius doelen ten noordoosten van Catania te bombarderen, met name het stadje Acireale en een wegenkruispunt bij Giarre. Om 12.08 uur werd de kruiser, die op 1.000 meter voor de Soemba uitvoer, door een walbatterij onder vuur genomen. De kruiser legde een nevelscherm en draaide stuurboord uit om met hoge vaart uit de wal te stomen. Door de commandant van de Soemba werd mondingsvuur waargenomen, maar het was geen zekerheid of dit vijandelijk vuur was. Het schip bevond zich op 2,5 mijl van de wal en 4 mijl vanaf de batterij en ving aan met het leggen van een nevelscherm.

Om 12.22 uur werd het schip door een voltreffer op de brug getroffen, waarbij de commandant, KLTZ. J.J.M. Sterkenburg zwaar-, de officier van de wacht Ltz.2 L.E. van Laer ernstig- en barbier J.K. Haitsma licht werden gewond.

Ltz.1 Schuurbiers verteld hierover het volgende:

...”De treffer op de brug viel aan stuurboord tussen het stuurrad en de telegraaf. De commandant werd door een groot aantal scherven in de rug getroffen, de officier van de wacht kreeg een scherf door de rechterbovenarm en de barbier een scherf in zijn kuit.

Overste Sterkenburg bleef volkomen bij bewustzijn en gaf direct order om de eerste officier te waarschuwen dat hij het commando over moest nemen. Binnen één minuut stond Van Miert op post; hij had de treffer zien vallen en was onmiddellijk naar de brug gesnel. De gewonden werden naar de ziekenboeg gebracht en de vieze boel op de brug opgeruimd. Zo goed en zo kwaad als het ging werd een bestek geschat (de gehele brug was doorzeefd, ook de kompassen) en toen de Moffen ons even met rust lieten, gingen wij op tegenkoers om met deze batterij af te rekenen. Eer het zover was kwam de dokter vertellen dat de toestand van de overste zeer ernstig was en dat alleen spoedige bloedtransfusie nog redding kon brengen.

Maar daarvoor moesten wij met uiterst vermogen eerst terug naar Augusta. Bij aankomst in de haven werden de drie gewonden van boord gehaald, maar aan de wal, op weg naar het veldhospitaal, overleed overste Sterkenburg tengevolge van het grote bloedverlies. De gewonden werden opgenomen in het 151<sup>ste</sup> Light Field Ambulance.

Met overste Sterkenburg heeft onze marine een commandant verloren die als mens bijzonder goede eigenschappen had; eerlijk tegenover iedereen, een rechtschapen mens. Als tijdens de nachtelijke luchtaanvallen iedereen in zijn piepzak zat, omdat wij nu eenmaal een weerloos slachtoffer waren zolang de Moffen buiten bereik van onze Oerlikons bleven, dan ging overste Sterkenburg over dek wandelen, heel rustig, zei niets, en deze rustige figuur gaf iedereen vertrouwen. Vooral het voorbeeld van plichtsbetrachting dat de overste gaf in zijn laatste daden als commandant, zal niemand ooit vergeten. Hij was niet gerust voor hij wist dat Van Miert het commando had overgenomen. Toen de dokter boven kwam zei hij: *“Zorg eerst voor Van Laer dokter, houdt Van Laer in de gaten”*.

Aldus het relaas van Ltz.1 Schuurbiers.

In de nacht van 5 op 6 augustus werd aan boord door de bemanning een lijkkest gemaakt, terwijl door andere opvarenden een grafkuil werd gedolven, waaraan zij de hele nacht werkten. Gedwongen door de oorlogsomstandigheden en de dwingende eis om paraat te blijven, ook bij ten anker liggend schip in de haven, kon door de waarnemend commandant Van Miert geen vuurpeloton worden geleverd en om dezelfde redenen was de volgstoet ook zeer klein. De Naval Officer in Charge Port Augusta was zo welwillend een vuurpeloton, bestaande uit Engels marinepersoneel, beschikbaar te stellen.

Aan het graf werd door de Naval Chaplain Reverend R.P. Pott een gebed uitgesproken en enkele woorden door Van Miert. Op het graf werd een eenvoudig teakhouten kruis geplaatst met een koperen plaat, waarin de volgende woorden staan gegraveerd:

**J.J.M. STERKENBURG**  
**Kapt. Luit. ter zee**

**geb. 9 maart 1900**  
**gesneuveld 5 augustus 1943**  
**in de uitoefening van zijn plicht**  
**als commandant van Hr.Ms. Soemba.**

Het kruis en koperen plaat met inscriptie werd door eigen personeel vervaardigd.  
Waarnemend commandant Ltz.1 A. van Miert vertelde in zijn rapport het volgende:

...”Toen overste Sterkenburg geheel onverwacht tijdelijk werd belast met het commando over Hr.Ms. Soemba door een ernstige ongesteldheid van KLTZ. P.J.G. Huyer, was de stemming speciaal onder de officieren niet onverdeeld opgewekt. De officieren wisten dat Hr.Ms. Soemba naar een actief operatieterrein zou vertrekken en dat KLTZ. Sterkenburg al sinds geruime tijd niet op schepen had gediend. Het gehele personeel van hoog tot laag was liever met overste Huyer naar zee gegaan, wie iedereen kende en in wie iedereen een onbepert vertrouwen stelde.

De twijfel aan het kunnen van overste Sterkenburg is in de drie maanden van zijn commando volledig ongegrond gebleken. Niet alleen dat overste Sterkenburg zich in zeer korte tijd bemind wist te maken onder zijn bemanning door zijn oprechtheid, zijn onbevooroordeeldheid ten opzichte van allen en iedereen, doch hij verwierf bovendien alle achting en eerbied door zijn onbegrensde plichtsbetrachting en zijn kalmte, zijn doorzettingsvermogen en moed die aan vermetelheid grensde. In ogenblikken van gevaar was hij de commandant, de man die leiding gaf, een officier die door de rust die van hem uitging iedereen tot kalmte dwong en maakte dat het personeel deed wat er van hen verwacht werd.

Hoewel zwaar gewond na de voltreffer op de brug en lichamelijk hulpeloos door een dubbele beenbreuk en vele wonden veroorzaakt door granaatscherven, bleef hij aan zijn personeel denken. Toen ik het brugdek op snelde na de voltreffer en overste Sterkenburg op het brugdek uitgestrekt zag liggen hoorde ik hem zeggen: *“Zeg aan de eerste officier dat hij het commando overneemt”*. De officier van gezondheid meldde mij later dat overste Sterkenburg hem zei: *“Kijk eerst naar de andere gewonden”*. Ongeveer 10 minuten na de voltreffer liet de overste vragen of het schip nog onder vuur was.

Ik heb overste Sterkenburg ongeveer een uur later, toen het schip al op weg was naar Augusta, in de ziekenboeg gesproken. Hij wist toen blijkbaar al dat zijn einde naderde, maar zijn gedachten waren nog steeds bij het schip en zijn bemanning. Hij droeg mij op goed voor het schip te zorgen en zijn dank over te brengen aan de officieren en equipage voor de hulp die hem gegeven was in zijn moeilijke taak. Ik heb hem de verzekering kunnen geven dat wij allen vertrouwen in hem stelden en dat hij ons een voorbeeld was in alle goede militaire en menselijke eigenschappen. De Koninklijke marine verliest in overste Sterkenburg naar mijn mening een zeer goed officier, een onversaagde commandant...”.

Aldus het relaas van Ltz.1 A. Van Miert.

De granaat, die als gevolg van de grote schootsafstand, onder zeer steile hoek insloeg is rakelings langs de commandotoren op het brugdek ingeslagen, hoogstwaarschijnlijk op de rand van de schakelkast van de gekleurde verkenninglichten die aan stuurboord naast het magnetisch kompas tegen het voorbrugscherm was bevestigd. Het deksel van deze kast was namelijk geheel verdwenen. Door de ontploffing was het gehele voorscherm aan stuurboord weggedrukt, terwijl de verbinding van hoeksteunen met het dekje, ook dit dekje met de daaronder langslopende stringers naar boven ontzet was. Het brugdekje zelf was door scherven op diverse plaatsen doorboord en zeer verzwakt.

Door de scherfwerking was het magnetisch kompas en het stuurwiel geheel vernield. Alle spreekbuizen die aan stuurboord tegen het voorscherm bevestigd waren, waren in meer of mindere mate door scherven beschadigd. Het windscherm zelf was voor een gedeelte weggeslagen en op verschillende plaatsen doorboord en ontzet. De dozen met controlelampen van het gyrokompas en degaussings-nstallatie waren evenals de plaat met schakelaars voor de vaartseinlichten geheel verdwenen.

Van de mechanische machinetelegraaf waren de beide glasplaten en de standaardwijsplaten versplinterd. De bediening van de telegraaf was echter nog mogelijk. De bus met bijbehorend kogellager van de roerkoppeling was beschadigd, waardoor uitpikken van het buitenstuurrad niet meer mogelijk was. Alle elektrische leidingen en telefoons waren door scherven beschadigd. Eén

'strapped Lewis'-mitrailleur van 0.30, benevens drie munitietrommelkisten met 10 gevulde trommels waren onherstelbaar beschadigd.

Van 5 tot 9 augustus werd in Port Augusta ten anker liggend met assistentie van personeel van HMS Roberts en een "Working Party of the mobile stores of Augusta Harbour" een vervangend magnetisch kompas en stuurwiel aangebracht, de stuurkolom opgelast en verder de meest noodzakelijke herstellingen tijdelijk uitgevoerd.

Op 9 augustus vertrok de Soemba onder escorte van de torpedootjager HMS Wheatland naar de omgeving van Riposto met de opdracht om op aanvraag van de troepen van het 8<sup>ste</sup> Leger artilleriesteun te verlenen. Maar de eigen gedachten waren **AF TE REKENEN** met de batterij die de commandant had gedood. Ongeveer ter hoogte van de plaats waar op 5 augustus het schip door een granaat van een kustbatterij was getroffen, werd om 13.20uur de Wheatland, die op dat moment op 13.000 meter uit de kust verwijderd was, door een kustbatterij beschoten.

Ltz.1 Schuurbijs omschreef het als volgt:

..."Daar onze FOO geen doel voor ons had, gingen wij een beetje heen en weer wandelen om de Mofse batterij uit zijn tent te lokken. Om 12.00uur middageten, en ja hoor, om 13.20uur vielen de eerste aanslagen. Iedereen genoot. Vier Duitse kanonnen stonden onder bommen opgesteld. Nu was alleen de moeilijkheid onze eerste salvo's niet vóór, maar achter het doel te krijgen, anders zou dit in de stofwolken verdwijnen en voor zijn waarnemingspost zouden wij goed te zien blijven. Ook deze opzet gelukte en na een vinnige veertig minuten van "*Zet 'm op, witte muizen*", was deze batterij tot zwijgen gebracht.

Dat het een vinnig gevecht was geweest, was ook het oordeel van onze escorterende torpedootjager. Toen de aanslagen dichtbij ons begonnen te vallen seinde hij: "*Ga buiten bereik, ik zal een rookscherp voor u leggen*", maar Van Miert liet terugseinen: "*Ik wil geen rookscherp*", want wij hadden een appeltje met deze batterij te schillen. De escorteur nam hier geen genoegen mee en seinde nog eens: "*Go out of range*", maar wij gaven lekker geen antwoord en vochten onze ruzie uit.

Na binnenkomst in Augusta ging Van Miert naar de Flag Officer Sicilië om te kanker wie nu eigenlijk de baas was, de escorteur of wij. Het antwoord was: "*De escorteur was de baas. In uw orders stond dat u het verlies van uw schip niet mocht riskeren*", maar deze vlagofficier was een fijne vent en meldde de hele zaak aan de Admiraliteit, waarop onze admiraal in Londen een bijzondere tevredenheidsbetuiging kreeg over hetgeen de Soemba die dag bij Riposto had gedaan".

Aldus het rapport van Ltz.1 Schuurbijs.

In totaal werden bij deze actie door het schip 29 salvo's afgegeven op afstanden tussen de 14.000 en 16.000 meter, waarvan het merendeel in het doelgebied viel. De Soemba kon slechts twee van de drie kanons gebruiken doordat een veer van de kokers met veren van kanon 1 bij het 5<sup>e</sup> salvo brak. Hierin werd later voorzien door dit onderdeel simpelweg tijdelijk van het zusterschip te lenen, om dit na de actie direct weer te retourneren. De geallieerden hebben van dit manco nimmer iets geweten, zodat ook nimmer een opdracht behoefde te worden geweigerd.

Op 10 augustus werd in Port Augusta het nieuwe magnetische kompas gecompenseerd en de volgende dag werd de omgeving van Riposto opnieuw onder vuur genomen, om hierna naar Augusta terug te keren en de olie- en munitievoorraad aan te vullen.

Op 13 augustus bombardeerden de Soemba en HMS Scarab gezamenlijk posities ter hoogte van Riposto en Taormina op aanvraag van de troepen. Dit bombardement bleek zeer succesvol doordat een wegkruising driemaal werd getroffen. Nog dezelfde dag keerde het schip naar Port Augusta terug, waar tot 21 augustus ten anker liggend werd verbleven.

In deze rustperiode vond op 16 augustus de commando-overdracht plaats van waarnemend commandant Ltz.1 A. van Miert aan de Ltz.1 P.A. de Boer en twee dagen eerder werd tezamen met de bemanning van de Flores een prachtig houten kruis op het graf van wijlen overste Sterkenburg geplaatst.

Drie dagen later vertrok het gehele bombardeereskader, dat bestond uit de monitors HMS Erebus en Roberts, de kanonneerboten HMS Cockchafer, Aphis, Scarab, Soemba en Flores, terug naar Malta, waar het gezelschap op 22 augustus arriveerde. Reeds de volgende dag vertrok het eskader naar Bizerta, waar in de nacht van 25 op 26 augustus op de rede ten anker werd gegaan. Op deze

reis kreeg de Soemba voor het eerst ernstig last met het roer. Het bleef soms hangen en het schip maakte dan hele en halve cirkels. Na olie te hebben geladen werd op 27 augustus opgestoomd naar Lac de Bizerta waar ten anker liggend nadere orders werden afgewacht.

Op 1 september werd bericht ontvangen dat de twee Nederlandse kanonneerboten waren aangewezen voor deelname aan de operatie "Avalange", de landingsoperaties van het 5<sup>e</sup> Leger in de omgeving van Salerno en werden ingedeeld bij de "Western Naval Taks Force", de "80.4 diversion group" onder bevel van de torpedobootjager USS Knight met admiraal Hewitt als bevelhebber aan boord.

Op maandag 6 september kreeg de gehele groep een aantal landingsvaartuigen en onderzeebootjagers ter bescherming en stoomden op in de richting van Palermo. Doch om 11.30 uur liep de vin van het Flettnerroer vast. Dit euvel herhaalde zich op de achtermiddag nog enkele malen, waarop van de Senior Officer Escort toestemming werd verkregen voor reparatie naar Bizerta terug te keren, waarop nog diezelfde middag buiten de haven van Bizerta ten anker werd gegaan. Aangezien op één plaats het kanaal van Bizerta naar Lac Bizerta zeer nauw was wegens gezonken wrakken en er een gevaarlijke stroom stond, werd voor het binnenlopen om sleepboothulp gevraagd, aangezien daar uit het roer lopen een algehele versperring van het vaarwater zou betekenen. Pas op de 10<sup>e</sup> werd het schip naar binnen gesleept en in Terrynville werd door duikers gedurende vier dagen een onderzoek ingesteld, waarna het schip op 16 september in het droogdok werd opgenomen. Hier werd slijtage aan het kleine roer geconstateerd dat op het grote roer vastliep. De vermoedelijke oorzaak viel terug te halen tijdens een konvoireis op 25 augustus toen nabij Cap Bon een torpedobootjager dieptebomaanvallen had gedaan op een vermoedelijk vijandelijke onderzeeboot op korte afstand van de Soemba, waarbij het roer plotseling bleef steken.

Op 23 september werd het dok verlaten en opgestoomd naar Lac Bizerta waar uit een tanker olie werd geladen om daarna ten anker te gaan. Intussen was de operatie "Avange" bij Salerno beëindigd. Tot 28 september bleef het schip in Goulet de Lac Bizerta ten anker, om daarna escorte te verlenen aan een konvooi naar Palermo om na afloop hiervan op de ankerpositie terug te keren. Van 4 tot 10 oktober werd nog een konvooi van Bizerta naar Alexandrië geëscorteerd, waar tot 21 oktober voor ketelreiniging werd verbleven.

Op 28 oktober 1943 werd Ltz.1 P.A. de Boer als commandant afgelost door Ltz.1 H.H.L. Pröpper, hetgeen met gepast ceremonieel gepaard ging.

Op de achtermiddag van 1 november verliet de Soemba de haven van Alexandrië met bestemming Port Said, waar de volgende dag olie werd bijgeladen en nog op de voormiddag werd vertrokken als escorte van een konvooi met bestemming Gibraltar, waar men op 13 november aankwam. Met een ander konvooi werd op 19 november naar Port Said vertrokken dat op 30 november werd bereikt. Op 1 december ontmeerde men weer en ging met een konvooi naar Alexandrië waar men de volgende dag arriveerde en tot 11 december verbleef voor hoog nodige onderhoudswerkzaamheden zoals het droog- en schoonmaken van tanks en scheepsvlakken in de machinekamer en ketelruimen. Op 11 december werd Alexandrië verlaten met bestemming Haifa voor een dokbeurt, waar men de volgende dag aankwam.

Het was inmiddels onaangenaam koud geworden en een langer verblijf in de Middellandse Zee bleek niet erg aantrekkelijk, temeer daar in het vooruitzicht was gesteld naar Aden te gaan, maar deze bestemming werd op 25 december gewijzigd in Napels. In Haifa werd het herstel van enkele gebreken ter had genomen en aan het schip zoveel mogelijk onderhoud gegeven, terwijl het schip voor één dag in het dok lag.

Op eerste kerstdag werd koers gezet naar Port Said waar men de volgende dag arriveerde en meteen met een konvooi doorstoomde naar Malta dat op de eerste wacht van 1 januari 1944 werd bereikt en het schip ten anker kwam. Deze reis verliep echter niet zonder problemen. Er was namelijk



*De mitrailleurbemanning van Hr.Ms. Soemba in actie tijdens de invasie van Normandië in juni 1944. Foto IMH.*

een zware noordwester storm opgestoken waarin het schip met kaaiers van soms 35 graden slagzij tegenop moest boksen en de sloopshond overboord sloeg. Er was helaas geen denken aan om het arme beest te redden. De volgende morgen na aankomst werd de haven van La Valetta binnengelopen en naast het zusterschip afgemeerd. In deze haven werd de radar en degaussingskabel gerepareerd en gebroken glas- en aardewerk vervangen.

Op 10 januari 1944 werd naar Napels gekoerst om daar twee dagen later het zusterschip een warm welkom te bereiden. Het ten anker liggen op de rede van Napels was bepaald geen pretje, omdat in de nachtelijke uren ieder kwartier een dieptebommetje onder het schip ontplofte ter bescherming tegen "human torpedo's". Het eilandje Vinera bij Capri boord de beide "klompen" volop gelegenheid om samen te oefenen in het bombarderen, anti-lucht-schietoefeningen en MTB-afweer, waarna op 19 januari in Napels werd teruggekeerd.

Tot ieders verbazing stroomde op 21 januari de gehele baai van Napels leeg, uitgezonderd de twee Nederlandse "klompen", zoals de opvarenden hun schepen oneerbiedig betitelden. Niemand snapte er iets van, maar na enig spoorwerk bleek dat de Soemba en Flores waren ingedeeld bij de Amerikanen die hen niet nodig hadden. Doch de Britten dachten daar geheel anders over, zodat die avond alsnog opdracht werd verkregen om de volgende morgen om 06.00 uur naar Anzio te vertrekken waar de Soemba als onderzeebootbeschermer voor de Flores moest functioneren.

Op de hondewacht van 23 januari was er E-bootalarm, doch hoewel men hoorde schieten werd niets gezien. Hierop werd van admiraal Toubridge een sein ontvangen dat het hem speet dat voor het schip geen werk te doen was. Doch op 24 en 25 januari werd onenigheid met de Moffen verkregen, waarvan glansrijk met de 15 cm kanons werd gewonnen.

Een dag later was het weer dermate slecht geworden dat de beide kanonneerboten buiten de geveegde geul bijgedraaid bleven liggen en niet konden bombarderen. En op 27 januari werd van

het zusterschip het seintje ontvangen dat die nacht een zeetje in de machinekamer binnen was gekomen en een gedeelte van de elektrische installatie onbruikbaar was geworden en zij voor herstel naar Napels terugkeerde. De Soemba stoomde echter op naar de nieuw opgegeven bombardeerpositie waar diverse doelen onder vuur werden genomen. Om 16.34 uur werd het vuren gestaakt en opdracht verkregen om voor de nacht naar buiten te stomen. Nauwelijks was de positie verlaten, of een aanslag viel precies op de plaats waar het schip even tevoren had liggen bombarderen.

Op de hondewacht van 28 januari scheelde het maar een kleine 30 meter of het schip was bovenop een LST gevaren vanwege de camouflagekleuren in de stikdonkere nacht. In de namiddag werd vanwege het slechte weer – waardoor niet gebombardeerd kon worden – het schip teruggeroepen naar Napels. De rustperiode hier was van zeer korte duur omdat artilleriesteun verleend moest worden bij Mintorno, ongeveer 40 mijl ten noorden van Napels.

In de middag van 3 februari werd opdracht gekregen om gedurende de nacht met vliegtuigwaarneming storingsvuur af te geven. Geantwoord werd, dat in verband met de resterende munitie (38 granaten) én het springen van een wieg van kanon 2 (gelukkig zonder gewonden), de Soemba hiertoe niet meer in staat was. Er werd zelfs overwogen het schieten in z'n geheel te staken. De normale levensduur van deze Krupp-kanonslopen waren goed voor 200 schoten met oorlogsmunitie en dit aantal was inmiddels verdrievoudigd. Zodoende werd opdracht gegeven naar Napels terug te keren, waar het schip op de rede meteen met een groot konvooi werd doorgestuurd naar Malta, waar men op de dagwacht van 6 februari ten anker kwam.

Intussen was de Flores op 11 februari met hetzelfde probleem de haven van Malta binnengelopen en na inspectie door de Engelsen bleek dat de kanons van beide schepen allang afgekeurd hadden moeten zijn. Na eerst nog een konvooi naar Tripolis te hebben geëscorteerd werd bericht ontvangen dat de beide schepen op 25 februari via Gibraltar naar Engeland zouden vertrekken om daar de kanons van de uit dienst gesteld kruiser Hr.Ms. Sumatra over te nemen.

Op de dagwacht verlieten de beide schepen de haven en stoomden met een klein konvooi langs de Afrikaanse kust naar Gibraltar waar op 2 maart olie werd geladen. Nog dezelfde middag werd met een konvooi van 30 schepen de reis vervolgd. Na het verlaten van de Middellandse Zee werd in verband met onderzeebootgevaar eerst een eind de Atlantische Oceaan ingestoomd om daarna de koers naar het noorden te bepalen. Verschillende malen werd onderzeebootalarm gegeven, hetgeen resulteerde dat op 9 maart het korvet HMS Asphendale, dat door een torpedo werd getroffen, naar de diepte van de Atlantische Oceaan verdween. De volgende dag scheidden de beide schepen met het versperringsvaartuig HMS Alsey zich van het konvooi af met bestemming Plymouth.

Op 11 maart werd het een dag met enig vertier en angstige spanning. Het begon met onderzeebootalarm dat al snel een school vis bleek te zijn. En aangezien men al drie maanden geen verse vis had gegeten werd in overleg met de commandant besloten een dieptebom overboord te werpen. De uitwerking was meesterlijk:... grote dikke zeepalingen en andere vissoorten kwamen bovendrijven en de commandant oordeelde het noodzakelijk een sloep te strijken. De Scheveningers onder de bemanning maakten de wonderlijkste geluiden en sleurden met handen en voeten de vissen binnenboord. Het was een half uur van vermaak voor jong en oud en iedereen stond te genieten van de meest woeste taferelen, waarbij een vent een vis te pakken had die wel groot, maar niet dood bleek te zijn en dan ook "vol vooruit" sloeg toen hij bij zijn staart werd gegrepen. De visser kon maar ternauwernood worden tegengehouden voor hij achter de vis aandook. Toen de sloep weer binnenboord was gehesen werd de "visserijvlag" gehesen met een gestroopte paling in de ra, waarop met vol vermogen achter de collega's werd aangestoomd. Onder groot gejuich werd een zak vis naar de Flores en de Alsey overgeheveld.

Het angstige moment werd op de achtermiddag beleefd toen het gezelschap door een Engelse vliegboot werd verkend die in open taal naar zijn basis seinde dat zij twee Duitse torpedootjagers en een mijnenlegger in de peiling had. Uiteraard werd dit seintje ook aan boord opgevangen en meteen werd alles wat aan Nederlandse vlaggen aan boord was over het schip uitgespreid. De RAF nam geen enkel risico en kort hierop verscheen een kleine luchtmacht waarmee driftig verkenningsssein werd gewisseld en het misverstand uit de wereld werd geholpen.



Op de platvoet van 12 maart ankerde het verband behouden op de rede van Plymouth en twee dagen later werd op de dagwacht met een konvooi doorgestoomd naar Portsmouth, waar de volgende morgen naast elkaar in de haven werd afgemeerd.

Op 16 maart bracht luitenant-admiraal J.T. Furstner met zijn chef staf, vice-admiraal J.W. Termijtelen een bezoek aan boord, waar schip en bemanning werden geïnspecteerd en de equipage werd toegesproken, waarbij werd aangekondigd dat op 22 maart Hare Majesteit Koningin Wilhelmina de schepen zou bezoeken.

Tijdens deze inspectie toonde de Koningin zeer veel belangstelling, vooral voor het uit Nederlands-Indië afkomstige personeel die nu voor het eerst van hun leven de Koningin zagen. Er werden diverse onderscheidingen uitgereikt en de Koningin stond er op de brug van de Soemba te beklimmen naar de plaats waar overste Sterkenburg dodelijk was getroffen. Het was haar uitdrukkelijke wens dat het Bronzen Kruis met eervolle vermelding van overste Sterkenburg aan boord van de Soemba bewaard zou blijven.

De twee kanonneerboten werden bij de Dockyard in Portsmouth in reparatie genomen, waarbij de uitgeschoten kanons werden vervangen. Bij de aanvraag daartoe werden op de afdeling materieel van de Britse Admiraliteit enige kanttekeningen geplaatst waaruit blijkt dat men daar, niettegenstaande de oorlogsomstandigheden, nog tijd had voor lyrische ontboezemingen. Men vond het blijkbaar grappig de correspondentie op rijm te voeren, die hierbij vanwege de originaliteit in zijn geheel in het Engels wordt weergegeven:

***“THE SOEMBA DOCKET”.***

*A report has come in from the Soemba  
That their salvoes go off like a Rhumba.  
Two guns, they sound fine,  
But the third five point nine,  
He am bust and refuse to go boomba.*

D. of P. and D.G.D. referred for information,  
D.D.O.D.(M) added to the marking as a mark of courtesy.  
A.D. Nicholl  
Director of Operations Division (Foreign).

*This is very grave news from the Soemba,  
Whose guns are all needed to boomba  
On a fast nearing day –  
Though we cannot yet say  
When exactly will rise the balloomba.*

R.K. Dickson.  
Director of Plans.

*Best Plans! Where childlike learning sits  
Remote from wordly cares  
And leaves to skilled Divisions its Administry affairs.  
(Whit apologies to Oriel College)*

C.C. Highes Hallett.  
Director of Plans (Q).

*These ersats-made guns of the Soemba's  
D.G.D. had said times without numbers.  
If OPS want nice pops  
At the Huns, then these guns*

*Must be changed for some British made Boombas.*

V.C. Begg,  
Gunnery and Anti-Aircraft Warfare.

*It is agreed (in every quarter)  
That to get results tou ougther,  
Make the boomba under water.  
As Gun-Boombas aren't my line  
I suggest she tries a Mine.*

John Cowie  
Director of Operations Division (Mining).

*To find any Yard for the Soemba*

*We've searched from the Clyde to the Hoomba  
But we haven't got room  
For Van Tromp's ruddy Broom  
Much less for this useless old Loomba.*

Returned to D.O.D. (F) with the compliments of the  
Emergency "Despair" Section.  
G.A. Bassett  
For Director of Dockyards.

*This dreadful affair of the Soemba  
Is really too hard for a "Plumber"  
Referred with a laugh  
Straight back to the Staff  
For the personel care of E-Loomba.*

Olivir Bevir.  
Director of Naval Ordnance.

*I hasten to say*

*In no uncertain way  
That my personal cares  
Are as few as my hairs.  
With some satisfaction  
I note proposed action  
And pass for natation  
With gratification.*

E.M. Evans-Lombe.  
Director of Gunnery and Anti-Aircraft Warfare.

*Soemba has awakened the Staff from repose,  
I am amazed, all the same, that they do not propose,  
To allocate Soemba with modification  
(Soft velvet chairs the one stipulation)  
To the "Overlord" plan for accomodation  
Though some of the minutes are just on the verge,  
I note with regret no proposals emerge.  
I cab only assume that the Staff and Soemba  
Have returned with relief to their usual Sloemba.*

A.B. Cunningham.  
First Sea Lord.

*To the foregoing notes on the Soemba,  
Which imply she now a back Noemba,  
You must pay no regard, For she's got to bombard  
(As is very well known to E-Loemba).*

E.N. Syfret.  
Vice Chief of Naval Staff.

*After so much backchat it is but right  
That Soemba should join this fight  
Because she loves very much  
To be rude too, and in Dutch  
So no one can read it, serve you right!*

*Waarom wordt nog niet begonnen  
Met verwisselen der kanonnen?  
Rijmpjes maken helpt geen zier  
Want met pen, inkt en papier  
Werd geen oorlog ooit gewonnen.*

Van Holthe  
Dutch Naval Liaison Officer in Defence of  
HMNS "Soemba".  
Free translation by D.O.D.(F).  
Temporary Interpreter in Double Dutch (unpaid).

*Oh why have you not yet begun  
The exchange of (above-mentioned) gun?  
How can rhymes help you, when  
No ink, paper or pen  
Have ever a (bally) war won.*

Niettemin kreeg Hr.Ms. Soemba vervangende kanons van de Sumatra. Verder werden enige reparaties uitgevoerd, waarbij rekening werd gehouden dat het schip zo spoedig mogelijk gereed moest worden gemaakt voor de operatie "Neptune".

De bemanning kreeg gelegenheid om met verlof te gaan, dat vanwege de vele Duitse luchtaanvallen meestal buiten Portsmouth werd genoten en waarbij Schotland zeer geliefd was.

Tussen 3 en 15 april en van 2 tot 10 mei lag het schip in het dok, waarbij het Flettnerroer in zijn geheel werd uitgenomen. Tevens kwamen nieuwe radartoestellen aan boord. Op 16 mei was het schip weer vaargereed en de volgende drie dagen werden op de rede vaarproeven gehouden, alsmede het aanschieten van de batterij, de degaussingsinstallatie beproefd en kompassen gecompenseerd. Tevens werd nog een kort tripje naar Yarmouth gemaakt.



*Overzicht van de invasievloot voor Normandië op 6 juni 1944 gezien vanaf de brug van Hr.Ms. Soemba.  
Foto IMH.*

Voor de operatie "Neptune" was de Soemba ingedeeld bij de Western Task Force en vormde tezamen met HMS Hawkins en Enterprise groep 2 van de bombardementsschepen, bestemd voor het verlenen van vuursteun in de sector "Utah". Een probleem was dat het schip, ondanks aanvragen daartoe, niet was voorzien van de juiste zenders voor het op bepaalde frequenties onderhouden van de verbindingen tijdens de operaties (er waren ongeveer 80 verschillende golflengtes in gebruik).

Op 3 juni werd ontmeerd en achter de torpedobootjager USS Barton opgestoomd om een konvooi naar Weymouth te escorteren. Op de hondewacht van 4 juni raakte een LST uit het konvooi in brand en zink. Om 22.30 uur nam de Soemba de LCT 2226, die machineschade had opgelopen, naar Portland op sleeptouw. Het weer was uitermate ongunstig en daarom werd de gehele operatie "Neptune" met 24 uur uitgesteld.

Op de dagwacht van 5 juni werd met een konvooi naar zee vertrokken en tussen de bekende mijnenvelden door naar open zee gestoomd, waarna op de dagwacht van 6 juni de bombardeerpositie werd bereikt. Binnen twee uur tijd verlieten 140 granaten van 15 cm de kanons met onbekend resultaat. Het gebrek aan de benodigde verbinding apparatuur werd node gemist en omdat het schip onder Amerikaanse bevel opereerde werden geen verdere opdrachten verkregen. Ltz.1 Schuurbijs vertelde hierover:

..."Daar wij de eerste dag vanaf half negen niets meer te doen hadden, konden wij rustig genieten en hadden een prachtgezicht op een Amerikaanse destroyer die nog dichter onder de wal lag dan wij en iedere Mof die zich liet zien met een hagelbui van kogels begroette. Na donker worden kwamen de Duitse bommenwerpers en vanuit zee probeerden E-boten tot de invasievloot door te dringen, maar dat is niet één keer gelukt. De tweede dag lieten de Duitsers en Amerikanen ons met rust, maar ondanks ons verzoek was er geen doel voor ons.

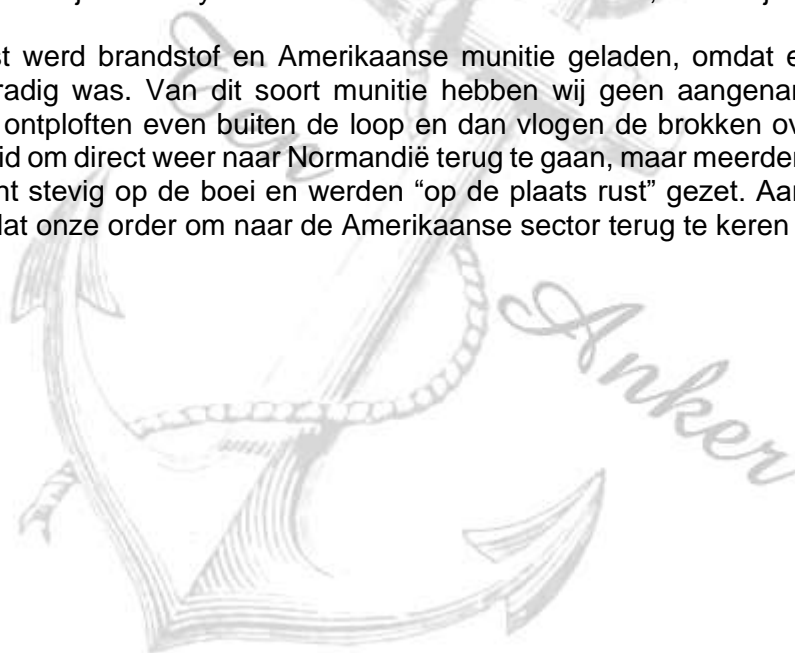
Op 8 juni was het een dag van lolletjes. Het begon al op de hondewacht. Wij lagen 200 meter ten zuiden van de kruiser HMS Enterprise, die het troetelkind van de Luftwaffe was. Een Mof kwam met afgezette motor naar beneden en een grote bom knetterde vlakbij de kruiser in het water. Even later

kwam een laagvliegende Junckers vanaf de wal naar de Enterprise toe, maar wou recht over de Soemba heen vliegen. Daar wij dit niet op prijs stelden, begonnen onze Oelikons te keffen, waarop het toestel afdraaide en niet meer terug kwam.

Na de lunch aan dek komend ontdekte onze geneesheer een pracht doel voor de Soemba: twee Duitse kanonnen die ons strand beschoten. Onmiddellijk waarschuwde ik de commandant, maar die moest eerst toestemming aan de Senior Officer Bombardment Group vragen. Het antwoord liet lang op zich wachten en daarom werden de kanons alvast maar ingesteld. Ondertussen waren de Moffen van gedachten veranderd en heel geleidelijk kwamen de aanslagen naar de Soemba toe wandelen. De aanslagen vielen zo akelig dichtbij, dat wij niet eens tijd hadden ons ankertje in te draaien maar met "uiterst vermogen" achteruit sloegen en met krabbend anker trachtte wij ons in veiligheid te stellen. Alsmat achteruit stomend liepen wij recht op een mijnenveld aan en toen de commandant hiervoor gewaarschuwd werd, zette hij de telegrafien op "vol vooruit", waarop wij precies dwars voor twee mijnenvegertjes over kwamen te liggen. Toen wij vrij waren lieten de Moffen ons verder met rust, maar de vegertjes lieten in ons schroefwater twee magnetische mijnen ploffen, waarmee bewezen werd dat na vier jaar oorlog onze degaussing eindelijk in orde was. Eerst op 10 juni was er iets voor de Soemba te doen en kregen wij onenigheid met de Moffen. Wij wonnen!

Op 11 juni steunden wij op de dagwacht een aanval van de Amerikanen en schoten diezelfde dag nog op de voormiddag, platvoet en eerste wacht. Op de achtermiddag van 12 juni hadden wij onze laatste munitie verbruikt tegen walbatterijen en kruispunten van wegen. Hoewel wij eerst order kregen de volgende morgen bij daglicht te vertrekken, werd dit op de eerste wacht veranderd en gingen op ons dooie eentje naar Plymouth om olie en munitie te laden, waar wij op 13 juni om 13.30 uur arriveerden.

Direct na aankomst werd brandstof en Amerikaanse munitie geladen, omdat er geen Hollandse munitie meer voorradig was. Van dit soort munitie hebben wij geen aangename herinneringen; sommige kogeltjes ontploften even buiten de loop en dan vlogen de brokken over ons eigen dek. Wij waren voorbereid om direct weer naar Normandië terug te gaan, maar meerden tot grote ergernis van de commandant stevig op de boei en werden "op de plaats rust" gezet. Aan de wal wist men alleen te vertellen dat onze order om naar de Amerikaanse sector terug te keren was ingetrokken.







Bemanningsleden observeren de acties tijdens de invasie van Normandië in juni 1944.  
Foto IMH.

Op 28 juni werd het schip onder Engels commando gesteld en om 20.30 uur met een konvooi vertrokken, waarna wij op de platvoet van 29 juni in de Britse sector arriveerden. Meteen bij aankomst was het feest; de kruiser HMS Belfast werd door een walbatterij beschoten en de kogels van beide partijen vlogen over ons heen, waardoor wij een veiliger plekje opzochten. Wij losten de Flores af die de resterende kanonslopen van de Sumatra ging halen.

Iedere nacht was er de bekende lucht- en zeeactiviteit. Wij lagen dicht bij het patrouillegebied van onze eigen kleine scheepjes die iedere nacht in gevecht waren met vanuit Le Havre opererende E-boten. Op de dagwacht van 3 juli passeerde een vliegende bom, koers zuid-oost, dus terug naar Hitler. Daar wij nog nooit een vliegende bom hadden gezien, werd het ding naar de ontdekker, Ltz. Bink de "komeet van Bink" gedoopt.

Op 6 en 7 juli slaagden de Duitsers er in met hun "human torpedo's" door het scherm heen te breken, maar geen van de schepen werd getroffen. Op 8 juli hadden zij eindelijk succes. Op 400 meter voor ons werd bij dag worden de met Polen bemande kruiser HMS Dragon gepikt. Dit nu was voor alle schepen in de buurt de gelegenheid om te gaan schieten. Ondertussen was de Dragon op sleeptouw genomen en ergens op het strand omhoog gezet.

Eensklaps rinkelden om 07.20 uur de alarmschellen en meteen klonk een zware dreun van kanon 1 en 2. Het bleek dat wij aan het jagen waren op een "human torpedo" recht vooruit, die zo te zien dwars voor ons lag. Hoewel de salvo's dekkend vielen, bleef dat ding maar doorgaan. Door de kijkers was de glazen koepel duidelijk te zien, maar het leek wel alsof er niemand onder zat. Alsmat schietend kwamen wij langzaam dichterbij. Enige mijnenvegers, die verderop aan het vegen waren,



kregen ricochetterende 15 cm granaten vlak langs zich en probeerden zich ijlings in veiligheid te stellen.

Opeens een rauwe kreet: *“Man, dat is die TM-boot die vanmorgen gezonken is”*. Het vuren werd gestaakt en inderdaad bleek onze “human torpedo” het wrak te zijn van een torpedomotorboot die 's nachts het loodje had gelegd tegen E-boten. De TM-boot stond met het achterschip op de grond en zijn neusje juist boven water. Door de vrij sterke stroom maakte het neusje boegwater en glinsterde in het zonlicht”. Aldus het relaas van Ltz.1 Schuurbijs.



*Met behulp van een telescoop kijker wordt een doel gezocht om te bombarderen.*

*Foto IMH.*

In de namiddag van 11 juli werd opdracht ontvangen naar Portsmouth te gaan, waar de volgende morgen op de dagwacht bij Spithead het anker in de grond ging. Ook nu weer waren de kanons volledig uitgeschoten en geen nieuwe verkrijgbaar. Mede gezien de leeftijd van het schip werd besloten het schip niet meer van Britse kanons te voorzien en werd voorgesteld het schip met een kernbemanning op te leggen. Om in Portsmouth meer ruimte te verkrijgen werd de Soemba in afwachting van nadere beslissing op 20 juli met een konvooi naar Harwich gezonden, na eerst reservedelen aan de Flores te hebben afgegeven. Tot 7 augustus bleef het schip daar op de boeien gemeerd liggen waarna de Thames werd opgestoomd en nog diezelfde dag in Shadwell New Basin langs zij Hr.Ms. Oranje Nassau werd afgemeerd.



*Verbouwd tot radarinstructieschip met naamsein HX 1 ligt Hr.Ms. Soemba kort na de oorlog afgemeerd aan de Rotterdamse Parkkade.  
Foto IMH.*

Bij beschikking van 23 augustus 1944 S 305/5/1 G 1944 werd door de minister van marine beslist dat:

overwegende, dat Hr.Ms. Soemba in verband met de toestand der hoofdbatterij niet meer voor onmiddellijk oorlogsgebruik gereed was,  
overwegende, dat het schip voor opleidingsdoeleinden in dienst behoorde te blijven, doch dat een vaargereedheid van een week na bekomen opdracht voldoende werd geoordeeld;  
dat Hr.Ms. Soemba op 26 augustus 1944 in dienst zou worden opgelegd.  
Tevens werd bepaald dat het schip zou worden gebracht onder het commando van Hr.Ms. Oranje Nassau. Zodoende legde Ltz.1 H.H.L. Pröpper het commando op 26 augustus 1944 neer en kwam de Soemba onder commando van de commandant van de Oranje Nassau, Ltz.1 J.G. Broekhuysen.

Op 25 september 1944 werd Hr.Ms. Soemba weer als afzonderlijke eenheid in dienst gesteld onder commando van Ltz.1 Th. Brunsting en bestemd als opleidings- en depotschip in verband met het eventuele vertrek van de Oranje Nassau.

Vanaf 14 september werd aan boord instructie gegeven aan de opleiding konstabel, terwijl op 25 september de opleiding voor nieuw opgekomen matrozen miliciens begon. Door de marinestaf werd bij de Admiralty aangevraagd het schip uit te rusten als radarinstructieschip, waarmee accoord werd gegaan. Op 25 oktober 1944 droeg de Ltz.1 Th. Brunsting tijdens een alle hens voor de boeg zijn commando over aan Ltz.1 S.L. de Jong.

Op 8 mei 1945 werd Shadwell New Basin verlaten en via Sheerness naar de Chatham Dockyard verstoemd, alwaar van 10 tot en met 18 mei de drie kanons van 15 cm werden afgegeven. De dag hierna werd naar Grangemouth (Schotland) opgestoomd en werd het schip op 21 mei bij de Grangemouth Dockyard opgenomen waar begonnen werd met de verbouwing tot radarinstructieschip dat tot mei 1946 duurde. Gedurende deze periode vond tweemaal een commandowisseling plaats, namelijk op 6 augustus 1945 door Ltz.1 S.L. de Jong aan de Ltz.2 H.A. van Oorde en op 19 augustus door deze aan de Ltz.1 J.J. Hogendoorn.

Nadat op 2 mei 1946 in de Firth of Forth een proeftocht was gehouden, waarbij tevens over de range werd gestoomd voor het compenseren van de kompassen, werd van 3 tot 7 mei bij de Dockyard

de laatste hand aan de reparaties gelegd om daarna victualiën en inventarisgoederen aan boord te nemen. Op de rede werd olie geladen, doch toen iemand (door onervarenheid) vergat een ontluichtingsklep los te draaien, werd door de druk een wand opengescheurd, vernielde daardoor een juist nieuw ingebouwde radarset en werd het een en ander met olie besmeurd.

Na drie dagen was het schip weer vaarklaar en met een geheel nieuwe en onervaren bemanning, waarvan de meesten buitengaats meteen zeeziek werden, werd op 7 mei het Verenigd Koninkrijk verlaten met als reisdoel Den Helder. Er kon van alles misgaan!

De grootste "misser" was wel zèèr riskant, terwijl het schip, geheel onwetend, over de Dog-gersbank koerste welke nog niet van mijnen was gezuiverd. Dit werd pas bij aankomst voor de kust van Den Helder vernomen, waarop de commandant laconiek reageerde: "*Jongens, dit schip kan niet kapot*". Op 9 mei werd om 12.35 uur aan de Buitenhaven voor het Paleis afgemeerd. Op 17 mei werd het schip naar de Rijkswerf verhaald waar een aanvang werd gemaakt met reparatiewerkzaamheden die tot midden juli duurden. Op 16 juli 1946 was Hr.Ms. Soemba gereed voor haar taak als radarinstructieschip.

Bij Koninklijk Besluit van 10 november 1948 nummer 30 werd aan de kanonneerboot Hr.Ms. Soemba toegekend de:

### **KONINKLIJKE VERMELDING BIJ DAGORDER.**

Met de bewoordingen:

*... "Onze kanonneerboot Soemba heeft zich in de Aziatische wateren onderscheiden van december 1941 tot half maart 1942 door uitstekende daden bedreven door de bemanning tegenover de vijand bij het uitvoeren van haar opdrachten in het zeegebied van Indonesië, mede tijdens vijandelijke vliegtuigaanvallen.*

*Heeft zich daarna in de Europese wateren wederom onderscheiden: door de uitstekende daden van de bemanning, waarbij met veel succes en tot grote voldoening van de geallieerde bevelvoering directe daadwerkelijke artilleriesteun te verlenen bij de landingsoperaties, op de oostkust van Sicilië in juli en augustus 1943, op het Anzio- en Formia front in januari en februari 1944, en uiteindelijk op de kust van Normandië in juni en juli 1944, bij welke operaties zware vijandelijke tegenstand – ook uit de lucht – werd ondervonden en op 19 juli 1943 een vijandelijk vliegtuig werd neergeschoten; bovendien door de eer van de Nederlandse vlag op de vrije wereldzee hoog te houden door in het tijdvak van 21 april tot 4 december 1942 onafgebroken te patrouilleren in de Perzische Golf ter beveiliging van het voor de oorlogvoering zo uiterst belangrijke olievervoer en het gedurende de gehele wereldoorlog 1940-1945 telkenmale escorteren van tal van belangrijke scheepskonvoeien in de Indische Oceaan, de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan".*

Mutatie behorende bij het Bronzen Kruis met eervolle vermelding, postuum verleende onderscheiding aan KLTZ J.J.M. Sterkenburg:

*... "Als commandant van een onzer kanonneerboten grote moed, bekwaamheid en koelbloedigheid betoond bij het op uitstekende wijze voeren van het bevel tijdens gevechtsacties tegen de vijand nabij de kust van Sicilië, waarbij hij op 5 augustus 1943, na door een granaattreffer van een kustbatterij dodelijk te zijn getroffen, met volkomen zelfbeheersing de nodige orders gaf en tot het einde toe een voorbeeld van toewijding en hoge plichtsbetrachting voor zijn bemanning bleef..."*

De ererol van Hr.Ms. Soemba kan als volgt worden samengesteld:

Sicilië, Salerno, Anzio, Garigliano, Gaeta en Normandië.



*In 1951 werd Hr.Ms. Soemba verbouwd tot vliegtuigdirectieschip met naamsein A 891.  
Foto IMH.*

Maandag 13 juni 1949 was een feestdag voor de twee kanonneerboten Soemba en Flores die naast elkaar aan de werfkade op het marine-etablissement te Amsterdam lagen afgemeerd. Naast het podium op het exercitieterrein stonden de mensen opgesteld die in de afgelopen oorlog deel uitmaakten van de bemanning; onder hen verschillende burgers, d.w.z. zeemiliciens die inmiddels gedemobiliseerd waren, doch op deze dag waren uitgenodigd om over te komen.

Terwijl de tonen van het Wilhelmus, gespeeld door de Marinierskapel, over de hoofden klonken, begaf Prins Bernhard, gekleed in admiraalsuniform, zich aan boord van de Soemba en schoof de vlag terzijde die de gedenkplaat, een blijk van waardering voor de tijdens de oorlogsjaren bewezen diensten en aangebracht in verband met de Koninklijke Vermelding bij Dagorder, nog verborg.

Op dit historische ogenblik gingen de gedachten terug naar de dagen, toen noch de Soemba of Flores keurig getjet aan de wal lagen met wapperende pavoiseervlaggen, doch streden in het grote geallieerde verband. De bemanning dacht terug aan de landingen in Normandië, de bestorming van Sicilië, aan de operaties in de Engelse wateren of de Indische Oceaan, of aan de acties in Aziatische wateren of aan Salerno. De mannen van de Soemba zullen een ogenblik gedacht hebben aan overste Sterkenburg, die begraven werd in Italië, of aan een vriend of collega.

De Prins gaf een overzicht van de activiteiten der beide schepen en wereldomvattende taak die de Koninklijke marine in oorlogstijd had. De Prins bracht ook hulde aan de marineman, die door zijn totale inzet de juiste samenwerking tot stand bracht. Bij deze gelegenheid werden tevens een aantal onderscheidingen uitgereikt.





*Van kanonneerboot tot vliegtuigdirectieschip.  
Foto IMH.*

Na deze plechtigheid nam het schip in juni en juli 1949 deel aan de oefening "Exercise Verity" in Het Kanaal, één der allereerste oefeningen van de Western Union.

In 1950 en 1951 werd de Soemba verbouwd tot vliegtuigdirectieschip en onderhield daarna een geregelde pendeldienst tussen Den Helder en het Engelse Portsmouth of Weymouth om te oefenen met het Britse radarinstructieschip HMS Boxer, een zusterschip van onze Hr.Ms. Pelikaan, tijdens de opleidingen van nieuw radarpersoneel.

Op vrijdag 18 januari 1952 verliet de torpedobootjager Hr.Ms. Piet Hein tijdens zwaar stormweer de Helderse thuishaven voor operaties in de Koreaanse wateren. Nauwelijks buitengaats sloeg de kwartiermeester F. van der Horst overboord en kreeg de Soemba, die op dat moment de haven binnestoomde, opdracht in het ruwe weer te gaan zoeken, helaas zonder resultaat.

Van 18 tot 26 juni 1952 werd het schip tijdelijk toegevoegd aan oefensmaldeel 5 en nam deel aan de grote geallieerde vlootoefening "Castanets" in de Noordzee en Het Kanaal. Van 26 tot 29 juni 1953 was het schip aanwezig bij de eerste na-oorlogse vlootschouw in Amsterdam en nam in het najaar nog deel aan de NATO-oefening "Mariner".

De samensteller van dit overzicht werd tweemaal aan boord van de Soemba gedetacheerd, tijdens de opleiding tot RAP.P. 2 in het voorjaar van 1952 en tot RAP.P. 1 in de zomer van 1953, om daarna van oktober 1953 tot april 1954 tot de vaste bemanning te behoren.

Gedurende deze laatste plaatsing kreeg ik van de commandant opdracht om aan de hand van de beschikbare bouwtekeningen een model van het schip te maken om dit bij het afscheid van de eerste officier, de Ltz.1 Van Sorge, als afscheidscadeau aan hem te overhandigen. Gedurende enkele maanden was ik vrij van dienst en zat in een apart afgesloten ruimte achter de brug te werken. Op de dag van afscheid kwam ik samen met de commandant via de Kalverstraat het manschappenverblijf binnen waar de ceremonie werd gehouden, met in mijn handen een fraai model van Hr.Ms. Soemba. Toen pas ging bij de eerste officier een lichtje branden en zei hij: "Nu weet ik waarom jij al die tijd uitgeknepen was!"



*Onder het toezien ook van de kok worden de kompassen gecompenseerd.  
Foto IMH.*

Op 6 april 1954 maakte het schip, inmiddels onder commando van KLTZ. J.D. van der Star, in de nabijheid van Start Point rendez-vous met smaldeel 5 voor deelname aan de oefeningen, waaraan het tot 13 april bleef toegevoegd. Ook bij de NATO-oefening "Haul", die van 16 tot 25 juli werd gehouden, was het schip aanwezig, evenals bij de van 12 tot en met 17 juni gehouden vlootweek in Rotterdam.

Op 1 januari 1956 werd Hr.Ms. Soemba uit dienst gesteld en bij de Rijkswerf Willemsoord omgebouwd tot logementsschip, waarbij de opvallende radarantennes verdwenen. Op 1 november 1956 werden vlag, geus en wimpel weer voor gehesen voor de functie van logementsschip voor de dienst der conservatie in Den Helder. Op 15 september 1958 werd het schip naar Den Oever verslept om dienst te doen als logementsschip voor de Duik- en Demonteeroopleidingen ter aflossing van Hr.Ms. Castor. Aan boord werden nu opleidingen verzorgd voor duiker, seinmeester-onderwaterdemonteur, marinier-kikvorsman en instructeur, zowel aan marine-, burger- en buitenlandse marinecursisten. Tevens werden officieren opgeleid tot duikofficier.

In februari 1963 werd het schip in Den Oever tijdelijk vervangen door Hr.Ms. Medusa en overgebracht naar de Rijkswerf om grondig te worden verbouwd, teneinde te voldoen aan de eisen van het zeer intensieve opleidingsprogramma. De ketelruimen en de Triple-expansie-machine – in de praktijk de "armen en benenmachine" genoemd – verdwenen en maakten plaats voor leslokalen. Op 24 maart 1964 werd het schip geheel gemoderniseerd en nu onder commando van Ltz.1 A. Tortike weer in dienst gesteld. Deze commandant werd op 2 september 1966 afgelost door Ltz.1 F.Th. de Bree.





*Hr.Ms. Soemba op 26 juni 1953 afgemeerd in Amsterdam.  
Foto IMH.*

Op 22 april 1966 werd het 40-jarig jubileum van Hr.Ms. Soemba herdacht. De vlaggeparade werd opgeluisterd door de marinekapel Willemsoord, gevolgd door een “alle hens voor de boeg” met kranslegging ter herdenking van allen die aan boord van het schip hadden gediend en tijdens de tweede wereldoorlog waren omgekomen. Vele hooggeplaatste marine-autoriteiten bezochten de officiële ontvangst, die werd gevolgd door een koud buffet, terwijl ook de speciaal daartoe uitgenodigde oud-commandanten van het schip, waaronder luitenant-admiraal H.H.L. Präpper en vice-admiraal J.G. Stegeman, in grote getale aanwezig waren.

Op 28 april bezocht de gehele bemanning ter viering van het jubileum de “One Man Show” van Toon Hermans en op 17 mei volgde in 't Huys Tijdverdrijf een daverende “All Ranks Party” met medewerking van vele artiesten; een voortreffelijke bingo en de verkiezing van “Miss Soemba”.

In de nu komende jaren volgden vele commandanten elkaar op. Op 30 augustus 1968 droeg Ltz.1 F.Th. de Bree het commando over aan Ltz.1 W.W. Bak.

Op 4 juli 1969 ontving het schip bezoek van bijna 80 oud-opvarenden van de “Terrible Twins” die de invasie in Normandië in 1944 hadden meegemaakt. Ter gelegenheid van de 25-jarige herdenking van dit belangrijke gebeuren werd een reünie gehouden.

Op 9 oktober 1970 droeg Ltz.1 W.W. Bak het commando over aan Ltz.1 W.K. Verboeket, die dit op zijn beurt op 4 april 1972 overdroeg aan Ltz.1 H.P. van der Lelie, op 28 juni 1974 weer opgevolgd door Ltz.1 W.J. de Bruyn.

Op 28 juni 1977 werd de Soemba van Den Oever naar Den Helder gesleept om van 11 tot 20 juli bij de Rijkswerf een periodieke dokbeurt te ondergaan, waarna het op 25 juli weer op haar vertrouwde plek werd afgemeerd.

Op 27 januari 1977 droeg Ltz.1 W.J. de Bruyn het commando over aan Ltz.2 sd E.C.A. Tekke, die op 16 maart werd bevorderd tot Ltz.1, waarna hij op 2 november 1979 het commando aan Ltz.1 sd J.O. Geertsema overdroeg.



*Hr.Ms. Soemba als logementsschip te Den Oever.  
Foto IMH.*

Op 5 augustus 1980 legde mevrouw I.D.E. Sterkenburg-Dirkzwager een krans aan boord ter nagedachtenis aan haar man, wijlen KLTZ. J.J.M. Sterkenburg, de voormalig commandant van het schip die op 5 augustus 1943 aan boord sneuvelde. In 1982 werd dit door haar herhaald, terwijl bij de kranslegging in 1983 door de commandant haar de gedenkplaat werd aangeboden.

In 1980 vond in samenwerking met de commandant van de mijnendienst en de CZM veel overleg plaats bij de opstelling van stafeisen ter vervanging van de Soemba, die respectievelijk op 21 juni en 21 juli 1981 werden goedgekeurd, waarmee de eerste tekenen zichtbaar werden dat het schip binnen niet al te lange tijd definitief uit de sterkte zou worden afgevoerd. Deze vervanging werd in 1982 een feit toen, na afronding van de tekenfase, op 12 oktober van dat jaar bij de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen de kiel werd gelegd voor een drijvende Duik- en Demonteerschool die de naam Hr.Ms. Thetis zou gaan dragen.

Op 16 september 1983 droeg Ltz.1 sd J.O. Geertsema het commando over aan Ltz.1 J.G. Vos en een jaar later, op 6 september 1984, werd een reünie gehouden voor oud-opvarenden van de Soemba waar zeer grote belangstelling voor bestond.

De algehele toestand van Hr.Ms. Soemba was geleidelijk aan steeds slechter geworden en het met recht geldende *"het lek boven water houden"* werd steeds meer toepasbaar. Om die redenen werden op 28 januari 1985 de opleidingen en cursussen aan boord stop gezet. Vervolgens werd het schip gereed gemaakt om naar Den Helder te worden gesleept dat op 14 maart realiteit kreeg, waar aan steiger Harssens 3 werd afgemeerd. De periode in Den Helder werd besteed aan het storten van detailgoederen en het gereedmaken voor de laatste uitdienststelling dat met enig ceremonieel op 7 juni 1985 door Ltz.1 sd J.G. Vos geschiedde.

Op 5 juli 1985 werd de roemruchte, nu in slechte staat verkerende voormalige kanonneerboot Hr.Ms. Soemba door de dienst der domeinen officieel voor bijna f 75.000,- voor sloop verkocht aan de firma

Heuvelman Staal B.V. te 's Gravendeel. Het schip bleef nog tot 12 juli in Den Helder en op die dag werd het versleept naar het Belgische Antwerpen, waar het door een dochtermaatschappij zou worden gesloopt, waarmee op 15 juli een aanvang werd gemaakt.

Geruime tijd zijn een aantal enthousiaste mensen, waaronder enkele oud-opvarenden, bezig geweest het schip van de slopershamer te redden met de bedoeling er een museumschip van te maken met als ligplaats Harlingen. Helaas heeft deze poging niet mogen baten. Plannen waren gerezen om door scholieren de "armen en benenmachine", alsmede de radarantennes en toestellen in ere te herstellen. Overigens zouden de initiatiefnemers voor enorme financiële problemen komen te staan vanwege de zeer slechte staat waarin het schip zich bevond.

Uit de rapporten van de laatste commandant bleek namelijk dat het schip onder de waterlijn lekte en met pompen drijvende werd gehouden. Dit in tegenstelling tot een oud vakman van de Rijkswerf die beweerde dat het schip oerdegelijk was gebouwd en niet kon lekken. Het tegendeel bleek waar te zijn.

Met het naar de slopershamer afvoeren van Hr.Ms. Soemba is een brok historie uit de geschiedenis van de Koninklijke marine verdwenen.



## Hr.Ms. FLORES.

De specificaties zijn gelijk aan Hr.Ms. Soemba.

bouwwerf	: Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord te Rotterdam
bouwnummer	: 300
op stapel gezet	: 13 januari 1925
te water gelaten	: 15 augustus 1925
in dienst gesteld	: 25 maart 1926
naamseinen	: F 66, N 1, F 803, A 877
radioroepnaam	: PAAL

Omschrijving sloopembleem:



“In zilver een gestileerde schedelboom van sinopel en keel”.  
Besch. 784259/778133 van 31 oktober 1969.

Op het eiland Flores was volgens traditie op het dorpsplein een dode boom opgesteld, versierd met schedels van verslagen vijanden. Deze schedelboom is opgenomen in het embleem van de kanonneerboot Flores, dat postuum werd toegekend wegens haar schitterende staat van dienst tijdens de tweede wereldoorlog.



## LEVENSLLOOP Hr.Ms. FLORES.

Voor Hr.Ms. Flores werd onder bouwnummer 300 op 13 januari 1925 bij de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord te Rotterdam de eerste kielplaat gelegd en na een voorspoedig verlopen bouw kon op 15 augustus 1925 het casco in haar element glijden. De afbouw vergde nog tot 25 maart 1925, toen de eerste commandant, KLTZ A.F.H. Dalhuisen, het schip van de werf overnam en met het laten voorhijsen van vlag, geus en oorlogswimpel het schip in dienst stelde.

Slechts twee-en-een-halve maand waren beschikbaar om schip en bemanning op te werken, waarna het nieuwe flottieljevaartuig samen met het zusterschip Soemba in divisieverband op 15 juni uit Den Helder vertrok om via Sevilla, Tunis, Port Said, Aden, Colombo en Sabang op 18 augustus in Tandjong Priok te arriveren.

Na aankomst in het voormalige Nederlands Oost Indië werd het schip bij het eskader ingedeeld en hiermee nabij de Kleine Soenda eilanden geoefend, doch na ontbonden te zijn liep het schip op 27 oktober 1926 nabij Zwaantjesdroogte aan de grond en werd de volgende dag door Hr.Ms. De Zeven Provinciën en Krakatau vlot gebracht en voor onderzoek en herstel naar Soerabaja gesleept.



Hr.Ms. Flores gereed voor het nemen van de snelheidsproef.  
Foto IMH.

Op 27 juli 1927 werd KLTZ A.F.H. Dalhuisen als commandant afgelost door KLTZ H.A. Gregory en onder zijn leiding werden vele oefenreizen met het eskader ondernomen, waarbij tevens een groot aantal havens in de Archipel werden bezocht. Vanwege een defect aan beide machines van de onderzeeboot Hr.Ms. K VIII werd deze door de Flores op 9 mei 1928 naar Soerabaja geëscorteerd. Tussen 13 juli 1928 en 1 juni 1929 was de Flores uit dienst gesteld en lag voor groot onderhoud bij het Marine-Etablissement te Soerabaja.

Onder commando van KLTZ. J.E. Meijer Ranneft werden in november 1930 bezoeken gebracht aan Haiphong en Saigon, terwijl in april 1932 een vlagvertoonreis werd gemaakt naar de Molukken en Nieuw Guinea, waarbij tevens toezicht werd gehouden op buitenlandse vissersschepen.

In 1935 werd Hr.Ms. Flores geclassificeerd als kanonneerboot.

In maart 1936 werd het stoomschip Both van de KPM en het gouvernementsvaartuig Sirius, met aan boord de gouverneur-generaal, tijdens een inspectiereis langs de westkust van Sumatra geëscorteerd. Onder commando van KLTZ. J.C.A. Scholte werd op 2 oktober 1937 een Japans vissersvaartuig aangehouden dat weigerde te stoppen. Na enkele herhaalde waarschuwingen werd



op dit schip geschoten waarbij twee doden vielen te betreuren, waarna het vissersvaartuig naar Soerabaja werd opgebracht.

Op 11 januari 1938 werd Soerabaja verlaten voor een reis naar Australië ter herdenking van het 150-jarig bestaan van het Gemenebest, waarbij Port Darwin, Sydney, Hobart, Melbourne en Brisbane werden bezocht, waarna de Flores op 25 maart 1938 weer in Soerabaja terugkeerde.



Hr.Ms. Flores met de neutraliteitsvlag op de boeg arriveert in het voorjaar van 1940 in Vlissingen. Foto IMH.

Met het oog op de mobilisatie voor versterking van de vloot in Nederland werd op dringend verzoek van de marineleiding vanuit Nederland door de marineleiding in Indië met tegenzin gehoor gegeven en aan de Flores de opdracht verstrekt de thuisreis te ondernemen, die op 22 december 1939 vanuit Tandjong Priok een aanvang nam en waarvan op 12 februari 1940 in Den Helder werd afgemeerd. Vanwege de gespannen situatie in Europa werd door de Rijkswerf aan het schip kort onderhoud gegeven en op 20 februari 1940 trad de Ltz.1 J.G. Broekhuysen aan als de nieuwe commandant, welke functie hij tot 7 januari 1941 zou blijven vervullen.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog op 10 mei 1940 lag Hr.Ms. Flores op de rede van Vlissingen en opende het vuur op overkomende Duitse vliegtuigen. Bij dagworden van 14 mei werd order gekregen de Oosterschelde tot aan Yerseke op te stomen om vuursteun te verlenen aan de stelling Zuid-Beveland. Die avond diende het schip als een soort schietschijf voor Duitse bommenwerpers, waarop de commandant besliste naar de Westerschelde te gaan. Bij het passeren van de Hammen kreeg het schip de verankering van een ton in de stuurboordsschroef en was ten dele onmanoeuvrbaar, waarop de commandant besliste naar Zeebrugge te stomen om daar de schroef te klaren. Aangezien het duikerpak onklaar was geraakt werd doorgestoomd naar Duinkerken, waar op de avond van 15 mei ten anker werd gegaan. Op 17 mei kwam tegen het middaguur Prins Bernhard aan boord die met het schip naar Zeeland wilde, waar hij alsnog per omgaande arriveerde. De Flores echter verliet op 19 mei de haven van Duinkerken om nog diezelfde dag op de rede van Spithead te arriveren, waarna op 23 mei Portsmouth werd bereikt om bij de Dockyard in reparatie te gaan, waar onder meer de degaussingskabels werden aangebracht.

Intussen was het schip met ingang van 22 mei 1940 ingedeeld bij de Thames Local Defence Flotilla onder Brits operationeel bevel en opereerde als regel vanuit Sheerness. Tussen 1 en 16 augustus lag het schip bij HM Dockyard te Chatham in reparatie, waarna de bewakings-diensten werden hervat, waarvoor men tegen donker worden uit Sheerness vertrok en pas tegen daglicht weer in de

haven terugkeerde. Geregeld werd assistentie verleend bij reddingswerk van tijdens bombardementen getroffen schepen, waarbij op elk overkomend vijandelijk vliegtuig het vuur werd geopend.

Op 7 januari 1941 droeg Ltz.1 J.G. Broekhuysen het commando over aan Ltz.1 F.H.M. van Straelen en onder zijn leiding werd het eentonige verdedigingswerk voor de Thamesmondig voortgezet, afgewisseld door richt- en schietoefeningen.

In de periode tussen 25 augustus en 18 september lag de Flores bij de Dockyard in Chatham waar een aantal wijzigingen in de bewapening werden aangebracht. Aan beide zijden van het schip werden op de plaats van de motorsloepen Boulton Paul turrets aangebracht; de op het motorsloepsbordes staande enkelopstelling voor Hotchkiss mitrailleurs werd weggenomen en op het bakdek opnieuw aangebracht en op de plaats van de achterafstandmeter kwam een 40 mm pom-pom, waardoor het schip meer anti-luchtbewapening kreeg. Tevens werd de laadboom voor het hijsen van het drijvervliegtuig en het zoeklicht in de mast weggenomen, terwijl de mast zelf werd ingekort.

In een schrijven aan de BDZ uitte de commandant tevens het ongenoegen van de bemanning omtrent het saaie verdedigingswerk en dat men liever een offensievere rol kreeg toebedeeld. Men zou echter nog even geduld moeten uitoefenen.

Op 14 november 1941 werd bericht ontvangen dat de Flores de volgende dag naar de Tyne moest vertrekken waar het schip dienst zou gaan doen in het escorteren van konvooien tussen de Tyne en Flamborough Head, een werk dat het gehele jaar 1942 in beslag nam, hetgeen opnieuw een zeer saaie aangelegenheid was. Regelmatig werd tijdens dit werk het vuur geopend op laag over het konvooi scherende vijandelijke vliegtuigen en tussentijds werd voor het noodzakelijke onderhoud en reparatie in South- en North Shields verbleven.

Op 11 januari 1943 droeg Ltz.1 F.H.M. van Straelen met gepast ceremonieel het commando over aan Ltz.1 J.S. Bax die dit tot 2 mei 1944 zou blijven vervullen en onder wiens leiding het schip voor hetere vuren zou komen te staan. Tot dusver had de Flores langs de Britse oostkust in totaal 2690 koopvaardijsschepen geëscorteerd.

Dan... eindelijk... op 11 april 1943 kwam het bericht binnen dat de kanonneerboot een andere geheime bestemming zou krijgen. In verband hiermee werd het schip op 19 april 1943 aan het saaie konvooiwerk onttrokken en ging voor enkele lichte reparaties naar North Shields waar de bemanning zeven dagen verlof kreeg toebedeeld.

De nieuwe bestemming bleek de Middellandse Zee te zijn om, evenals het zusterschip Soemba, een rol te gaan spelen als zogenaamd bombardementsschip bij de landingen van de geallieerde troepen in Italië. Om goed voorbereid te zijn op de komende oorlogshandelingen werd gedurende de tweede helft van mei een uitgebreide opwerkperiode te Scapa Flow afgewerkt met bijzondere aandacht voor de hoofd- en secundaire batterij en na afloop hiervan in Gourock afgemeerd.

Op de dag van vertrek, 14 juni 1943, kwam in de loop van de morgen SBN J.W. Termijtelen aan boord voor een inspectie en om de opvarenden een hart onder de riem te steken en nadat hij het schip had verlaten werd om 14.00 uur ontmeerd en met een konvooi van 84 schepen koers gezet via de monding van de Taag naar de haven van Gibraltar. Ter hoogte van Lissabon werd het konvooi aangevallen door vijandelijke vliegtuigen, doch deze werden door uit Gibraltar afkomstige eigen toestellen verdreven, waarna op de voormiddag van 14 juni behouden in Gibraltar kon worden afgemeerd waar meteen werd overgegaan tot het laden van brandstof en drinkwater. Reeds de volgende morgen werd met 76 schepen naar Algiers vertrokken dat kort hierop werd uitgebreid tot 176 schepen en dit konvooi op 19 juni veilig in Algiers werd afgeleverd. Na afmeren bleek de nieuwe onderzeeboot Hr.Ms. Dolfijn, juist teruggekeerd van een succesvolle patrouille, in de haven te liggen en al spoedig werd druk bij elkaar opgelopen om ervaringen uit te wisselen.



Konvoovaren in de Middellandse Zee tijdens de tweede wereldoorlog, gezien vanaf de brug van Hr.Ms. Flores.

Foto IMH.

Op 2 juli werd met konvooi KMS 17, dat uit 40 schepen bestond, Algiers verlaten om op 6 juli in La Valetta op Malta te arriveren waar in de Dockyard Creek werd gemeerd en de voorraden werden aangevuld. Men kon gelukkig even passagieren en er werd een aanvang gemaakt met het noodzakelijke roetzagen.

In de middag van 9 juli werd met vier Britse kanonneerboten naar zee vertrokken en op de platvoet sloot men zich aan bij het uit 20 schepen bestaande konvooi MWS 36, waarbij zich ook de Soemba bevond en de motorschepen Ruys, Tegelberg en Huygens, om koers te zetten naar Kaap Passero voor deelname aan de operatie "Huskey", de invasie op de zuid- en oostkust van Sicilië.

Op de dagwacht van 10 juli was het al vroeg raak. Allereerst ontdekte een uitkijk om 05.03 uur een verongelukt zweefvliegtuig dat met 14 mensen in zee dreef die uit hun benarde positie werden bevrijd en aan boord onder doktersbehandeling werden gesteld. Ruim een uur later zat iedereen op zijn alarmpost en daverden de eerste salvo's over het water naar een batterijopstelling op de kust van Pachino. Het wemelde die dag van de "Red" of "Yellow" warnings wanneer de vijand trachtte met hun bommenwerpers de landingen te verstoren. Hoewel enkele bommen angstig dichtbij in zee vielen, bezorgden deze slechts wat schade aan kommaliewant en glaswerk.

Tot en met 13 juli werd in de baai van Marzameni huis gehouden om de dag hierna in de baai van Formiche aan koopvaardij schepen bescherming te bieden tegen luchtaanvallen, doch op 14 juli kwamen de Flores en Soemba samen bij het inmiddels veroverde Syracuse ten anker. Het verblijf was echter van korte duur, want de volgende morgen stoomden de twee "klompen" naar Augusta dat door de Duitsers als oorlogsbasis was gebruikt en danig was verwoest. Hier was even gelegenheid om tot rust te komen en de benen te strekken. In de nacht van 17 op 18 juli kreeg men een zware luchtaanval te verduren, waarbij de in de haven liggende Koningin Emma van de Maatschappij Zeeland een "near miss" kreeg en 30 gewonden te betreuren had.

Vroeg in de morgen van 18 juli werd Augusta verlaten met de opdracht storingsvuur uit te brengen op de weg van Catania naar Misterbianco en deze voor de vijand onbruikbaar te maken. Ondanks een zware mist werden aan het begin van de weg bij Catania drie salvo's afgegeven waarbij een

munitiedepot werd getroffen. Enkele uren later kwamen vijf salvo's op een kruispunt terecht en weer even later werd het schip zelf onder vuur genomen waarbij de granaatsplinters aan dek terecht kwamen. Om deze redenen werd het nevelapparaat in werking gesteld en getracht hierachter een veilig heenkomen te zoeken.

Twee Duitsers ondervonden het Nederlandse antwoord als volgt aan den lijve:

Sagte der Heintz:...*"Nah, die verdammte Holländer machen uns das Leben ganz Hellisch"*.

Sagte der Fritz:...*"Nah, Jung Köpfe weg, da kommt wider so ein ungeheures salvo! Sollte doch der Führer wissen wie wein Kinder hier ver..."*

R.I.P. Heintz..., R.I.P. Fritz...!

Op de hondewacht van 21 juli kwam "het happie" op 3 meter naast de bak terecht. Een "near miss" van een pantserbom. Het schip kreeg een flinke opdoffer en op de brug stonden de mensen tot hun middel in het water. Het licht viel uit, kanon 2 en 3 werden beschadigd, het kompas was kapot, doch het allerergste was dat een olieleiding naar de ketels was gesprongen, zodat de stookolie in het schip stroomde en wegens brandgevaar twee ketels buiten bedrijf moesten worden gesteld. Ook bleek een huidplaat losgesprongen te zijn waardoor zeewater met een dikke straal naar binnen stroomde. De in werking gestelde pompen sloegen af vanwege verstopping door de daar liggende koffiebonen. Met man en macht werd gewerkt om het ongemak te verhelpen. Twee in de haven liggende koopvaarders werden tijdens dit bombardement getroffen.

Nadat op 23 juli het jachtterrein was verlaten werd terloops onderweg met kanon 1 het vuur geopend op een Italiaanse onderzeeboot. Men dacht twee treffers te hebben geboekt, hoewel ze vrij dichtbij lagen. Op 25 juli werd Malta bereikt waar men tot 1 augustus kon uitrusten. Onmiddellijk werd overgegaan tot het laden van brandstof en munitie, omdat de gehele voorraad van 600 granaten voor de 15 cm kanons was verschoten. Tevens werd door duikers de reparatie aan de zwaar beschadigde huidplaten verricht.

In de nacht van 1 augustus werd naar de oostkust van Sicilië vertrokken waar de volgende morgen naast de Soemba in de haven van Augusta ten anker werd gegaan. Hier kwam op 5 augustus het trieste bericht binnen dat de commandant van de Soemba, KLTZ. J.J.M. Sterkenburg was gesneuveld. De verslagenheid was groot op beide Nederlandse schepen die zo nauw met elkaar verweven waren. Helaas moest de Flores binnen één uur stoomklaar zijn en kon dus geen afvaardiging sturen toen overste Sterkenburg de volgende morgen door zijn eigen mensen werd begraven.

Om 11.00 uur die morgen kreeg de Flores opdracht naar de zuidelijke ingang van Straat Messina te stomen. Drie uur later kwam het schip onder vuur te liggen van vier vijandelijke walbatterijen die helaas niet gelokaliseerd konden worden, doch even later werden enkele salvo's op het station van Taormina gedeponneerd.

Op maandagmorgen 9 augustus doken uit een zwaar bewolkte hemel plotseling 6 Focke Wulfs boven de haven van Augusta waar de Flores was gestationeerd. Enkele bommen vielen op slechts 100 meter afstand in het water en sloeg een 20 mm granaat in het houten dek naast kanon 2, maar gelukkig werd niemand gewond.

De volgende morgen werd opdracht gekregen om de weg tussen Riposto en Taormina onder vuur te nemen. 26 Granaten kregen een enkele reis op de havenwijk van Riposto, vanwaar de weg naar Taormina begint. Kort hierna werd een doel tot zwijgen gebracht dat een Duitse tank bleek te zijn die het leven van de geallieerde troepen zuur maakte.





Het opvoeren van de 40 mm granaten aan boord van Hr.Ms. Flores.  
Foto IMH.

Nagenoeg iedere dag was er wel een vijandelijk doel dat onderhanden genomen werd en zo langzamerhand begonnen de munitiebergplaatsen open ruimtes te vertonen, zodat op 22 augustus in Malta werd teruggekeerd om de voorraden weer op peil te brengen. Het verblijf was echter van korte duur, want de volgende dag werd met konvooi GUS 13, dat uit 11 schepen bestond, naar Bizerta gestoomd dat in de nacht van 26 augustus werd bereikt. Vlak voor het binnenlopen werd een half onderwater liggende tanker gezien die met succes door een Engelse torpedobootjager in brand werd geschoten. In de periode tussen 5 en 16 augustus werden 13 bombardementen uitgevoerd waarbij de Flores zelf 11 maal onder vijandelijk vuur kwam te liggen.

In de avond van 8 september kwam het verheugende bericht binnen dat Italië zich onvoorwaardelijk had overgegeven, hetgeen door iedereen op luidruchtige wijze werd gevierd. Men dacht dat hiermee de oorlog was afgelopen, doch dat bleek een misrekening te zijn.

Van 9 tot 11 september werd ondersteuning verleend aan de operatie "Avelanche" in de bocht van Salerno. Doch op de dagwacht van 11 september werd de Flores plotseling in het zonnetje gezet. Een groen licht werd vóór de boeg, en een rood licht over het achterschip gegooid met een tiental witte fakkels boven het schip. Ongeveer 16 Duitse bommenwerpers lieten hun vernietigende lading vallen waardoor de zee in één kokende massa veranderde. Één bom kwam vlak aan bakboordsboeg terecht en tegelijkertijd een aan stuurboord achteruit. Het schip werd ongeveer één meter uit het water gelicht en om haar lengteas verwrongen. Op de brug stond men tot aan het middel in het



water. Beide machines stopten, het licht viel uit en de Flores kwam op een oor te liggen, maar dat was van korte duur. Iedereen was van mening dat het schip getroffen was, maar dat bleek niet zo te zijn. De verwarring duurde slechts even toen het hoofd machinekamer naar de brug belde dat de machines hun werk konden vervolgen.

Voorzichtig manoevrerend werd deze hel verlaten. Twee watertanks waren losgesprongen en het vrijkomende water veroorzaakte de slagzij. Stuurboordsschroefas was ontzet, waardoor water naar binnen stroomde, doch dat was met lenspompen bij te houden. Aan gevechtswaarde had de Flores belangrijk ingeboet. De stroomleveraar van de Boforsmitrailleurs lag van haar fundatie af, alsmede de centrifugaalpomp van de machinekamer. De hoofdbrandstofleiding was gesprongen en doordat de olie willig in het scheepsvlak stroomde werd het brandgevaar vergroot. Van het elektrische net was alles wat breekbaar was gebroken. Het licht en het elektrisch kompas waren buiten werking. De radarantenne was uit de mast naar beneden gevallen, de stuurkamer maakte water en de schroefas een hels lawaai. Het nevelapparaat en echolood waren vernield.

Tegen zeven uur die morgen kwam de Amerikaanse rescue sleepboot Moresco langs om bij het herstel van de ergste schade te assisteren, waarbij tevens een sleeptros werd overgebracht en die de ongelukkige Flores op 14 september in Palermo afleverde voor herstel. Hiermede kwam voor het schip een einde aan de strijd bij Salerno. In Palermo kreeg het een grondige reparatiebeurt en kon weer eens uitgebreid gepassagierd worden. Tevens werd met enige droefenis het enige slachtoffer van de aanval begraven, namelijk de sloopshond. Bij de bomaanval was het arme beest onder het stalen bed van de commandant weggekropen en raakte met zijn rug bekneld tussen een ijzeren staaf en de ijzeren matras en had sindsdien een verlamd achterlijf. De scheepsarts kon niet anders doen dan de pijn met injecties verlichten.

Op 27 september was de kanonneerboot weer op en top in orde en vertrok met een konvooi naar Bizerta in afwachting van nadere operatiebevelen. Deze hielden in een vertrek op 4 oktober met konvooi KMS 27 naar Alexandrië, waarin ook de Soemba vertegenwoordigd was, doch halverwege kreeg men opdracht naar Bizerta terug te keren waar, na aanvulling van de voorraden, met een konvooi van 3 schepen naar Napels werd vertrokken. Volgens tellingen van de commandant kwam hiermee het aantal geëscorteerde schepen op 2913.

In de morgen van 13 oktober kwam de opdracht binnen naar de monding van de Vulturno op te stomen om aan de 5th Army flanksteun te verlenen tijdens de operatie "Stanley". Een knooppunt van wegen bij Canello en Mandragona werd onder vuur genomen, doch even later kwam het schip zelf onder vuur te liggen van een walbatterij bij het Pascopaganokanaal, maar de aanslagen lagen ongeveer 500 meter tekort.

In de middag werd de Flores uit een bewolkte hemel plotseling door 8 duikbommenwerpers aangevallen. Vijf bommen vielen in de buurt, waarvan één op 15 meter van het achterschip aan bakboord. Omdat het schip in ondiep water opereerde vloog een golf van modder, kruitslijm en splinters over het achterschip. Ondanks dat de daar aanwezigen er uit zagen als varkens, vielen er gelukkig geen slachtoffers. De dag hierop werd in de haven van Napels afgemeerd voor ketelreparatie.

Op 8 november kwam het trieste bericht binnen dat het motorschip Marnix van Sint Aldegonde van 19.355 ton van de Maatschappij Nederland, dat als troepentransportschip fungeerde, op weg naar Napels door luchttorpedo's was getroffen en gezonken, hetgeen een grote verslagenheid teweeg bracht, maar een geluk bij een ongeluk was dat geen der opvarenden was omgekomen.

Op 12 november werd met een konvooi naar Malta vertrokken waar nieuwe radarapparatuur werd ingebouwd. Op 5 december werd met een konvooi van 21 schepen via Augusta naar Napels gestoomd waar langs een Italiaans hospitaalschip werd afgemeerd dat door de terugtrekkende Duitsers grondig was vernield. Meteen werd overgegaan tot het laden van brandstof en moest men binnen 6 uur stoomklaar zijn voor deelname aan de operatie "Bigot", die echter vanwege de slechte weersomstandigheden enkele dagen werd uitgesteld.

Op 13 december werd weer zee gekozen en opgestoomd naar de baai van Porzuolli waar bij Gaeta tijdens een afleidende operatie 30 salvo's naar de vijand werden verzonden, doch de volgende dag was het schip weer in Napels terug waar tot 29 december werd verbleven. Op die dag werd bij Gaeta opnieuw de boel op stelten gezet, ditmaal met 19 salvo's om na afloop hiervan via Augusta naar Malta te koersen met de bedoeling daar de jaarwisseling te vieren. Het was beestenweer en terwijl

de Flores als een razende tekeer ging, gaf het kompas de geest met als gevolg dat pas bij aanvang van de voormiddag op Nieuwjaarsdag de haven van La Valetta werd bereikt, waar zo snel mogelijk de voorraden werden aangevuld. Op de voormiddag van 2 januari meldde de uitkijk dat de Soemba op de rede verscheen en twee uur later lagen de beide Nederlandse "klompen" lekker naast elkaar afgemeerd om met elkaar de doorstane ervaringen uit te wisselen. Onder strikte voorwaarden binnen 24 uur stoomklaar te zijn werd toestemming verkregen enkele kleine reparaties uit te voeren. Een verrassing was toen op 7 januari plotseling de luchtveger Hr.Ms. Jacob van Heemskerck de haven binnen liep die op weg was naar Algiers, zodat het die avond in La Valetta wemelde van de Nederlandse Jannen.

In de morgen van 11 januari 1944 werd het gastvrije Malta verlaten en buitengaats volgde de ontmoeting met de nieuwste aanwinst van de Koninklijke marine, Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau als konvooi-escorteur, waar heftig mee gezwaaid werd. Nog diezelfde avond werd op de rede van Napels ten anker gegaan waar een enorme concentratie van schepen was verzameld. Passagieren was er niet bij omdat in Napels vlektyfus heerste en niemand zin had om zich vooraf te laten inenten.

In de nacht van 21 op 22 januari kwam het bericht binnen om binnen een half uur stoomklaar te zijn en arriveerde de nieuwe BLO (Bombardment Liaison Officer) aan boord met operatiebevelen voor de landingsoperatie "Single" bij Anzio. Snel werd nog even langs zij een tanker verse brandstof geladen om vervolgens het ruime sop te kiezen. Tegen de middag werd het gevechtsterrein bereikt waar het doorlopend luchtalarm was en opgestoomd werd naar de bombardementspositie waar het anker in de grond ging. Aan rear-admiral Troubridge werd de aanwezigheid gemeld die het seintje "*anchor as convenient*" terugseinde. Nauwelijks was men hieraan begonnen of het schip kwam onder vijandelijk vuur van de wal te liggen, doch gelukkig vielen er geen treffers.

Het bleef er bij Anzio warm aan toe gaan en de Flores hield op en neer in het geveegde kanaal, terwijl het weer er ook niet beter op werd. Bij dag worden van 23 januari werd het schip naar de "*rough weather area*" gestuurd. Hr.Ms. Flores was namelijk niet uitgerust met gestabiliseerde richtmiddellen die het schieten bij zwaar slingerend schip zo precies maakten, waardoor het zogenaamde "pin point"-schieten aan moderner schepen moest worden overgelaten. De opvarenden kregen die dag nogal wat onaangename indrukken te verwerken toen zij eerst de torpedobootjager HMS Janus met man en muis in de diepte zagen verdwijnen en vervolgens de torpedobootjager HMS Jarvis met een afgerukte boeg naar Napels zagen wegslepen.

Tegen de avond van de 25<sup>ste</sup> januari stak er een zware noordwester storm de kop op en werd aan boord opgelucht adem gehaald omdat dit de kans op luchtaanvallen aanzienlijk verminderde. In de loop van de volgende morgen nam het natuurgeweld tijdelijk iets af, doch door de zware regenbuien was het onmogelijk om een peiling van de wal te nemen om de positie te bepalen. Heel de dag bleef het een heksenketel in de lucht en regelmatig kwamen neergeschoten vliegers aan hun parachute hangend naar beneden. Met het vorderen van de dag stak ook de storm haar kop weer op en rond 18.00uur denderde plotseling een zware stortzee over het schip heen die de deuren naar de machinekamer en de officiersverblijven forceerde en een flinke hap water naar binnen smakte. In het hoofdschakelbord ontstond kortsluiting en een begin van brand, dat echter spoedig was geblust, maar hierdoor was het elektrische net onbruikbaar geworden, evenals de radar, de gyrokompassen en de anti-luchtbatterij. Meteen kwamen de monteurs in actie en de volgende morgen was de zaak provisorisch hersteld. Vervolgens werd bericht ontvangen naar Napels te stomen waar een driedaags herstel volgde en aan de Anzio-periode een einde kwam zonder dat de hoofdbatterij in actie was gekomen. Dit betekende wel een klein lichtpuntje, omdat intussen aan het licht was gekomen dat de 15 cm kanons ernstige slijtage begonnen te vertonen. De normale levensduur van deze kanons was goed voor 200 schoten met gevechtslading en dit aantal was inmiddels reeds verdrievoudigd.

Nadat op 30 januari alle apparatuur in ere was hersteld kon gedurende twee dagen in een kleine baai bij Sorrento ten anker worden gegaan en onder stralende weersomstandigheden even de oorlog worden vergeten. Doch deze droom werd op 3 februari weer wreed verstoord door de opdracht om samen met de Soemba via Napels naar het Formia-gebied te gaan. In de baai van Gaeta werden tussen 4 en 8 februari bombardementen uitgevoerd. In de morgen van 4 februari werd het operatieterrein bereikt. Het was glashelder weer en de straten en huizen van het plaatsje waren duidelijk te onderscheiden, terwijl er in de lucht volop bedrijvigheid heerste.

In het verslag van de commandant, de Ltz.1 J.S. Bax staat het volgende te lezen:

*...”Een Spitfire stort brandend in onze buurt in zee en de piloot komt aan zijn parachute een paar mijl bij ons vandaan in het water terecht. Met uiterst vermogen stomen we er naar toe. Één onzer mariniers, marinier 3<sup>e</sup> klas van de Wal, springt buitenboord en bindt de man, die geen teken van leven meer geeft, een reddingslijn om en we slagen erin hem binnenboord te krijgen. Na enige uren kunstmatige ademhaling te hebben toegepast komt dokter Borgeld echter melden dat de drenkeling hoogstwaarschijnlijk aan inwendige kwetsuren is overleden. Onze vlag gaat die dag halfstok”.*

Nog diezelfde middag werd de vlieger tijdens een korte plechtigheid met militaire eer een zeemansgraf bezorgd.

In de middag van 8 februari kwam een inspecteur van de Artilleriebewapening Middellandse Zee aan boord om een onderzoek naar de deugdelijkheid van de hoofdbatterij in te stellen. Zijn rapport wees uit dat de 15 cm kanons in deplorabele toestand verkeerden en hoogstnoodzakelijk aan vernieuwing toe waren. De hoofdbatterij werd afgekeurd en opdracht ontvangen om naar Malta te gaan. Daar werd tot 25 februari verbleven toen samen met de Soemba het uit 74 schepen bestaande konvooi MKS 41 naar Algiers werd gebracht, waarna op 1 maart in Gibraltar werd afgemeerd. Meteen werd brandstof geladen en kon aan de wal eindelijk de benen weer eens gestrekt worden. Bovendien werden extra hoeveelheden bananen en sinaasappelen voor vrienden en bekenden in Engeland ingeslagen.

De volgende dag werd samen met het zusterschip in konvooi aan de reis naar Engeland begonnen en eerst een flink eind om de west de Atlantische Oceaan ingestoomd om het onderzeebootgevaar te verkleinen. Op 5 maart echter raakte één der schepen uit het konvooi defect er werd door een sleepboot op sleeptouw genomen omdat achterlaten een zekere ondergang zou betekenen. Dat dit gevaar niet ondenkbeeldig was bleek wel op donderdag 9 maart. Het korvet HMS Aspendale kreeg op haar asdic een onderzeebootcontact. Plotseling werd om half twee in de middag in oostelijke richting een zware explosie waargenomen en bleek dit korvet door een torpedo te zijn getroffen. Een toegesnelde torpedobootjager kon slechts drie overlevenden uit zee opvissen.

Op vrijdag 10 maart verlieten de Flores, Soemba en het versperringsvaartuig HMS Alsey het konvooi met bestemming Plymouth. De volgende dag ontving men het bericht dat men in verband met het Duitse E-boot gevaar niet 's nachts langs de Engelse kust mocht stomen. Daarom werd besloten maar een slag door de Ierse Zee te maken. Commandant Bax schreef hierover:



Hr.Ms. Flores in 1946 afgemeerd langs de Rotterdamse Parkkade.  
Foto IMH.

*...”Terwijl we hiermee bezig zijn, blijkt uit opgevangen telegrammen dat één der vliegtuigen van Coastal Command onze schepen heeft verkend en ze identificeert als twee Duitse jagers van onbekend type. Dat is zeer flatterend voor onze oude scheepjes maar over enige ogenblikken kan het fataal zijn! We mogen niet seinen! Dat zou aan de Duitsers onze aanwezigheid verraden. Maar we zouden toch graag willen laten weten, dat we vriend, en geen vijand zijn. We draperen onze schepen met de allergrootste Nederlandse vlaggen die we hebben en leggen boven op de kanonschilden ook vlaggen uit. Een half uur later staan we doodsangsten uit, als er inderdaad een groep bommenwerpers op ons af komt. We zwaaien met alle armen en vlaggen die beschikbaar zijn en seinen met de seinlamp dat we heus geen kwaad bedoelen. Ze vliegen éénmaal over ons heen, terwijl we in angstige spanning naar boven kijken of ze geen bommen loslaten, maar gelukkig verdwijnen ze daarna”.*

In de loop van de middag kreeg de Soemba een onderzeebootcontact en ging er een dieptebom overboord. In plaats van een onderzeeboot bleek het een grote school vis te zijn die dankbaar aan boord werd genomen en voor een vers braadje zorgde.

In de avond van 12 maart ankerde het kleine verband in Plymouth, waarna de volgende morgen naar Portsmouth werd doorgestoomd. Na het afgeven van munitie werden de kanonslopen van de hoofdbatterij verwisseld met die van de uit dienst gestelde kruiser Hr.Ms. Sumatra en kreeg het schip een grondige reparatiebeurt, waarbij de bemanning eindelijk weer eens van verlof kon genieten.

Op 16 maart bracht de minister van marine, tevens Bevelhebber der Zeestrijdkrachten, de luitenant-admiraal J.Th. Furstner met zijn chef staf, vice-admiraal J.W. Termijtelen, een bezoek aan boord, waarbij schip en bemanning werden geïnspecteerd en de aangetreden equipage voor de boeg werd toegesproken waarin hij aan allen zijn dank uitsprak voor het goede werk in de Middellandse Zee.

Verder kondigde hij het bezoek aan van Hare Majesteit de Koningin. Zij kwam op 22 maart in gezelschap van Prins Bernhard aan boord en reikte hierbij een aantal onderscheidingen uit, op het moment dat beide "klompen" netjes naast elkaar in Portsmouth lagen afgemeerd. Dit bezoek werd door alle opvarenden als een hoogtepunt ervaren.

Gedurende de gehele maand april verbleef de Flores op de werf in Portsmouth waarbij met het repareren slechts rekening werd gehouden dat het schip nog maar twee of drie maanden mee behoefde te gaan, teneinde in ieder geval aan de zomeroperaties mee te kunnen doen. Een tweede overweging bij het uitvoeren der reparaties was, dat de Dockyard zo overvoerd met werk was, dat slechts het hoognodige kon geschieden. Het resultaat was dat van de ingediende reparatielijst de helft tot een derde werd uitgevoerd, waarbij het schip van 17 april tot 2 mei in het dok lag. Op 19 mei werden de hoofdmachines en alle hulpwerktuigen beproefd en was de bemanning intussen van verlof teruggekeerd. Op 2 mei droeg Ltz.1 S.J. Bax met gepast ceremonieel zijn commando over aan de Ltz.1 G. Koudijs.

Op 1 juni ontving de commandant de laatste instructies omtrent de operatie "Neptune" dat gepland stond in de ochtend van 6 juni (D-Day). Hr.Ms. Flores was ingedeeld bij de "Eastern Task Force" en vormde met de kruisers HMS Belfast en Diadem groep E van de bombardementsschepen onder commando van schout-bij-nacht F.H.G. Dalrymple-Hamilton.

De Flores was die nacht in konvooi met de andere bombardementsschepen naar Frankrijk overgestoken en om half vier voor Arromanches ten anker gegaan. Het was nog donker en het wachten was op het eerste daglicht. De order was dat om 04.12 uur op 6 juni alle schepen tegelijk het vuur zouden openen op Hitler's Atlantik Wall. En zo gebeurde het dan ook! Over een afstand van 45 kilometer lag een vloot van slagschepen, slagkruisers, zware- en lichte kruisers in een keurige lijn voor de kust van Normandië en het uitbreken van dit bombardement was een niet-alledaagse gebeurtenis.

Aan de Flores was opgedragen om drie kanonnen van 88 millimeter in het westen van Arromanches te vernietigen of uit te schakelen. Die drie kanonnen waren gericht op het stuk strand van Arromanches waarover het Britse leger aan land wilde gaan. De uitschakeling was dus een zaak van het grootste belang voor de Britse Army. Daarbij was het een grote voldoening dat de Admiralty, na jaren lang met de Nederlandse marine te hebben samengewerkt, een zodanig vertrouwen in ons vakmanschap stelde, dat zij deze kritische opdracht uit handen gaven aan "foreigners".

De eerste officier van de Flores, de Ltz.1 G.J. Platerink, omschreef het als volgt:

*... "De beschieting van de 88 millimeterbatterij was artilleristisch gezien een eenvoudige zaak. Onze schootsafstand was vier kilometer en bij het eerste licht konden wij met onze sterke artilleriekijkers de kanonnen, althans de kazematten, duidelijk zien. Het had geen zin om te trachten het beton kapot te schieten en daar wij aan een duidelijke tijdslimiet waren gebonden, besteedden wij de tijd aan het uitschakelen van de bemanning. Te dien einde schoten wij rakelings langs de kazematten, zodat de granaten in de rug van de bemanning insloegen. Door deze routine maar lang genoeg vol te houden zagen wij om 07.00uur geen leven meer. Onze commandant kon rapporteren dat de opdracht was uitgevoerd en dat wij beschikbaar waren voor verdere opdrachten. Zolang die er niet waren – er kwamen in de loop van de dag nog wel aanvragen voor vuursteun aan het gelande leger – konden wij op ons gemak het spektakel van deze historische landing observeren. Daar ik als eerste officier eigenlijk niets te doen had tijdens de beschieting kon ik het geheel op de film vastleggen. Van wat er aan de wal gebeurde hoorde je niets en later vernamen wij dat de dappere soldaten van de landende legers in de meest verschrikkelijke situaties verzeild raakten.*

In de periode tot 30 juni had de Flores intussen zo'n 825 granaten naar de vijand verzonden en raakten de kanons belangrijk uitgeschoten en werd aangenomen dat deze de grens van hun levensduur hadden bereikt. Voor artilleristische lezers in misschien een toelichting op de toestand van 30 juni interessant om te weten dat de toename van de diameter op 25 mm afstand van het begin der trekken en velden was:

Bij kanon 1 (Krupp no.48) 8,05 mm. Bij kanon 2 (Krupp no.50) 7,97 mm. Bij kanon 3 (Bofors no.54) 8,25 mm. Aangezien de maximaal toegestane vergroting der diameter 7,5 mm bedroeg werd aangenomen dat de grens van de levensduur der vuurmonden bereikt was. Met kanon 1 waren 432 schoten afgegeven, met kanon 2 428 schoten en met kanon 3 442 schoten.



Daarom keerde de Flores op 30 juni naar Portsmouth terug om brandstof en munitie te laden en tevens om de kanonslopen te laten verwisselen voor drie stuks tweedehands kanons van de kruiser Sumatra, waarna het schip op 21 juli weer gereed was om aan de strijd deel te nemen. Hiervoor werd positie gekozen in de Britse sector "Juno" en opnieuw verwisselden een groot aantal 15 cm granaten van eigenaar, zei het dat deze ze niet heel in handen kreeg. Op 6 augustus bracht een gedeelte van de bemanning een bezoek aan Arromanches III om de uitwerking te bezien van het grote aantal granaten van de Flores die daar terecht waren gekomen.

Op 7 augustus vertrok de Flores voor de laatste maal van het strijdtoneel en kwam in de loop van de avond op de rede van Spithead ten anker waar het schip gedurende de rest van de maand zou blijven liggen. Op 3 september ontving men bericht dat Hr.Ms. Flores van de "Expeditionary Force" werd vrijgemaakt en twee dagen later kwam de opdracht op te stomen naar Londen om daar met een verminderde bemanning in dienst te worden opgelegd. Hiermee was een einde gekomen aan de zeer intensieve oorlogsloopbaan van de "Terrible Twins", omdat ook het zusterschip eenzelfde lot had ondergaan. Op de Medway bij Sheerness werd munitie in een langs zij liggende prauw afgegeven en op 8 september werd om 17.40 uur langs zij Hr.Ms. Soemba in Shadwell New Basin afgemeerd.

Het schip werd in dienst opgelegd met een kernbemanning van 7 officieren, 11 onderofficieren, 20 korporaals en 48 manschappen dat voldoende was om – in niet gevechtssklare toestand – enige korte vaartochten te maken. Het schip bleef gereed voor eventueel vertrek naar zee op 48 uur gereedheid.

Op 7 november 1944 droeg de Ltz.1 G. Koudijs met gepast ceremonieel het commando over aan de eerste officier, de Ltz.1 G.J. Platerink, die dit op zijn beurt op 22 november overdroeg aan de Ltz.1 A. van Miert. De kernbemanning was intussen in verband met andere behoeften, onder andere voor de "Port Party's" voortdurend gereduceerd, waardoor de vaargereedheid van 48 uur niet meer gegarandeerd kon worden en nu werd gesteld op 7 etmalen.

Er volgde nu een periode van snelle opeenvolging van het commando. Op 16 januari 1945 vond een commandowisseling plaats toen Ltz.1 KMROV C.M. de Jager dit van Ltz.1 A. van Miert overnam.. Op 15 februari werd dit overgenomen door Ltz.1 P. Schotel, op 28 mei door KLTZ. J.A. Gauw, op 29 augustus door Ltz.1 L.E. van Laer, op 6 september door Ltz.1 J.A. Rauws en op 22 september weer door Ltz.1 L.E. van Laer, waarbij tevens het bevel werd gevoerd over de andere in Shadwell New Basin liggende schepen, met name het depotschip Margriet en Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau, waarna op 22 oktober het commando werd overgenomen door Ltz.1 B.A.W. Beyer.

Met ingang van 28 maart 1946 werd het commando overgenomen door Ltz.1 L.E. van Laer en onder zijn leiding de volgende morgen ontmeerd en naar Rotterdam vertrokken, waar op de voormiddag van 1 april aan de Parkkade werd afgemeerd. Hier kreeg de Flores tijdelijk de functie van logementschip voor de Onderzeedienst in Rotterdam.

Op 7 juli 1946 nam KLTZ. G. Kruys het commando op zich en onder zijn bevel werd een veerdienst tussen Rotterdam en Londen onderhouden, waarbij de Flores zich de slechte reputatie van "Smokkelschip" verwierf. In die eerste na-oorlogse jaren waren er in Nederland nauwelijks fietsbanden verkrijgbaar en in Engeland volop. Begrijpelijk dat een aantal bemanningsleden mogelijkheden zagen om hun financiële middelen uit te breiden. Weldra kreeg het schip de bijnaam "28 x 1½", de destijds gangbare bandenmaat. Uiteraard stak de marineleiding hier een stokje voor en werden de schuldigen gestraft.

Op 30 april 1947 werd Hr.Ms. Flores uit dienst gesteld en door de Rijkswerf in Den Helder in groot onderhoud en reparatie genomen. In april 1948 was het schip weer vaargereed en deed dienst als artillerietender en maakte als zodanig vaar oefeningen ten behoeve van de artillerie-opleidingen. In deze periode werd van 15 tot 18 mei een bezoek aan Ostende gebracht. Op 25 juni werd op de rede van Texel de eerste na-oorlogse vlootrevue gehouden waarbij ook de Flores vertegenwoordigd was en deed het schip vanaf 4 augustus 1948 dienst als Politievaartuig voor de visserij op de Noordzee en bezocht van 4 tot 8 oktober Kopenhagen in verband met de jaarlijkse bijeenkomst van de Permanente Raad voor onderzoek van de zee (International Counsel for Exploration of the sea).

Bij Koninklijk Besluit van 10 november 1948 no. 31 werd aan Hr.Ms. Flores toegekend de:

## KONINKLIJKE VERMELDING BIJ DAGORDER.

met de bewoordingen:

*...”Onze kanonneerboot Flores heeft zich in de Europese wateren onderscheiden van mei 1940 tot augustus 1944 door uitstekende daden bedreven door de bemanning tegenover de vijand, door met veel succes en tot grote voldoening van de geallieerde bevelvoering directe daadwerkelijke artilleriesteun te verlenen bij de landingsoperaties op de zuid- en oostkust van Sicilië in juli, augustus en september 1943; op de westkust van Italië in oktober 1943; op het Anzio- en Formiafront in december 1943 en in januari en februari 1944, en uiteindelijk op de kust van Normandië in juni, juli en augustus 1944, bij welke operaties het schip vele malen onder vijandelijk vuur lag, verschillende vijandelijke vliegtuigaanvallen had te verduren en zelfs gedurende de operatie “Avalanche” in de bocht van Salerno zodanige averij opliep, dat het van het gevechtsterrein moest worden weggesleept.*

*Voorts door de eer van de Nederlandse vlag op de vrije wereldzee hoog te houden door het veilig escorteren van totaal 3.070 schepen, waarvan 2.690 schepen langs de oostkust van Engeland, waarbij een voortdurende strijd moest worden gevoerd tegen vijandelijke vliegtuigen en motortorpedoboten”.*

De ererol van Hr.Ms. Flores kan als volgt worden samengesteld:  
Sicilië, Salerno, Anzio, Garigliano, Gaeta en Normandië.

In februari 1949 ging de Flores naar Amsterdam en werd ter beschikking gesteld van de commandant van de Technische Opleidingen, doch keerde in september weer naar Den Helder terug voor hoognodige onderhoudswerkzaamheden.

Van 8 mei tot 12 augustus 1950 werd gevaren voor de adelborstenopleiding waarmee van 21 tot 24 juli Falmouth werd bezocht om vier dagen later weer in Rotterdam af te meren.

In oktober 1950 werd het schip geclassificeerd als fregat met naamsein F 803 en diende vanaf 20 december van dat jaar als logementschip voor de matrozenopleiding in Vlissingen. Met ingang van 1 mei 1955 werd het een immobiel schip en vanaf september dat jaar toegevoegd aan de commandant maritieme middelen te Vlissingen en lag van 30 juni tot 7 juli bij de Koninklijke Maatschappij De Schelde in Vlissingen voor een onderhoudsbeurt in het droogdok.

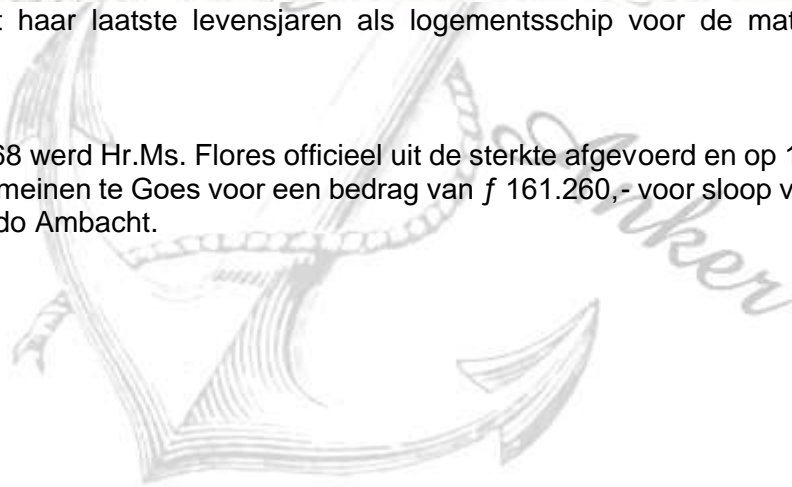
Begin juli 1960 werd Hr.Ms. Flores omgedoopt in Hr.Ms. Van Speijk in verband met een Koninklijk Besluit van 11 februari 1831 nummer 81, waarin werd bepaald dat steeds een schip van oorlog de naam Van Speijk zal dragen. Op 14 juli 1960 werd namelijk de kanonneerboot Hr.Ms. Van Speijk uit de sterkte afgevoerd en toen op 5 maart 1965 het nieuwe fregat Van Speijk te water werd gelaten kreeg de Flores haar oude naam weer terug.

Op 27 juni 1963 werd de Van Speijk (Flores) als wachtschip vervangen door Hr.Ms. Jacob van Heemskerck en naar Den Helder gesleept om daar dienst te doen als logementschip en toegevoegd aan Hr.Ms. Zuiderkruis. Op 22 juni 1964 werd het schip vervangen door Hr.Ms. Tromp en ging weer terug naar Vlissingen. In de periode van 18 tot 31 september 1965 fungeerde het schip nog als logementschip voor de mijnendienst in Vlissingen.



Hr.Ms. Flores sleet haar laatste levensjaren als logementsschip voor de matrozenopleiding te Vlissingen.  
Foto IMH.

Op 26 augustus 1968 werd Hr.Ms. Flores officieel uit de sterkte afgevoerd en op 12 november 1968 via de dienst der domeinen te Goes voor een bedrag van f 161.260,- voor sloop verkocht aan Frank Rijdsdijk te Hendrik Ido Ambacht.



MINISTERIE VAN DEFENSIE  
MARINE

Afdeling: Marinestaf  
Nummer: 766297/77413  
Onderwerp: afvoeren van de sterkte  
Van Hr.Ms. Flores

's Gravenhage. 16 september 1968

DE MINISTER VAN MARINE

gelet op:  
de Koninklijke machtiging, verleend bij kabinetsrescript van 26 augustus 1968 nr.73;

gehoord:  
het advies van de chef van de marinestaf en de vlagofficier materieel;

overwegende:  
dat Hr.Ms. Flores geen operationele waarde meer heeft en dat aan Hr.Ms. Flores als logementschip geen behoefte meer is;

bepaald:  
dat Hr.Ms. Flores met ingang van de datum van deze beschikking uit de sterkte der zeemacht zal worden afgevoerd;

dat met de tot de scheepsuitrusting behorende uitrustingsregister en legger-inventarisgoederen, alsmede met alle materialen van de scheepsinstallatie wordt gehandeld op de wijze aan te geven door de vlagofficier materieel;

dat de beschikkingen vermeld in de bijlagen, met de daarbij vastgestelde uitrustingsbescheiden voor Hr.Ms. Flores, met ingang van de datum van deze beschikking worden ingetrokken;

dat tenslotte evengenoemd vaartuig ter verkoop zal worden overgedragen aan de dienst der domeinen;

draagtop aan:  
de vlagofficier materieel en de commandant der zeemacht in Nederland, ieder voor zover het hem betreft, het nodige te doen verrichten voor de uitvoering van deze beschikking.

## VERANTWOORDING BRONNEN.

- 1 Marinemonografiën, deel 2, hoofdstuk 16. Archief Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag.
- 2 Jaarboeken van de Koninklijke marine, diverse jaargangen, Den Haag.
- 3 Maandblad Alle Hens, diverse jaargangen.
- 4 Reportages Leeuwarder- en Helderse Courant, 1984, 1985.
- 5 Batterij gereed... Vuur! J.S. Bax, Rotterdam 1948.
- 6 Foto's Dhr. H.H. Kragt, Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag.
- 7 Databestand auteur.

