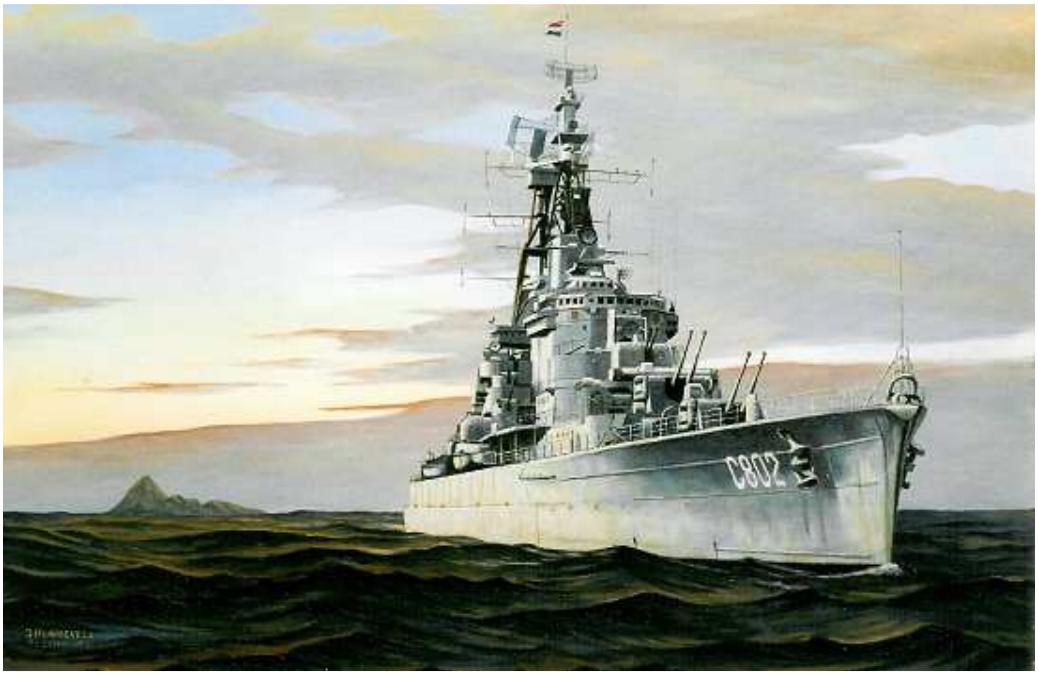
Schepen van de koninklijke Marine in woord en beeld



Hr. Ms. DE ZEVEN PROVINCIËN

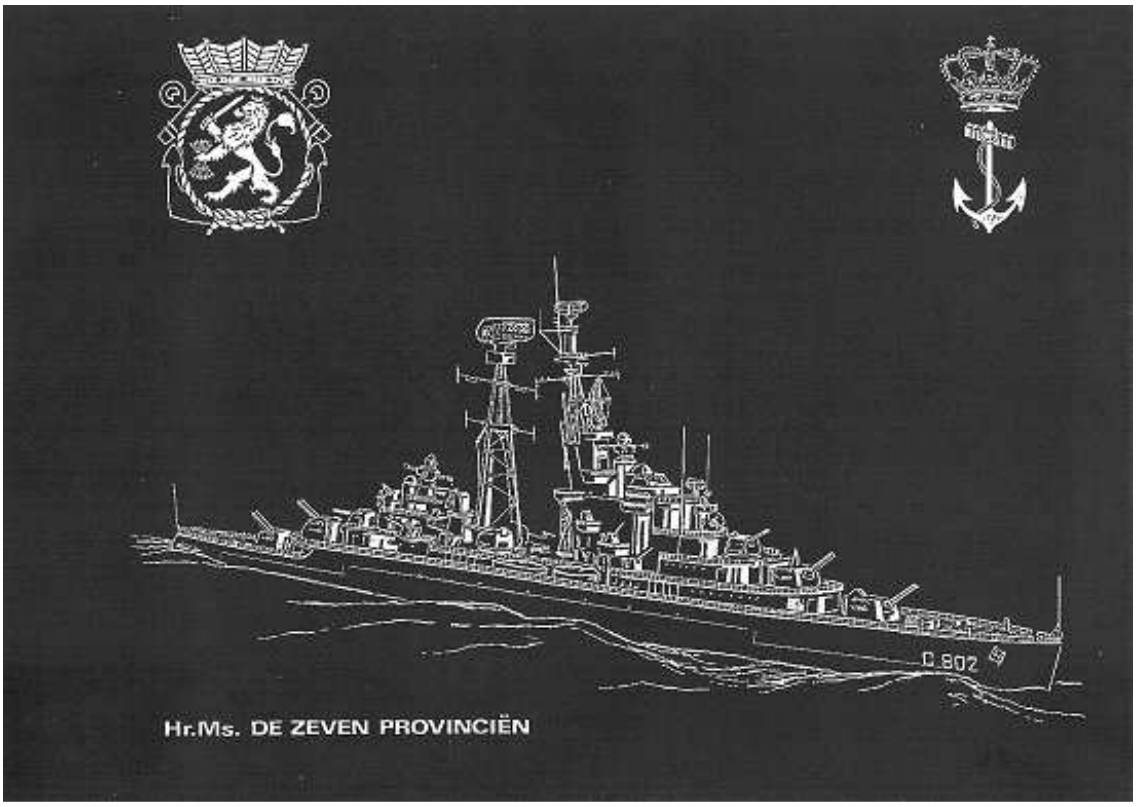
1939 - 1976

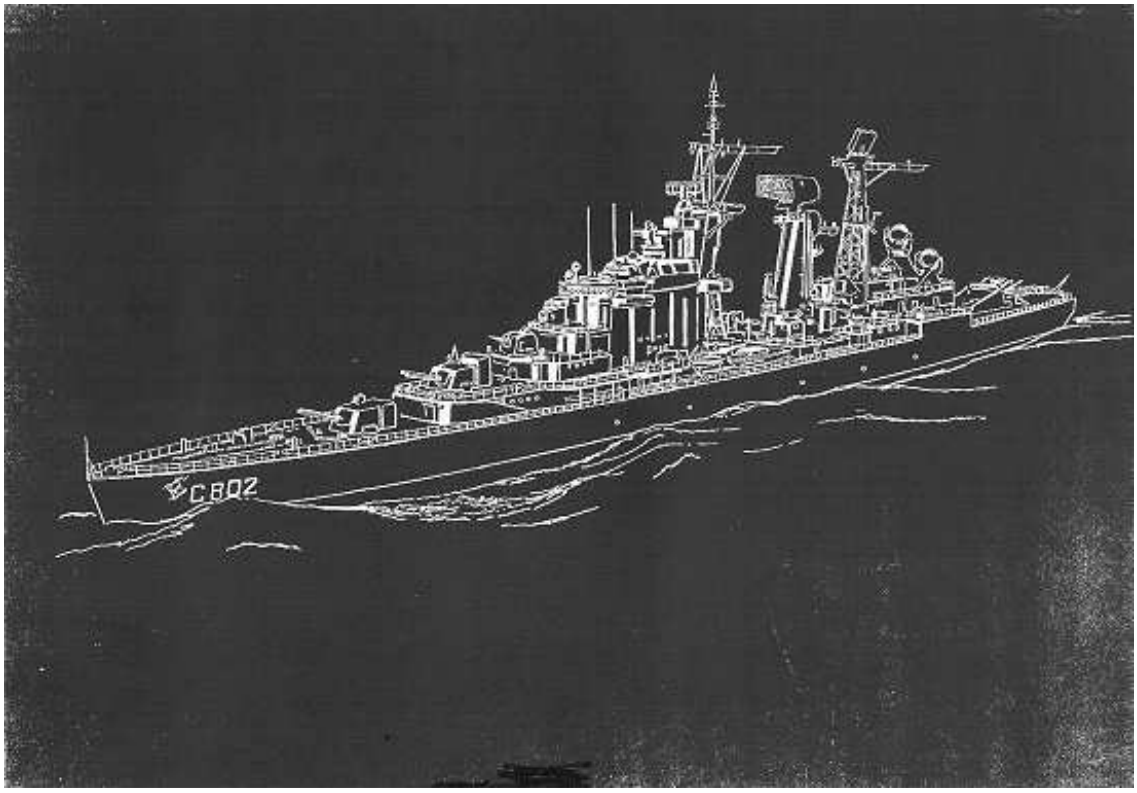
SAMENGESTELD DOOR

CHRIS MARK

UITGAVE STICHTING PROMOTIE MARITIEME TRADITIES

Hr.Ms. DE ZEVEN PROVINCIËN


C.802
Hr.Ms. DE ZEVEN PROVINCIËN


C802

INLEIDING.

Volgens vele oud-opvarenden waren de laatste twee kruisers, Hr.Ms. De Ruyter en De Zeven Provinciën, de sierlijkste schepen die ooit tot de vloot van de Koninklijke marine behoorden. Hun uitstraling kenschetste zich door de fraaie rompvorm en torenhoge opbouw die menige bewonderenswaardige blikken oogstten van de talloze toeschouwers tijdens de vele vlagvertoonreizen die de beide schepen ondernamen. Velen zullen met enige weemoed terugdenken aan de jaren dat zij tot de trotse bemanningen behoorden van de - voor die jaren - uiterst moderne kruisers, die soms huizenhoge golven trotseerden.

De tweede wereldoorlog is er de oorzaak van geweest dat de beide schepen een metamorfose ondergingen die zelden is geëvenaard. Het oorspronkelijke ontwerp werd drastisch aangepast aan ervaringen en ontwikkelingen die uit deze oorlog werden geleerd en voortsproten.

Het is nuttig en zinvol om aan de wens van velen tegemoet te komen door de levensloop van de kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën nog éénmaal zo volledig mogelijk te belichten, door alle reizen in kort bestek - vanwege de enorme omvang - én de veranderingen gedetailleerd in beeld te brengen. Met opzet is gekozen om de juiste datums van aankomst en vertrek te vermelden ter ondersteuning van hen die hun reizen nogmaals in herinnering willen brengen.

Bij het samenstellen mocht ik zeer veel steun ondervinden van het Instituut voor Maritieme Historie in Den Haag, alsmede van enkele oud-opvarenden, waaronder de heer H.J.G. Floor voor zijn bijdrage na de verwapening tot geleidewapenkruiser.

Mogelijk hebben sommige in dit overzicht voorkomende plaatsen in de loop der jaren een naamsverandering ondergaan, doch zijn echter genoemd zoals destijds gebruikelijk was.

De samensteller:

Chris Mark.

DE VOORGESCHIEDENIS.

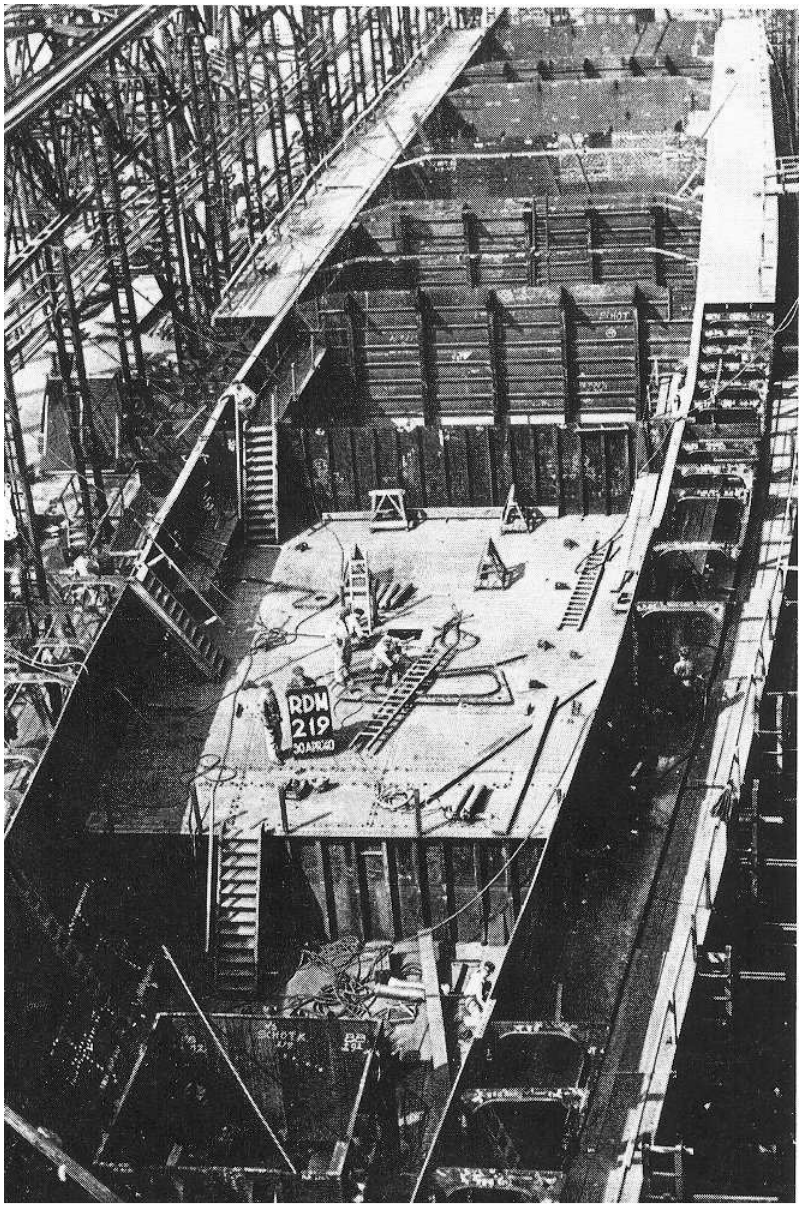
Reeds in 1936 begonnen op het Ministerie van Defensie én op de Marinestaf besprekingen over het ontwerp van twee nieuwe kruisers ter vervanging van de uit 1925 en 1926 daterende kruisers Hr.Ms. Java en Sumatra.
De Sumatra, die in kwalitatief opzicht de mindere van de beide zusterschepen was, zou in 1943 uit de sterkte worden afgevoerd, terwijl dit met de Java in 1946 zou geschieden. De inrichtingsplannen voor de nieuwe kruisers droegen het jaartal 1937.
In verband met het jaar waarvoor de kruisers op de staatsbegroting kwamen werd het ontwerp verder *Kruiser 1938* genoemd.
In de staatsbegroting van 1938 werd de eerste termijn voor één kruiser opgenomen, terwijl later de gelden voor het tweede schip werden uitgetrokken. Inclusief de bewapening zouden de schepen ieder circa 15 miljoen gulden gaan kosten. Bij de oplevering in 1953 hing er een levensgroot prijskaartje van 120 miljoen gulden aan!
In de maand juni 1939 tekende de Minister van Defensie, Dr. J.J.C. van Dijk, de contracten met de N.V. Dok- en Werf Maatschappij Wilton Fijenoord en de N.V. Rotterdamse Droogdok Maatschappij voor elk één kruiser.
Het schip bij Wilton Fijenoord kreeg de naam De Zeven Provinciën met als datum van gereedheid 1 september 1941. Het schip bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij kreeg de naam Kijkduin met als gereedheidsdatum 30 december 1941. Voor het afwerken na de proeftochten was een tijd van vier maanden toegestaan na terugkeer bij de werf. Gerekend werd dus dat de kruisers respectievelijk in de maanden februari en mei 1942 door de Minister van de werven zouden worden overgenomen.

Op 19 mei 1939 werd op de werf van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij met enig ceremonieel de eerste kielplaat gelegd voor de Kijkduin; op 5 september 1939 geschiedde dit bij Wilton Fijenoord voor de De Zeven Provinciën. Wilton Fijenoord was iets later in verband met de aanleg van een nieuwe bouwhelling. Geruime tijd stonden naast de in aanbouw zijnde romp nog een aantal betonmolens van de aannemer opgesteld.

Uit de data van de contracten en kielleggingen blijkt dat vooraf reeds veel werk was verricht aan specificaties van pantserplaten en profielen voor het scheepsmateriaal en dat reeds lang tevoren hiervoor contracten waren afgesloten, nog vòòr de formele beslissing tot de bouw was gevallen. Al dit materiaal was in de Verenigde Staten besteld en werd in vlot tempo afgeleverd. Ook het pantsermateriaal was reeds tevoren bij Bofors in Zweden besteld, nadat vergelijkende beschietingsproeven waren gehouden. Eveneens waren reeds opdrachten voor verschillende hulpwerktuigen en ander materiaal geplaatst.

Het ontwerp van de beide schepen was van Ir. G. 't Hooft, de geniale chef van het Bureau Scheepsbouw. Hiermee zette hij de ontwikkeling voort van zijn ontwerp van twee jaar eerder, toen door zijn toedoen de kruiser De Ruyter in dienst werd gesteld welke in 1942 in de Javazee ten onder ging.
De nieuwe kruisers waren ontworpen met een grootste lengte van 185,70 meter, een grootste breedte van 17,25 meter en een holte tot het hoofddek van 11,65 meter. De waterverplaatsing geheel toegerust, dus met de voorraadtanks tot 98% afgevuld, zou 10.795 ton bedragen De standaardwaterverplaatsing bedroeg 8.350 ton.
De voortstuwing werd verzorgd door Parsons-turbines met een geïnstalleerd vermogen van 78.000 APK bij 300 omwentelingen per minuut, zodat de vereiste snelheid 32 knopen per uur werd. De kruisvaartturbines leverden 12.000 APK bij een dienstvaart van 20 knopen per uur bij een displacement van 8.900 ton. De werkingsafstand bij deze vaart staat in het bestek op 4.500 zeemijl aangegeven.

Voor de oorspronkelijke bewapening was men uitgegaan van 10 Boforskanons van 15 cm in twee drieling- en twee dubbeltorens; 12 mitrailleurs van 3 cm in dubbelopstellingen en 8 mitrailleurs van 12,7 mm, eveneens in dubbelopstellingen. Voorts een torpedobewapening van 2 drielinglanceerinrichtingen van 53,3 cm. Verder werden 2 katapults opgenomen voor de accommodatie van 2 drijvervliegtuigen van het type Fokker C-XV W.



Onder bouwnummer 219 is de kruiser Eendracht op 30 april 1940 in aanbouw bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Foto IMH.

De aanbouw op de hellingen vorderde snel. Begin mei 1940 had Wilton Fijenoord de achterstand ruimschoots ingelopen; met de machinale bewerking van romp- en pantsermateriaal lag de werf zelfs vóór. Op 10 mei 1940 was de De Zeven Provinciën bij Wilton Fijenoord voor wat betreft de pure scheepsbouw bijna een kwart voor op het schip bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, dat inmiddels om onduidelijke redenen was vernoemd in Eendracht.

Door de Duitse inval kwam de aanbouw van de beide schepen volledig tot stilstand en de enige bemoeienis van het Bureau Scheepsbouw van het Ministerie van Defensie ging over de afwikkeling van de contracten. Alle verdere orders werden geannuleerd en de schepen als verloren beschouwd. De heren van de Marinebefehlshaber in den Niederlanden namen alles als krijgsbuit in beslag en bevolen de werkzaamheden te hervatten. Van Nederlandse zijde werd dit gezien als een soort werkverschaffing. Niettemin werden de werkzaamheden moedwillig vertraagd en bemoeilijkt voortgezet, doch in 1943 volledig gestaakt. Later gaven de bezetters nog opdracht om de romp op de helling te slopen.
Het enige dat de bezetters wijzigden was het voorste gedeelte van het bovenwaterschip van de bij Wilton Fijenoord in aanbouw zijnde kruiser dat een Atlantic voorsteven kreeg om in de ruwe Atlantische Oceaan minder water te scheppen. Dit schip was voorbestemd als opleidingskruiser en werd nu KH 1 (Kreuzer Holland) genoemd, terwijl het zusterschip KH 2 werd toebedeeld. Op 24 december 1944 werd de KH 1 bij Wilton Fijenoord te water gelaten met de bedoeling de romp als blokschip in de Nieuwe Waterweg tot zinken te brengen. Gelukkig is het nooit zover gekomen.

Bij de bevrijding van ons land in mei 1945 werden beide rompen onbeschadigd teruggevonden. De eerste zorg was de casco's te conserveren. De naam van de bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij in aanbouw zijnde Eendracht werd nu gewijzigd in De Ruyter en stond nog op de helling. Het meeste in 1940 voor verwerking gereedliggende materiaal was verdwenen. Het zware pantser en de hoofdturbines waren echter nog aanwezig.
Anders dan met de bouw van Hr.Ms. Java en Sumatra, was er nu gelegenheid om de plannen te herzien aan de hand van de opgedane oorlogservaringen. De Britse Royal Navy bood de gelegenheid om in het Engelse stadje Bath nieuwe plannen uit te werken. Gedurende een aantal maanden van 1946 werkten scheepsbouwkundigen van de Koninklijke marine in Bath. De wijzigingen waren ingrijpend! Eerst werden nieuwe stafeisen opgesteld, waarbij de ontwikkeling van radar van beslissende invloed was. Bovendien werd de indeling van de machinekamers en ketelruimen gewijzigd. Het ontwerp van 1937 volgde de Duitse indeling; nu werd het eenheidssysteem ingevoerd, waarbij er twee onafhankelijk van elkaar werkende, volledig gescheiden voorstuwingseenheden, ontstonden.
Het voordeel hiervan was dat, indien de voorste eenheid door een torpedo- of mijnexplosie of andere treffer uitvalt, nog een geheel complete eenheid overblijft. Bij achterlijk vallende treffers is er niet veel verschil. Een treffer in de midscheeps kan in beide gevallen de van het voorketelruim naar de achtermachinekamer doorlopende stoomleidingen treffen. Een treffer in de eenheid achter kan in beide gevallen de schroefasleiding van de voorturbine onklaar maken. Om deze redenen werden in plaats van twéé, de elektrische centrales uitgebreid tot vier stuks met turbogeneratoren, ieder met een vermogen van 1.000 kW, één in ieder der twee ketelruimen en twee in beide machinekamers. Daarboven werden twee dieselcentrales ontworpen die én hoger in het schip, én voor- en achter geplaatst werden om zodoende de stroombronnen nog meer te verspreiden. Van gelijkstroom werd overgegaan naar draaistroom van 440 volt 60 perioden bij driefasen. Tevens werd in elke machinekamer en ketelruim een verdamper geïnstalleerd die elk 45 ton zoetwater per etmaal produceerden.
Als hulpgeneratoren waren 4 dieselgeneratoren type 4-cylinder 2-takt Stork Thomassen aanwezig, ieder met een vermogen van 300 kW bij driefasen 440 volt 60 perioden, verdeeld over vóór- en achterdieselcentrale. De bijbehorende schakelborden waren eveneens in deze ruimten ondergebracht. Het installeren van de bescheiden ketelruimen noodzaakte tot het plaatsen van twee schoorstenen. Door het nieuwe ontwerp 1947 kwam de waterverplaatsing geheel uitgerust met een maximale belading op 11.315 ton. Het Washington displacement bedroeg 9.335 ton.

De hoofdbewapening werd nu bepaald door 8 kanons van 15,2 cm in vier dubbeltorens. De secundaire- en luchtafweerbewapening werd 4 volautomatische dubbeltorens van 57 mm, opgesteld in ruitvorm en 8 mitrailleurs van 40 mm. De torpedobewapening, alsmede de katapults voor de drijvervliegtuigen verdween. Hiervoor in de plaats koos men voor 2 dieptebomrekken met 12 dieptebommen en 1 lichtraketwerper van 10,3 cm.
Na goedkeuring van deze plannen werden eerst de financieringscontracten met de werven gesloten om aan te vangen met de nodige verdere aanbouw en wijzigingen. De kostprijs met een daarbij vastgestelde winst werd vergoed. In het belang van beide partijen werd de datum 15 februari 1948 vastgelegd als het tijdstip om deze financiering te beëindigen. Tenslotte werden de nieuwe contracten aangegaan en in november 1950 door de minister ondertekend.

Met het vorderen van de bouwwerkzaamheden bleek het displacement nog toe te nemen. De reden hiervoor was allereerst gelegen in de omstandigheid dat voor radar andere apparatuur ontworpen en gemaakt werd dan die waarop de gegevens in Bath verkregen waren. Verder waren er geen ervaringscijfers voor de gewichten van de nieuwe elektrische installatie en was er niet gerekend met extra gewichten als gevolg van fundaties waarbij optredende krachten bij onderwaterexplosies in aanmerking genomen zijn. Ook de gewichten van de machine-installatie en de bewapening overschreden de aangenomen gewichten.

De beide scheepsbouwkundige ingenieurs, Ir. C. van Dam en Ir. H.J. Wimmers die opdracht kregen de kruisers te voltooien, hebben handen vol werk gehad om alle problemen te overwinnen, waarin zij tenslotte na veel denk- en tekenwerk naar behoren zijn geslaagd. Zij kregen onderstaand, van 17 oktober 1946 gedateerd, eisenpakket onder ogen waaraan de beide schepen moesten voldoen:

A DE BIJZONDERE TAAK DER KRUISERS.

1 Het aanvallen van vijandelijke strijdkrachten, in samenwerking met torpedobootjagers en aanvalsvliegtuigen, wanneer de strategische of tactische omstandigheden daartoe leiden.

2 Het deelnemen aan bondgenootschappelijke acties, waartoe hiermede in alle opzichten moet worden rekening gehouden.

3 Het uitvoeren van kustbombardementen.

4 Het uitvoeren van doorgezette verkenning, al of niet in combinatie met andere strijdkrachten.

5 Het beschermen van het eigen schip en vliegdekschip c.q. konvooi tegen aanvallen uit de lucht.

B ALGEMENE AANWIJZING.

In verband met eventuele aanvallen met atoombommen, moet er naar worden gestreefd:

1e De dekhuizen, schoorstenen, commandotorens en andere boven het dek uitstekende delen zoveel mogelijk een stroomlijnvorm te geven.

2e Het personeel achter staal onder te brengen.

3e De geschut- en commandotorens en andere plaatsen, waarin zich personeel ophoudt, gasdicht en afsluitbaar te maken.

C DE STAFEISEN.

1 Vaart, actieradius, voortstuwing, enz.

a Maximum vaart 33 knopen.
De actieradius wordt bepaald door de olievoorraad. Een vermindering van de ontworpen olievoorraad (2.055 ton) hoogstens tot 1.750 ton wordt aanvaard i.v.m. de gestelde eisen voor bewapening en munitievooraad.

b Voltage elektrisch net afhankelijk van moderne inzichten.

c Olieladen en olie afgeven aan jagers op zee moet mogelijk zijn, te streven naar:
eigen olielaadcapaciteit 400 ton per uur.
ontlaadcapaciteit aan 1 jager, langszij, 400 ton per uur.

d Uitrusting met moderne navigatiemiddelen, zoals: navigatieradar, radiopeiler (LORAN), echolood, log, automatische plottafel, enz.

2 Scheepsbeveiliging.

a Voor het machinekamercomplex zal zoveel mogelijk het *unit systeem* worden toegepast.

b Een noodcommandobrug moet worden ingericht.

c Een scheepsbeveiligingscentrale en een hulpcentrale beide onder het pantserdek,
moeten worden ingericht.

d De verschillende categorieën van personeel moeten worden verspreid, zodanig uit te voeren, dat alarmstelling snel kan worden ingenomen.

e Verder wordt verwezen naar de algemene eisen voor aanbouw gesteld door de Commissie Scheespbeveiligingsdienst.

f Een model op schaal van het schip voor demonstraties in een tank dient te worden meegeleverd.

3 Accommodatie.

a Rekening houden met een bemanning van 900 man, volksverblijven voor 750 man; vaste kooien, zo mogelijk Amerikaans cafetariasysteem.
(Gedetailleerde personeelsopgave wordt uitgewerkt).

b Beide kruisers moeten zijn ingericht als vlaggeschip (eskader cdt., 30 officieren en 60 schepelingen).

c Jonge officieren en jonge onderofficieren gezamenlijk onderbrengen in grote verblijven met opklapbedden.

Rekenen op 20 adelborsten der 1e klasse in de rol.

Rekening houden met moderne outillage voor medisch- en tandheelkundige dienst voor 1.000 man.

Wasserij en drogerij met capaciteit van 1.000 man, met dien verstande, dat in de tropen alle hens, tenminste éénmaal daags een volledige verschoning van onder- en bovengoed en alle hens éénmaal per week 2 lakens en een sloop schoon kunnen ontvangen.

Rekening houden met een barbiersalon met een capaciteit voor 6 stoelen, met een schoenmakerij met een capaciteit voor 3 werkkrachten en een kleermakerij voor eveneens 3 werkkrachten.

e Bottelarij, kleding- en voedingbergplaatsen, koel- en bureauruimten nader te detailleren door de Hoofdafdeling Intendance.

Rekenen op een contingent Inlandse schepelingen voor wat betreft de kombuis.

f Rekening houden met langdurig verblijf in de tropen, dus uitrusten met tenten.

g Per kruiser twee landingsboten, te kiezen uit:
LCP(L), LCP(R), LCP(U), LCV of LCVP.

4 <u>Gevechtsinformatie.</u>

Hierover volgt nader een uitgewerkt plan.

5 <u>Artilleriebewapening.</u>

a Bewapening:
4 dubbeltorens van 6" (2 voor, 2 achter).
4 dubbeltorens van 57 mm (1 voor, 1 achter, 1 SB, 1 BB).
6 dubbelmitrailleurs van 40 mm (3 SB, 3 BB).

b 2 Artilleriecommandotorens met afstandmeters voor 6" geschut.
2 Seinstations met vuurleidinginstallaties voor 6" geschut.

c Het geschut wordt geleverd door Bofors, vuurleidinginstallaties behoeven niet van Engels model te zijn.

d Een afzonderlijke saluutbatterij moet worden opgesteld.
Gerekend dient te worden op oefenkanons met munitie.

e <u>Munitie:</u>

Voor het 6" geschut: streven naar 400 schoten per loop, doch niet minder dan 250.
Voor de 57 mm en 40 mm mitrailleur: 1.000 schoten per loop.

f De bakshoeken der achterste torens van 6" dienen te zijn:
van toren III ongeveer 30° en van toren IV ongeveer 40° van recht vooruit naar weerszijden.

g De 6" vuurleiding moet worden ingericht voor direct blind vuur op zee-, land- en luchtdoelen. Rekening moet worden gehouden met opheffing van cardanfouten en kompasmiswijzingen bij koersveranderingen.

h De commandotorens van de hoofdbatterij moeten worden voorzien van stereoscopische afstandmeters (8 of 6 meter basis).
Indien stabiliteit en beschikbaar gewicht dit toelaten, moeten de beide hoge dubbeltorens eveneens van stereoscopische afstandmeters (8 meter basis) worden voorzien.

i De 6" torens moeten op afstand worden bestuurd en gestabiliseerd.

j De 6" vuurleidingsinstallatie moet de volgende gebruiksmogelijkheden laten:
1e Voorste richttoestel met bijbehorend seinstation voor de gehele batterij.
2e Achterste richttoestel met bijbehorend seinstation voor de gehele batterij.
3e Voorste richttoestel met bijbehorend seinstation op voorgroep (toren I en II).
4e Achterste richttoestel met bijbehorend seintoestel op achterste groep (toren III en IV).

k De 6" torens moeten elk van een eenvoudige zeedoelvuurleiding worden voorzien, berekend op schieten met zelfstandig vuur.
De vuurleidinggegevens van de hoge torens moeten ook in de bijbehorende lage torens kunnen worden gebruikt.

l Een rekentoestel voor het schieten met lichtgranaten moet voor toren II in het voorseinstation geplaatst worden; zowel in voor- als achtermunitiebergplaatsen moet op lichtgranaten worden gerekend.

m Nagegaan moet worden of het mogelijk is, om elke toren te voorzien van een eenvoudig noodrichtvuurleidingtoestel voor het schieten op vliegtuigen met zelfstandig vuur.

n De optische instrumenten in de 6" commandotorens moeten worden gestabiliseerd voor hellingtappenas.

o Voor de 57 mm dubbelmitrailleurs moet gerekend worden op kleine richttoestellen met richtverdeling. De toestellen moeten voorzien zijn van een *auto-follow-radar.* Tevens moet een stereoscopische afstandmeter van 3 meter worden aangebracht.
De optiek moet uiteraard gestabiliseerd zijn voor hellingtappenas.
De vuurleidingtoestellen moeten beneden in het schip worden opgesteld.
Eventueel kunnen de toestellen voor 2 opstellingen in één compartiment worden opgesteld.
De vuurleiding moet geschikt zijn voor het schieten op lucht- en zeedoelen.

p De dubbelmitrailleurs van 57 mm moeten voorzien zijn van een 3e as.
De opstellingen moeten op afstand worden bestuurd, elk vanuit een eigen richttoestel.

q De 40 mm dubbelmitrailleurs moeten voorzien zijn van een 3e as.
De opstellingen moeten worden bestuurd op afstand, vanuit een eenvoudig door 1 of 2 man te bedienen richttoestel.
Dit toestel moet gebaseerd zijn op het principe van de U.S. Mark 51 director.

Nagegaan moet worden of een inrichting als bovenbedoeld met 3e as kan worden uitgevoerd.
Onderzocht zou moeten worden of een radar voor deze richttoestellen is te maken (zoals bijv. voor de U.S. Mark 15 gunsights).

r Voor de hoofdbatterij moet gerekend worden op de volgende munitiesoorten:

Springgranaten met schokbuizen (zelfregelend),
springgranaten met tijdbuizen,
springgranaten met *proximity*-buizen,
pantsergranaten, fosforgranaten, lichtgranaten.
Voor de 57 mm en 40 mm mitrailleurs komen uitsluitend springgranaten met schokbuizen in aanmerking.

s Op de bovenbrug zal in afwachting van een nog nader door de gevechtsinformatiedienst te maken ontwerp, gerekend moeten worden op:

4 doelsaanwijzingstoestellen gegroepeerd rond de LVO.
2 doelsaanwijzingstoestellen voor de commandant (in elke hoek van de brug).
1 doelsaanwijzingstoestel voor de OVART (in het midden van de brug).

t Doelsaanwijzing, zowel voor zee- als luchtdoelen zal eveneens moeten kunnen geschieden vanuit de doelsaanwijzingscentrale.

u Gerekend moet worden op 6 kleine doelsaanwijzingstoestellen voor anti-luchtuitkijken.

v Na te gaan ware de mogelijkheid om *raketkanonnen* te plaatsen voor het verschieten van met *window* gevulde raketten (tegen vijandelijke radarstoringen).

6 <u>Overige bewapening.</u>

a Torpedobewapening vervalt.
b Vliegtuigbewapening vervalt.
c Beveiliging tegen mijnen, volledige degaussing, één stel paravanen.
d Afweermiddelen tegen accoustische torpedo's.
e Nevelapparaat.

7 <u>Onderzeebootbestrijdingsbewapening.</u>

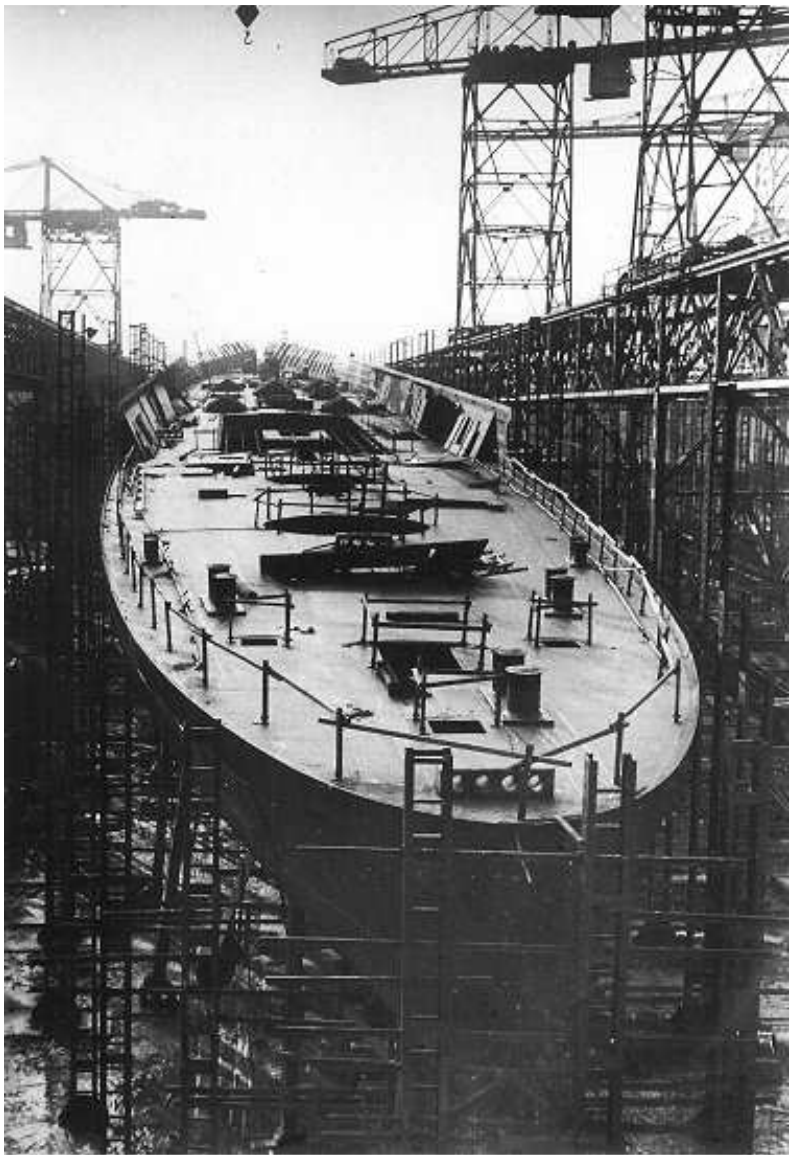
a Asdic-zelfbeveiligingsinstallatie type 149 (dubbele installatie bestaande uit automatisch snel ronddraaiende geruispeiler met aangesloten panoramascherm en een aparte installatie om contacten nader te kunnen onderzoeken, zo nodig vasthouden, terwijl andere installatie blijft ronddraaien).
Luidspreker communicatie en alarmzoemer tussen Asdichut en brug.

b Op het achterschip 2 dieptebomrails ieder voor 6 dieptebommen.

8 <u>Verbindingsdienst.</u>

Volgt een aparte bijlage.
Er moet naar worden gestreefd de daarin vermelde eisen, wat ruimte, maten en gewichten betreft te verwezenlijken.

Noodzakelijke beperkingen zullen in overleg tussen de Afdeling Scheepsbouw en de verbindingsdienst moeten worden vastgesteld.



Hier nog onder de naam Eendracht ligt het schip in 1947 in aanbouw op de helling van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij.
Foto IMH.

Op 1 oktober 1946 werd opdracht gegeven de bouw te hervatten en de beide kruiser te voltooien. Het pakket stafeisen was een indrukwekkend geheel dat na veel overwonnen problemen resulteerde in een schip met een grootste waterverplaatsing van 11.926 ton en een Washington displacement van 9.664 ton.
Toen de De Ruyter op 7 april 1953 aan haar eerste proefvaart begon bleek al snel dat de achterste mast, waarop de LW (luchtwaarschuwingsradar) moest komen, door rookgassen sterk werd beroet. Dit probleem werd opgelost door de achtermast 180 graden te draaien en aan de voorzijde rondom de achterschoorsteen te herplaatsen.

Bij Koninklijk Besluit van 22 juli 1947 werd de naam van de bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij in aanbouw zijnde Eendracht gewijzigd in De Ruyter.
Nu diende zich nog een klein probleem voor. Wilton Fijenoord stelde het op prijs om een derde schip met de naam De Ruyter te bouwen. De eerste was het pantserschip uit 1903, de tweede de kruiser uit 1936 en dit schip zou dus de derde kunnen zijn. Om aan dit verzoek te voldoen werden op 22 augustus 1950, de dag van de tewaterlating bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij de namen Hr.Ms. De Ruyter en De Zeven Provinciën met elkaar verwisseld, dit tevens ter nagedachtenis aan de kruiser die in de strijd tegen de Japanners op 27 februari 1942 in de Javazee ten onder ging.

Met het indienststellen van de beide schepen was de Koninklijke marine twee uiterst moderne kruisers rijker geworden.

SCHEEPSUITRUSTING.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën was uitgerust met een complete ziekenboeg, voorzien van alle medische voorzieningen, zoals spreekkamer, operatiekamer, tandartsspreekkamer en isolatiehut, telefoonnet, buizenpost, spreekbuizen, wasserij, strijkerij, enz. enz.

Op het G-dek stond aan stuurboordzijde de commandantsloep, aan beide zijden een motorschouw en aan bakboord een reddingboot van het type motorloodsjol. Op het F-dek bevonden zich 2 walvissloepen boven elkaar, alsmede een 25-voets motorsloep (officierssloep) en een vlet.

De aluminium motorschouw had een gewicht van 5.350 kg (inclusief 3 bemanningsleden) en bood plaats aan 50 passagiers. Voorzien van een 60 PK Kromhout-Gardner dieselmotor kon het vaartuig met een afmeting van 11,34 x 3,50 x 1,86 meter een snelheid van 8 knopen behalen. De motorschouwen waren hét aangewezen vervoermiddel voor het passagieren wanneer het schip ten anker lag. De motorschouwen werden bediend door 2 hijskranen met een toelaatbaar hefvermogen van 7.000 kg.

De reddingsboot was van hout en uitgerust met een 2-cylinder Cub dieselmotor van 11,5 PK, goed voor een snelheid van 6 knopen. Het vaartuig had een afmeting van 6,10 x 2,20 x 0,95 meter en een gewicht van 1.400 kg.

De walvissloep was uitstekend geschikt als roei- en zeilvaartuig bij een afmeting van 8,23 x 1,88 x 0,86 meter en een gewicht van 1.500 kg.

De vlet woog 400 kg. met de afmeting 5,00 x 1,90 x 0,75 meter.

Omdat de sloepen in geval van nood niet de gehele bemanning konden herbergen, waren er nog 50 aluminium vlotten aanwezig die elk aan 20 personen plaats boden.

MUNITIEBERGING.
De volgende hoeveelheden munitie konden worden gestuwd:
800 schoten per 15,2 cm toren,
2.000 schoten per 57 mm toren,
2.000 schoten per 40 mm mitrailleur.

BRANDSTOF-, OLIE EN WATERBERGING.
De volgende tankruimten waren aanwezig in kubieke meters inhoud:
stookolie : 2.057,70 m³
dieselolie : 152,12 m³

smeerolie	: 98,68 m³
voedingwater	: 146,76 m³
drinkwater	: 90,74 m³
waswater	: 88,14 m³

Voor de brandstoftanks was gerekend op 98% vulling, de machinekamervoorschriften gaven 95% aan. Met het oog op schokken door onderwaterexplosies was het van belang een luchtkussen te houden.
Het schip was in staat, om ruim 30 knopen volle kracht lopende, in één minuut en vijftien seconden tot volledige stilstand te komen door volle kracht achteruit te slaan. De beide schroeven hadden een diameter van 4,40 meter. In de voormachinekamer was de bakboordsmachine en in de achtermachinekamer de stuurboordsmachine opgesteld.
Het enkelvoudige roer had een oppervlak van 17,24 m² en was berekend voor een druk van 136 ton. Het werd elektrisch-hydraulisch met noodstuur bewogen van het fabrikaat Brown-Brothers & Co.

SPECIFICATIES. (originele uitvoering).

type schip	: kruiser
naamsein	: KH 2, KL 4, C 802
radioroepnaam	: PAEO
bouwwerf	: Rotterdamse Droogdok Maatschappij te Rotterdam
bouwnummer	: 219
op stapel gezet	: 19 mei 1939
te water gelaten	: 22 augustus 1950
in dienst gesteld	: 17 december 1953
afmetingen	: 185,70 x 17,25 x 6,85 meter
waterverplaatsing	: 11.850 ton
machine-installatie	: 6 Parsonsturbines (De Schelde) met tandwiel-overbrenging, 4 Yarrow ketels.
machinevermogen	: 85.000 APK
aantal schroeven	: 2
maximum snelheid	: 30 knopen
bemanning	: 940 koppen
bewapening	: 8 kanons van 15,2 cm ld/zd in dubbeltorens 8 mitrailleurs van 57 mm in dubbeltorens 8 mitrailleurs van 40 mm 1 lichtraketwerper van 10,3 cm 2 dieptebomrekken
radaruitrusting(waarschuwingsradar)	: 1 type SGR-114 LW-01 lange afstand lucht waarschuwingsradar 1 type SGR-104 VI hoogtemeting 1 type SGR-105 DA doelzoeking 1 type SGR-103 ZW navigatie-zeewaarschuwing
(vuurleidingsradar)	: 2 type SGR-101/00 GA-01 (hoofdbatterij) 4 type SGR-101/01 LA-01 (anti-luchtbatterij) 4 type SGR-102 LA-02 (anti-luchtbatterij)
bepantsering	: gordel 75-50 mm geschuttorens 125-50 mm commandotoren 125-50 mm dek 30-20 mm

specificaties na de verwapening:

waterverplaatsing	: 12.250 ton
bewapening	: 4 kanons van 15,2 cm ld/zd in dubbeltorens 6 mitrailleurs van 57 mm in dubbeltorens 4 mitrailleurs van 40 mm 1 Terrier dubbellanceerinrichting voor geleidewapens 2 dieptebomrekken
radaruitrusting	: 1 type SPG-55 geleidingsradar 1 AN SPS-39 acquisitieradar
uit de sterkte afgevoerd	: 10 juni 1976
verkocht aan Peru	: 17 augustus 1976, ƒ 34.000.000,-
in dienst gesteld Peru	: 24 februari 1978 als helikopterkruiser
Peuaanse naam	: Almirante Aquirre
Peruaans naamsein	: 84
vertrek Nederland	: 31 oktober 1977

LIJST VAN COMMANDANTEN.

Naam:	rang:	periode van tot:
G.M.B. van Erkel	KTZ	17-12-1953 tot 29-06-1954
R.M. Crommelin (wnd)	KLTZ	29-06-1954 tot 24-03-1955
G.B. Fortuyn	KTZ	24-03-1955 tot 03-05-1956
Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk	KTZ	03-05-1956 tot 15-04-1957
G.J. Platerink	KTZ	15-04-1957 tot 29-11-1957
M.J. Vos	KTZ	29-11-1957 tot 03-09-1958
P. Cool	KTZ	03-09-1958 tot 11-12-1958
W.P. Jansen (wnd)	KLTZ	11-12-1958 tot 27-11-1959
J. Toeset (wnd)	KLTZ	27-11-1959 tot 29-03-1960
A.J. Bos (wnd)	KLTZ	23-09-1960 tot 28-10-1960
A.E.J. Modderman	KTZ	28-10-1960 tot 07-04-1961
H.M. van der Wall Bake	KTZ	07-04-1961 tot 12-01-1962
Jhr. W.C.M. de Jonge van Ellemeet	KTZ	12-01-1962 tot 17-04-1962
A. van Noortwijk	KLTZ	17-04-1962 tot 29-11-1963
A. van der Moer	KTZ	29-11-1963 tot 02-07-1965
W.A. de Looze (MWO)	KTZ	02-07-1965 tot 09-12-1966
G. Zeiler	KTZ	09-12-1966 tot 28-06-1968
H.H. van Weelde	KTZ	28-06-1968 tot 06-01-1970
F.H. Heckman	KTZ	06-01-1970 tot 20-01-1971
D. Teer (wnd)	KTZ	20-01-1971 tot 02-04-1971
J.J. Koster (wnd)	Ltz.1	02-04-1971 tot 21-04-1972
A.P.E.J.J. Besnard	KTZ	21-04-1972 tot 19-04-1973
H.E. Rambonnet	KTZ	19-04-1973 tot 31-05-1974
W. Gronggrijp	KTZ	31-05-1974 tot 17-10-1975
C.L. Dekking	KLTZA	17-10-1975 tot 25-06-1976
W. van der Heide (wnd)	Ltz.1	25-06-1976 tot 20-07-1976
J.N. Meijer	KLTZT	20-07-1976 tot 03-03-1978

DE NAAMGEVING EN SCHEEPSEMBLEEM.

De naam De Zeven Provinciën is een naam met historie. Zij houdt de herinnering levendig aan één der hoogtepunten van onze historie, namelijk de Unie van Utrecht (23 januari 1579), toen de zeven provinciën zich aaneensloten tot een bondgenootschap, de latere Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Deze kruiser was het zevende schip met die naam.

Het eerste schip was een linieschip, aanvankelijk met 32, later met 48 stukken bewapend. Het werd in 1643 gebouwd voor de Admiraliteit van Amsterdam. De bodem was onder meer ingedeeld bij het eskader van vice-admiraal De Ruyter bij diens tochten naar de Oostzee en Portugal (1655-1659).

Het tweede schip van deze naam, de Seven Provinciën, was eveneens een linieschip, bewapend met 48 stukken. In 1667 nam het deel aan de befaamde tocht naar Chatham. Later werd het herdoopt in St. Jan Baptista.

Het derde schip was het beroemde vlaggeschip van admiraal De Ruyter. In 1665 als linieschip van 80 stukken gebouwd voor de Admiraliteit van de Maze, was het aanvankelijk het vlaggeschip van vice-admiraal Van Nes. Het nam deel aan veel roemruchte tochten. Nadat het schip in 1692 bij Kaap La Hogue onder kapitein Evert de Liefde was lek geschoten, werd het twee jaar later voor sloop verkocht.

Het vierde schip, bewapend met 92 stukken, werd in 1694 gebouwd en nam onder andere deel aan het beleg van Barcelona in 1705. Aan het eind van dat jaar strandde het schip op de Hinder bij de Maasmond. In 1706 werd het als wrak verkocht.

Het vijfde schip werd in de jaren 1781-1783 in Amsterdam gebouwd en behoorde tot de Admiraliteit van het Noorderkwartier. In 1794 werd het in Hoorn voor de sloop verkocht.

De zesde De Zeven Provinciën was een pantserschip van 6.530 ton, en werd op 15 maart 1909 door Prins Hendrik te water gelaten en op 6 oktober 1910 in dienst gesteld. Na de welbekende muiterij in 1933 werd het schip in 1937 na een verbouwing herdoopt in Soerabaja. Bij deze verbouwing werd onder andere één der twee schoorstenen verwijderd en tevens de masten geheel veranderd. Op 18 februari 1942 werd dit schip door een Japanse bomtreffer tot zinken gebracht. Het schip is later door de Japanners gelicht en na herstel als batterijschip gebruikt.

Hierna is er nog een schip in aanbouw geweest met de naam De Zeven Provinciën, namelijk het zusterschip De Ruyter, dat als zevende schip in aanbouw was, doch na de slag in de Javazee, waarbij dit schip ten onder ging, heeft men dit in aanbouw zijnde schip als eerbetoon in De Ruyter herdoopt.

HET SCHEEPSEMBLEEM.

Het scheepsembleem is ontleend aan het Generaliteitswapen van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden (1588-1795).

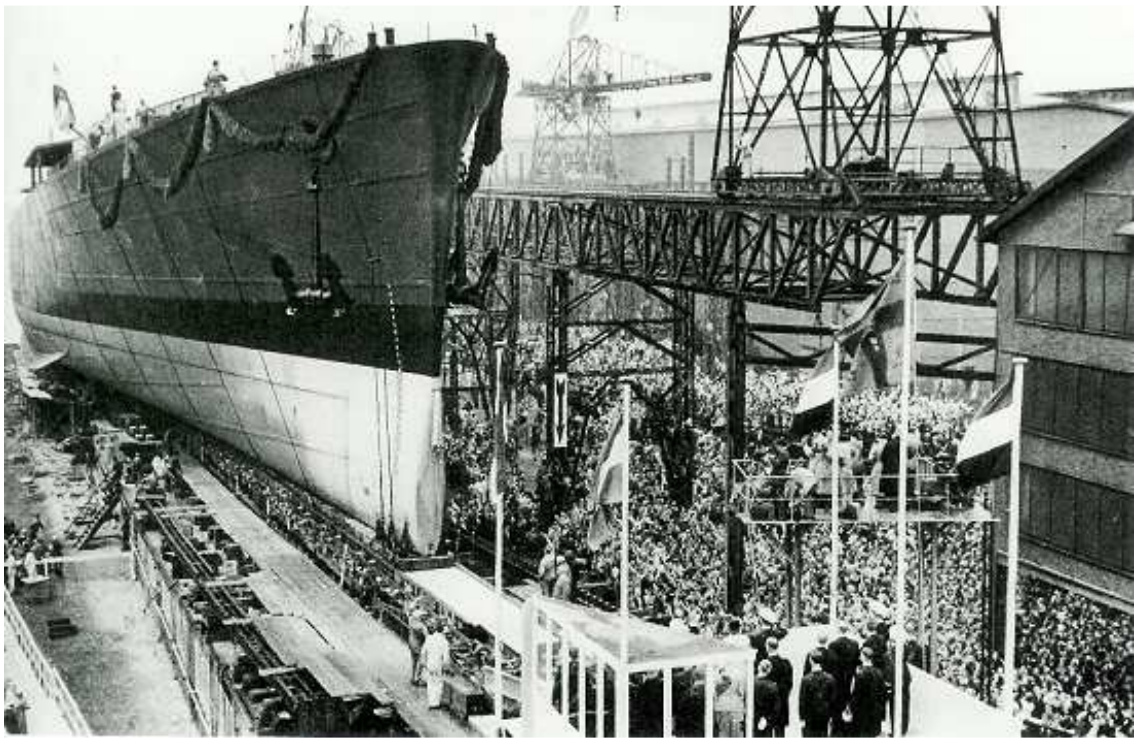
De omschrijving is als volgt:

"In keel een gouden leeuw met kroon van drie bladeren en twee paarlen van hetzelfde, getongd en genageld van azuur, houdende in de opgeheven rechter voorklauw een ontbloot zwaard van zilver, met gouden gevest en in de linker een bundel van zeven zilveren pijlen, de punten omhoog".

(Min.Besch. 299411/260991 van 26 juli 1952).

LEVENSLOOP 1E FASE.

Dinsdag 22 augustus 1950. Tewaterlating.
Rond 10.30 uur in de morgen verzamelden zich een groot aantal vooraanstaande autoriteiten, onder wie Hare Majesteit de Koningin, op het werfterrein van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij in Rotterdam. Na het spelen van het Wilhelmus door de Marinierskapel werd door de Koningin de erewacht geïnspecteerd en klonken vanaf de bij de werf Gusto liggende lichte kruiser Hr.Ms. Jacob van Heemskerck 35 saluutschoten.
Om klokslag 11.00 uur klonken de traditionele woorden: "*Hiermee noem ik U De Zeven Provinciën en wens U een behouden vaart*", waarmee de Koningin de laatste beletselen weg nam en de nieuwe kruiser statig in haar element gleed.



Feestelijke tewaterlating van Hr.Ms. De Zeven Provinciën op 22 augustus 1950. Deze werd verricht door Hare Majesteit Koningin Juliana. Tevens vond op deze dag de naamsverwisseling tussen beide kruisers plaats.
Foto IMH.

Dinsdag 14 april 1953. Werfproefvaart.
Toen de afbouw als voltooid mocht worden beschouwd, ging de kruiser onder tijdelijk commando van KTZ. G.B.M. van Erkel van dinsdag 14 tot zondag 19 april voor de gebruikelijke werfproefvaart naar de rede van Portland aan de zuidkust van Engeland. Hier werden anker-, stuur- en manoeuvreerproeven gehouden en werd verstoomd naar de demagnetiseringsinstallatie voor controle en afstelling. Na afloop hiervan koerste men naar de Golf van Biskaje. Gedurende dit gedeelte van de reis offerde menigeen zijn "vette hap" aan de vissen en beproefde men met 32-mijlsvaart de schroeven in het diepe gedeelte van Het Kanaal, waarna men terugkeerde naar Rotterdam.
Tien dagen later, op vrijdag 1 mei, begon de officiële technische proefvaart die zes weken duurde en zich uitstrekte van Glasgow in Schotland tot nabij de evenaar. Vooraf was namelijk afgesproken dat de De Ruyter haar proefvaarten naar het poolgebied en de De Zeven Provinciën naar zuidelijker streken zou ondernemen om naderhand de gegevens met elkaar te vergelijken.

Voor ieder die het voorrecht had deze proefvaart mee te maken, zullen deze zes weken onvergetelijk blijven. Een dagblad, geestig geredigeerd en verlucht, houdt de herinnering aan deze reis levendig. Het blad verscheen onder de titel *Het Provinciaaltje*.
Precies om 12.00 uur die vrijdag van de 1ste mei trokken de Dockyard sleepboten het schip naar het midden van de rivier met in de ra het internationale naamsein PAEO. Buiten Hoek van Holland ging het om de zuid door Het Kanaal, om ter hoogte van Lands End om de noord te stomen door het St. George Kanaal, de Ierse Zee, langs het eiland Man, door het Noord Kanaal om op maandag 4 mei de mond van de Clyde in de stomen waar bij Rothesay het anker in de grond ging. In Rothesay werden instructies verkregen voor het varen op de gemeten mijl langs het eiland Arran welke in de komende dagen plaats vonden. Aan de wal kon een haastig in elkaar geflanst voetbalelftal tegen het onderzeebootmoederschip HMS Montclare met 4-2 op de blaren zitten.
De volgende ankerplaats was bij Greenock waar op 10 en 11 mei de opvarenden in twee ploegen per bus door de Schotse Hooglanden werden vervoerd, hetgeen door de werf was georganiseerd.
Toen men in Schotland was, kwam op donderdag 11 mei hoog bezoek aan boord. Prins Bernhard had de wens te kennen gegeven om aan boord de volle krachtproeven langs de gemeten mijl mee te maken. Diezelfde avond stapte de Prins weer aan wal en werden tot zondag 14 mei de proeven voortgezet, waarna om de zuid richting de tropen werd gekoerst en de eerste 23 dagen geen voet aan land kon worden gezet.
Op woensdag 20 mei werd de baai van Porto Grande binnengelopen, de olielaadplaats van het eiland St, Vincent en intussen had het schip zo'n slordige 5.430 zeemijlen afgelegd. Na het vullen van de brandstoftanks werd de reis in zuidelijke richting vervolgd en keek men scherp uit naar het passeren van de Kreeftskeerkring en… hoewel het schip niet de evenaar zou passeren, werd alles in gereedheid gebracht voor de ontvangst van Z.M. Neptunes, waarbij Neptunus met zijn trawanten zich op uitgebreide manier van zijn scheerattributen bediende.
Daarnaast werd het schip grondig aan de tand gevoeld en beproefd op een wijze die in de praktijk mogelijk niet zou voorkomen. Zo werd onder andere op enkele graden boven de evenaar de draaicirkel over beide zijden bepaald waarbij de voor een drijfanker liggende schouw als middelpunt fungeerde. Vervolgens werd de koers weer naar het noorden verlegd om op vrijdag 29 mei in Porto Grande de bunkers weer op-te-toppen. Op dinsdag 2 juni passeerde men Lissabon met nog steeds prachtig weer en drie dagen later, op vrijdag 5 juni, kwam de Nederlandse kust in zicht en werd de volgende dag in Den Helder weer voet aan wal gezet om thuis het weekeinde door te brengen.
Het programma van de volgende dagen bestond in hoofdzaak uit schieten, dieptebommen werpen en het leggen van een nevelscherm. Bij het inschieten van de acht 15 cm-kanons waren oordopjes geen overbodige luxe. Bij het denderend geweld over het kruiserinschietterrein sneuvelden op de brug de diverse ruiten en ander glaswerk waar men reeds op had gerekend en werden enkele deuren ontzet, maar de verdere schade viel erg mee. Toen dit geweld achter de rug was werd koers gezet naar de Nieuwe Waterweg en op vrijdagmiddag 12 juni werd aan de steiger van de RDM afgemeerd en konden de rapporten worden opgemaakt waaruit bleek dat, evenals bij het zusterschip, de achtersteven enige versterking nodig had. Vervolgens werd het schip in dok 8 opgenomen voor verdere afmontage en herstel van enkele probleempunten.

Donderdag 17 december 1953. Indienststelling.
Ondanks het feit dat het schip nog in een vreselijke wanorde verkeerde werd het een feestelijke dag. Tijdens een *alle hens voor de boeg* werd met gebruikelijk ceremonieel voor de eerste maal vlag, geus en oorlogswimpel voorgehesen en de kruiser door de eerste commandant, KTZ G.B.M. van Erkel, officieel in dienst gesteld, waarna zoals gewoonlijk op zondagse dienst werd overgegaan. Naarmate de werkzaamheden van de werf vorderden, kwam geleidelijk aan de bemanning op volle sterkte.

Maandag 29 maart 1954. Vertrek Rotterdam.
Inmiddels waren de afmontagewerkzaamheden tot een goed einde gekomen en met de loods aan boord werd de Nieuwe Waterweg afgestoomd op weg naar open zee om later op de dag op de rede van Den Helder ten anker te komen waar munitie en andere voorraden aan boord werden genomen.

Maandag 5 april 1954. Hoog bezoek.
Rond 21.00 uur arriveerden per motorsloep de minister van marine, Ir. C. Staf, en de bevelhebber der zeestrijdkrachten, vice-admiraal A. de Booy, met hun gevolg, alsmede een aantal vertegenwoordigers van radio en pers die de reis naar Portsmouth zouden meemaken. Tevens bevonden zich 56 tweedejaars adelborsten voor hun *bootjesreis* aan boord.

Dinsdag 6 april 1954. Vertrek Den Helder.
Op de voormiddag werd het anker ingedraaid en stoomde de kruiser naar open zee om een aanvang te maken met de garantievaart, tevens vlagvertoonreis met als eerste bestemming Spithead. Op de Noordzee werd door vliegtuigen van de MLD een fotosessie gemaakt en om 18.10 uur inspecteerde de minister van marine de bemanning.

Woensdag 7 april 1954. Aankomst Spithead.
Om 09.00 uur kwam het schip op de rede van Spithead ten anker waar 21 saluutschoten voor de Britse vlag werden afgegeven welke door een zelfde aantal door *South Sea Castle* werden beantwoord. Vervolgens werden door HMS Dolphin 19 saluutschoten aan de vlag van de minister van marine gegeven die op gepaste wijze werden beantwoord. Over en weer werden officiële bezoeken afgelegd en in de loop van de middag verlieten de hoge gasten met hun gevolg, alsmede de persverte-genwoordigers het schip.
Ondanks de 2 mijl varen vanaf de ankerplaats naar de wal werd door de bemanning druk gebruik gemaakt om in het Lunapark in een botsautootje te stappen, alsmede het vlaggeschip van admiraal Nelson, HMS Victory, met een bezoek te vereren.

Zaterdag 10 april 1954. Vertrek Spithead.
Op de voormiddag werd het anker ingedraaid om de tweede etappe van de garantievaart naar Las Palmas te ondernemen. Onderweg stond er een vrij lange en hoge westelijke deining, hetgeen echter geen beletsel was om de schietschijf te water te laten en de kanonbemanningen in vol ornaat op hun posten te laten komen. Van kanongebulder was echter geen sprake, waarschijnlijk waren de oefengranaten aan de prijzige kant en klonk er slechts mitrailleurgeblaf over het water. Niettemin werd er druk geoefend om de mensen met schip en haar uitrusting vertrouwd te maken.

Woensdag 14 april 1954. Aankomst Las Palmas.
Bij aankomst voor de haven werden 21 saluutschoten afgegeven welke door de Barrida de Guanarteme werd beantwoord, waarop het schip aan de Dique del Genaralissimo Franco in Puerto la Luz afmeerde, gevolgd door de gebruikelijke plichtplegingen.
Ondanks dat de bemanning door de inwoners vriendelijk werd ontvangen, kon in verband met de stille week voor Pasen weinig recreatie worden aangeboden en bleef dit beperkt met een door de burgemeester aangeboden bustocht over het eiland Gran Canaria.
Zaterdag 17 april 1954. Vertrek Las Palmas.
Op de morgen van Paaszaterdag werd Las Palmas verlaten en in zuidelijke richting langs de kust van Gran Canaria koersend ondervond men een krachtige doorstaande passaatwind.

Maandag 26 april 1954. Aankomst Aruba.
Op de westelijke punt van het eiland werd in rustig water ten anker gegaan om de romp van het schip met de nodige pullen *M 2* een fraaier aanzien te geven.

Dinsdag 27 april 1954. Vertrek Aruba.
Nadat anker op was gegaan werd een zoektocht ingezet naar een vermiste Arubaanse visser. Aan het begin van de eerste wacht werd rendez-vous gemaakt met het stationsschip Hr.Ms. Van Speijk die de opsporingsactie overnam. Van dit schip werden enkele journalisten aan boord genomen om de reis naar Willemstad mee te maken.

Tijdens de garantievaart arriveert Hr.Ms. De Zeven Provinciën op woensdag 28 april 1954 voor de haven van Willemstad op Curaçao waar saluutschoten werden afgegeven. Op de foto vaart de kruiser nog zonder radar, uitgezonderd de ZW navigatieradar. Foto IMH.

Woensdag 28 april 1954. Aankomst Willemstad.
Bij aankomst voor de St. Annabaai werden 21 saluutschoten afgegeven, welke door het Waterfort werden beantwoord, waarna de kruiser onder grote belangstelling van de bevolking als het ware aan een zegetocht begon langs het Waterfort, Gouvernement, Pontjesbrug, Handelskade en Brionplein door het Schottegat en in de Nieuwe Haven ligplaats kreeg.
Meteen begonnen de officiële bezoeken over en weer en konden die avond vijftig officieren en adelborsten gaan dansen in de sociëteit Asiento.
Op donderdagavond 29 april was er in de Stadsschouwburg voor de bemanning een door de Koninklijke Vereniging Onze Vloot aangeboden gala-avond, met als hoogtepunt de beroemde film The Cruel Sea.
Op de voormiddag van vrijdag 30 april was er ter gelegenheid van de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin een grote parade aan de wal en werden die middag aan boord enkele Koninklijke onderscheidingen uitgereikt.

Maandag 3 mei 1954. Vertrek Willemstad.
Met aan boord 150 genodigden van de Koninklijke Vereniging Onze Vloot werd ontmeert en voor een korte vaartocht opgestoomd naar Caracasbaai waar het gezelschap van boord ging om na olie te hebben geladen koers richting Aruba zetten.

Dinsdag 4 mei 1954. Aankomst Oranjestad.
Op de dagwacht werd in Oranjestad op Aruba afgemeerd en in de loop van de middag stonden 400 Jannen op de Zuidwestkade in kort wit zich te verdringen om in een achttal bussen naar de Lago Oil and Transport Company te worden vervoerd met aansluitend een rondrit over het eiland. De volgende middag was het schip opengesteld voor het publiek en speelde het scheepsvoetbalelftal een wedstrijd tegen de subkampioen van Aruba en moest met een nederlaag op de blaren zitten.

Donderdag 6 mei 1954. Vertrek Oranjestad.
Op de voormiddag werd ontmeert en naar zee gestoomd, waarbij de boeg werd gericht naar San Juan op het eiland Porto Rico.

Vrijdag 7 mei 1954. Aankomst San Juan.
Na het afgeven van een saluut voor de Amerikaanse vlag, arriveerde de kruiser op de voormiddag in San Juan waar het in tegenstelling tot Curaçau en Aruba een stuk rustiger was. Na de officiële bezoeken waren er enkele party's en bustochten. Een schaduw over dit bezoek bezorgde een dronken chauffeur bij een auto-ongeval, waarbij een korporaal een lichte hersenschudding en enkele schedelverwondingen opliep.

Maandag 10 mei 1954. Vertrek San Juan.
Op de voormiddag werd de haven verlaten voor een vierdaagse trip om de noord naar de Cheasepeake Bay waaraan Annapolis is gelegen. De reis hierheen werd gekenschetst door regenbuien en sterke temperatuursdalingen dat in plaats van kort wit naar het blauw met jekker deed verlangen.

Donderdag 13 mei 1954. Aankomst Annapolis.
Zonder van een loods gebruik te maken werd de Chesapeak Bay ingestoomd en op de eerste wacht kwam het schip onder de wal op 7 mijl ten noorden van Cove Point ten anker om bij dag worden door te stomen naar de mond van de rivier de Severn, waar op Berth D van de Naval Anchorage werd geankerd. Bij aankomst klonken 21 saluutschoten voor de Amerikaanse vlag over het water, hetgeen door de Main Mast Battery gepast werd beantwoord, waarop de gebruikelijke beleefdheidsbezoeken werden afgelegd. De 5 mijl overbrugging naar de wal moest met de sloepen en schouwen worden verzorgd, maar dit ongerief was snel vergeten bij de eerste kennismaking met Annapolis en bleek Amerika best in de smaak te vallen. Een hoogtepunt voor de adelborsten vormde een ontmoeting aan de wal met hun Amerikaanse collega's en gastheren: 3.400 midshipmen van de United States Navy.
Een bekend knelpunt voor de opvarenden was de koers van de Amerikaanse dollar die rond de vier gulden bleek te liggen, zodat de uitgestalde koopwaar nogal prijzig leek. Maar de Amerikanen waren zeer gastvrij, spontaan en hartelijk, zodat het vervoer naar bijvoorbeeld Washington in hun *car* gratis was.
Op de laatste middag van het verblijf hield de commandant voor talloze genodigden een instuif aan boord dat werd opgeluisterd door de eigen scheepsband *De Zeeschuimers* die voor passende muziek zorgde. Bij aankomst in Annapolis was het aanvankelijk koud en regenachtig, maar vlak voor vertrek zonnig en heerlijk warm.

Maandag 17 mei 1954. Vertrek Annapolis.
Na acht uur varen door de Chesapeak Bay bereikte het schip open zee en kon koers worden gezet naar Hamilton op de Bermuda's.

Woensdag 19 mei 1954. Aankomst Bermuda.
Op de voormiddag werd op advies van de havenmeester in het South Basin van de Old Dockyard op Ireland aan de Grassy Bay gemeerd in plaats van voor het Princess Hotel zoals de bedoeling was. Meteen na afmeren werden de officiële bezoeken over en weer afgelegd.
Hamilton was voor de opvarenden een allervriendelijkst stadje waar je met twee geldsoorten, Engelse ponden en Amerikaanse dollars, terecht kon. Alleen was alles schrikbarend duur. Om de pijn hiervan enigszins te verzachten werden er bustochten georganiseerd.

Zaterdag 22 mei 1954. Vertrek Bermuda.
Met twee sleepboten maar zonder loods werd onder buiig weer Hamilton verlaten om voor de laatste etappe koers naar het noorden te zetten.

Zaterdag 29 mei 1954. Aankomst Portsmouth.
In verband met zeer zware mist ging men op 0,8 mijl benoorden Dean Tail Buoy aan de ingang van de Solent ten anker. Na het opklaren werd het anker gehieuwd en opgestoomd naar de rede van Spithead waar op Berth 10 ten anker werd gegaan.

Maandag 31 mei 1954. Vertrek Portsmouth.
Kort na het vertrek moest wegens zeer dichte mist op de hondewacht van 1 juni nabij Worthing voor korte tijd ten anker worden gegaan, doch na anker op gaan werd onderweg naar de thuishaven alsnog geruime tijd van dichte mist veel hinder ondervonden.

Woensdag 2 juni 1954. Aankomst Den Helder.
In de loop van de avond kwam de kruiser op de rede van Den Helder ten anker, waarmee een einde kwam aan een schitterende garantievaart. De 56 ingescheepte adelborsten gingen gepakt en gezakt met een schat aan ervaringen terug naar het KIM. In totaal had het schip nu 10.900 zeemijl afgelegd.

Vrijdag 11 juni 1954. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Nadat het anker in het kluisgat was bezorgd werd de rede van Den Helder verlaten om koers te zetten naar Rotterdam waar nog dezelfde dag langs de Wilhelminakade van de Holland Amerika Lijn werd afgemeerd. Hier nam het schip deel aan de vlootweek die van 12 tot 17 juni werd gehouden. Na afloop werd teruggekeerd naar de Rotterdamse Droogdok Maatschappij voor verdere afmontage en reparaties na de garantieproefvaart.

Dinsdag 29 juni 1954. Commandowisseling.
Met gebruikelijk ceremonieel droeg KTZ. G.B.M. van Erkel zijn commando over aan KLTZ. R.M. Crommelin die dit tijdelijk tot tot 24 maart 1955 waarnam en op die dag overdroeg aan de nieuwe commandant, KTZ. G.B. Fortuyn.

Maandag 4 april 1955. Vertrek Rotterdam.
Na vertrek bij de aanbouwwerf werd de Nieuwe Waterweg afgestoomd en onder dankzegging de loods bij Hoek van Holland afgezet. Meteen werd koers gezet naar de Engelse zuidkust om bij Portland de degaussing af te regelen om nog dezelfde dag koers te zetten naar de thuishaven.

De proefvaart van Hr.Ms. De Zeven Provinciën op de Noordzee nog zonder radar.
Foto IMH.

Dinsdag 5 april 1955. Aankomst Den Helder.
Op de voormiddag werden in de Nieuwe Haven de trossen belegd waar het schip voor verdere proefnemingen voorlopig zou blijven liggen.
Na van ontschepingsverlof uit Korea te zijn teruggekeerd werd de samensteller van dit verzamelwerk van begin juni 1955 tot april 1957 met veel genoegen aan boord geplaatst met werkzaamheden op het bureau O.S.&.O. en tevens belast met het in zee samenstellen van de scheepskrant *Het Provinciaaltje*. Vanaf dat moment ontstond er iets unieks bij de Koninklijke marine, namelijk de vorming van een dixielandband, genaamd *The Seven States Swing College Band*. Helaas duurde het bestaan hiervan wegens overplaatsingen maar ongeveer anderhalf jaar, doch de band oogstte in die tijd grote successen.

Maandag 1 augustus 1955. Vertrek Den Helder.
Met een groot aantal nieuwe bemanningsleden aan boord werd naar zee vertrokken voor het opwerken en invaren van schip en bemanning.

Vrijdag 5 augustus 1955. Aankomst Rotterdam.
Op de achtermiddag werd langs de Parkkade afgemeerd voor deelname aan de tentoonstelling E-55, waarbij de kruiser op bepaalde tijden voor het publiek werd opengesteld en daarbij in de donkere uren feestelijk was geïllumineerd.

Dinsdag 9 augustus 1955. Vertrek Rotterdam.
Op de voormiddag werd de verbinding met de wal verbroken en de boel zeevast gezet. Buitengaats werd al oefenend koers gezet naar de Deense hoofdstad.

Vrijdag 12 augustus 1955. Aankomst Kopenhagen.
Bij nadering van de Deense kust werden saluutschoten gewisseld met de batterij van kasteel Kronborg bij Helsingor en de Sixtusbatterij in Kopenhagen. Na het afmeren langs de Lange Linie werden de gebruikelijke bezoeken afgelegd en kreeg de beman-

ning gelegenheid de Tuborg en Carlsberg brouwerijen te bezichtigen. Dit laatste eindigde echter voor velen met een zeer benevelde blik. Tevens werd er tegen de Deense marine een voetbalwedstrijd gespeeld en was het schip onder grote belangstelling opengesteld voor het publiek.

Maandag 15 augustus 1955. Vertrek Kopenhagen.
Op de voormiddag werd Kopenhagen een beetje meewarig vaarwel gezwaaid om op de Noordzee te gaan oefenen.

Vrijdag 19 augustus 1955. Aankomst Amsterdam.
Op de voormiddag werd langs de BPM steiger aan de noordzijde van het IJ afgemeerd.

Maandag 22 augustus 1955. Vertrek Amsterdam.
Op de achtermiddag werd naar zee vertrokken om individueel te oefenen.

Vrijdag 26 augustus 1955. Aankomst Vlissingen.
Om 15.30 uur werd langs de Handelskade in de Buitenhaven afgemeerd.

Maandag 29 augustus 1955. Vertrek Vlissingen.
Pas op de platvoet werd ontmeerd om in zee te gaan oefenen.

Vrijdag 1 september 1955. Aankomst Den Helder.
Op de voormiddag meerde het schip langs steiger 19 en kon met zomerverlof worden gegaan.

Maandag 3 oktober 1955. Vertrek Den Helder.
Eenmaal in zee werden de rollen gerepeteerd en koers gezet naar Rotterdam.

Woensdag 5 oktober 1955. Hoog bezoek.
Op de voormiddag werd langs de Parkkade afgemeerd. Voor een inspectie werd de kruiser bezocht door de staatssecretaris van marine, vice-admiraal b.d. H.C.W. Moorman en de vlagofficier personeel, vice-admiraal C.W. Slot.

Maandag 10 oktober 1955. Vertrek Rotterdam.
Nadat het schip weer vaarklaar was werd naar de Noordzee vertrokken waar beproevingen met de artillerie-apparatuur werden gehouden.

Donderdag 13 oktober 1955. Aankomst Amsterdam.

Maandag 17 oktober 1955. Vertrek Amsterdam.
Na ontmeren werd de Noordzee opgezocht om al oefenend op te stomen naar de Schotse kust.

Woensdag 19 oktober 1955. Aankomst Edinburgh.
Tijdens de zeer langzame vaart op de Firth of Forth stond de gehele bemanning ademloos aan dek naar het topje van de mast te staren of deze zonder schade de spoorbrug kon passeren, hetgeen tot ieders opluchting geen probleem opleverde. Nadat op de boeien was afgemeerd gingen de opvarenden met de motorschouwen naar de wal om bij stralend mooi weer te genieten van Prinsess Street en Edinburgh Castle met aflossing van de wacht.

Zondag 23 oktober 1955. Vertrek Edinburgh.
Na het vertrek werd met Britse vlooteenheden in de Schotse wateren geoefend.

Zaterdag 29 oktober 1955. Aankomst Edinburgh.

Dinsdag 1 november 1955. Vertrek Edinburgh.

Woensdag 2 november 1955. Aankomst Den Helder.
Op de voormiddag werd in de thuishaven afgemeerd en met eigen middelen een aanvang gemaakt aan onderhoud en reparaties en ging de bemanning met winterverlof.

Donderdag 12 januari 1956. Vertrek Den Helder.
De kruiser werd ingedeeld bij smaldeel 5 dat als volgt was samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur L.J. Goslings
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Evertsen
Hr.Ms. Van Ewijck
Hr.Ms. Zeeleeuw
Hr.Ms. Walrus
Groep vliegtuigen squadron 1.
Voor de voorjaarsreis werd het bitterkoude Den Helder op de voormiddag verlaten en al oefenend door Het Kanaal en langs de Spaans-Portugese kust opgestoomd naar de warmere streken van de Middellandse Zee. Deze reis stond in het teken van bar slecht weer met harde wind en hoge zeeën, met als gevolg dat vooral in de beginfase een flink aantal bemanningsleden op gulle wijze de vissen gingen voeren en alle kleuren vertoonden behalve die van een gezonde Hollandse zeeman.

Woensdag 18 januari 1956. Aankomst en vertrek Gibraltar.
Bij aankomst voor Gibraltar werden 21 saluutschoten aan de Britse vlag afgegeven welke door Kings Bastion gepast werden beantwoord, waarna nog 13 schoten volgde voor de vlagofficier Gibraltar, dat door de batterij van HMS Rooke werd beantwoord. Meteen na afmeren werd overgegaan tot olieladen en intussen werden enkele bezoeken afgelegd en besprekingen gevoerd. Om 17.00 uur werd naar zee vertrokken om het oefenprogramma te vervolgen.

Vrijdag 20 januari 1956. Aankomst Oran.
Op de dagwacht stoomde het smaldeel in formatie op naar de rede van Oran, waar om 09.30 uur een nationaal saluut werd afgegeven, dat door het fort Lamoune werd beantwoord. Om 10.45 uur werden de trossen belegd en volgde de gebruikelijke bezoeken over en weer. In Oran zelf was het rustig, maar rondom de stad rommelde het wel eens, zodat het passagieren tot middernacht beperkt werd.
Op zaterdag speelde het voetbalelftal van de kruiser een wedstrijd tegen de Franse marine dat door de mannen van De Zeven met 4-3 werd gewonnen. Op maandag was er voor 80 opvarenden een bustocht naar het ongeveer 80 km verder gelegen Sidi-bel-Abbis, het hoofdkwartier van het Franse vreemdelingenlegioen. Later zou blijken dat dit bezoek vergaande gevolgen had.

Maandag 23 januari 1956. Vertrek Oran.
Op het eind van de middag werd de haven van Oran verlaten en werd tussen 24 en 26 januari in de baai van Arzeu met de Franse marine geoefend, waaraan de in Oran gebaseerde vliegtuigen van de MLD deelnamen.

Het vertrek van Hr.Ms. De Zeven Provinciën uit de Helderse marinebasis.
Foto IMH.

Vrijdag 27 januari 1956. Aankomst Malaga.
Bij de nadering van Malaga werd de loods aan boord genomen en 21 saluutschoten aan de Spaanse vlag gegeven. Zonder sleepboothulp werd om 10.00 uur langs de Paseo de la Farola afgemeerd, waarop de gebruikelijke beleefdheden volgden. Tijdens het drie dagen durende bezoek was het eindelijk weer eens stralend mooi weer en kon iedereen zich vorstelijk uitleven.
In verband met de hoge kosten en gelet op het vertier in de stad zelf, werden er geen bustochten georganiseerd. Desondanks stroomde de sherry en muscatel rijkelijk. Deze keer verloren de voetballers eervol van de Nijverheidsschool met 6-5, terwijl een dag later van een ander Spaans team met 6-3 werd verloren.

Maandag 30 januari 1956. Vertrek Malaga.
Omdat er maar één sleepboot aanwezig was die bovendien defect bleek te zijn, gingen beide schouwen te water die kans zagen het achterschip van de wal af te trekken om in de nauwe haven rond te draaien.

Dinsdag 31 januari 1956. In baai van Arzeu.
Het gehele smaldeel ging in de baai van Arzeu ten anker om de 18e verjaardag van Prinses Beatrix te vieren. Nauwelijks lagen de schepen voor anker of binnen een uur stak de wind op die was gestegen tot kracht 7 á 8, zodat van de voorgenomen roeiwedstrijden en andere evenementen niets terechtkwam. Tussen 1 en 4 februari werd in het zeegebied tussen Oran en Ceuta geoefend.

Zaterdag 4 februari 1956. In baai van Alma-Draba.
Om het weekeinde door te brengen werd in de baai van Alma-Draba ten anker gegaan, doch de volgende morgen verslechterde het weer zodanig dat van enkele schepen de ankerkettingen braken en de baai meteen werd herdoopt in *Het Ankerpark* en alle schepen in de baai van Gibraltar hun toevlucht moesten zoeken.

Maandag 6 februari 1956. Aankomst en vertrek Gibraltar.
Alleen het vlaggeschip liep de haven binnen om olie te laden, terwijl de overige schepen zich naar het oefengebied nabij Arzeu begaven en de kruiser volgde. Hier werden van 7 tot 9 februari de oefeningen voortgezet. Hierna gingen de onderzeeboten naar Gibraltar, terwijl de bovenwaterschepen naar de Alma-Draba baai gingen om hun verloren gegane ankers te trachten op te sporen, waarbij alleen de Evertsen succesvol was. Tussen 13 en 16 februari werd met de Britse Home Fleet nabij Gibraltar een oefenprogramma uitgevoerd.

Vrijdag 17 februari 1956. Aankomst Gibraltar.
Het gehele smaldeel meerde in Gibraltar om olie te laden en het weekeinde door te brengen. Het weer had Hollandse vormen aangenomen met als gevolg dat men door de sneeuw moest banjeren.

Maandag 20 februari 1956. Vertrek Gibraltar.
Behalve de Van Ewijck en Zeeleeuw (verbleven tot 24 februari in Gibraltar voor periodiek onderhoud), werd naar zee vertrokken voor het vervolg van de oefeningen met de Home Fleet.

Vrijdag 24 februari 1956. Aankomst Gibraltar.
Het gehele smaldeel keerde naar Gibraltar terug om tot en met zondag 4 maart onderhoudswerkzaamheden te verrichten. Regen en mooi weer wisselden elkaar in vlot tempo af, waardoor de sportvelden afgekeurd werden, maar niettemin andere vormen van ontspanning gevonden werden.

Maandag 5 maart 1956. Vertrek Gibraltar.
Op de voormiddag vertrokken de schepen naar zee voor het vervolg van de oefeningen, doch de kruiser koerste naar de rede van Oran, waar de volgende dag de BDZ, vice-admiraal A. de Booy en schout-bij-nacht H.H.L. Pröpper aan boord kwamen die de oefeningen de komende twee dagen meemaakten. Laat in de avond van 7 maart verlieten zij op de rede van Oran het schip.

Zondag 11 maart 1956. Ten anker.
Van 11 tot 13 maart lag het smaldeel nabij Cabo Tres Forcas ten anker, doch op 14 en 15 maart werden de oefeningen weer voortgezet.

Vrijdag 16 maart 1956. Aankomst Cadiz.
Voor aankomst in Cadiz werd een nationaal saluut afgegeven en met behulp van de loods in de haven over stuurboord afgemeerd, waarna de gebruikelijke plichtplegingen volgden.
Voor 200 opvarenden was er een bustocht naar het centrum op sherrygebied Jerez de la Frontera op ongeveer 50 km van Cadiz. Er werden enkele fabrieken bezocht waar het bottelen van sherry gevolgd én geproefd kon worden, hetgeen uiteraard zeer geslaagd was.
Op zondag 18 maart was er zelfs een officiële voetbalwedstrijd in het nieuwe stadion tegen een Spaans elftal, welke werd bijgewoond door de burgemeester van Cadiz en enkele commandanten. Zelfs de volksliederen werden gespeeld en de wedstrijd eervol

door de Spaanse gastheren met 4-3 gewonnen. Op maandagmorgen werd op het halfdek van de kruiser een muziekuitvoering gegeven door een orkest van de Spaanse marine, waaraan de regen een voortijdig einde maakte.
Cadiz is een oude schilderachtige havenstad met vele bezienswaardigheden, waaronder schilderijen van De Goya, oude kerken, gebouwen en prachtig aangelegde parken met gekleurde tegels. Hoewel de stad niet veel vertier te bieden had, werd toch teruggekeken op een aangenaam bezoek.

Maandag 19 maart 1956. Vertrek Cadiz.
Na het vertrek werd de thuisreis ondernomen, waarbij met de Britse Home Fleet tot zondag 25 maart werd deelgenomen aan de oefening *Dawn Breeze*, welke in Het Kanaal tot een goed einde kwam. Vervolgens werd naar huis gekoerst.

Maandag 26 maart 1956. Aankomst Rotterdam.
Op de voormiddag werd langs de Parkkade afgemeerd waarmee een einde kwam aan een leerzame voorjaarsreis.

Woensdag 28 maart 1956. Vertrek Rotterdam.
Na terugkeer van een paar dagen verlof kochten enkele opvarenden op het Centraal Station in Rotterdam het dagblad De Telegraaf en lazen tot hun stomme verbazing dat zich tijdens de afgelopen reis een verstekeling aan boord had bevonden. Volgens de krant betrof het de uit Friesland afkomstige 30-jarige Jelle Bakker die in januari 1953 als matroos van een Britse kustvaarder zich in Marseille had afgemonsterd omdat de kapitein de blanke deksbemanning wilde verwisselen voor een zwarte. Samen met een andere Britse zeeman ontmoette hij een Tsjech, vermoedelijk een ronselaar, en belandde in het Franse Vreemdelingen Legioen waar hij enkele malen operationeel werd ingezet. Dit beviel uitermate slecht en de Fries zocht zich een uitweg om hieraan te ontkomen. Tevergeefs!
Tot zich plotseling op maandag 23 januari een tweetal bussen met Nederlandse marinemensen aandienden voor een rondleiding in Sidi-Bel-Abbis. Hij vroeg toestemming om met de Nederlanders naar Oran af te reizen om het schip te bezichtigen, hetgeen hem botweg werd geweigerd. Een Nederlandse officier echter fluisterde hem in het oor: “als je bukt kun je op de vloer van de bus duiken” en daar trof hij nog enkele medevluchters aan. Met de bus belandde hij in Oran en mengde zich onder de belangstellenden die de kruiser bezochten, echter… zonder weer van boord te gaan. Hij verstopte zich in een kleine benauwde ruimte en kreeg voorlopig van een matroos koffie en brood toegestopt.
Na enkele dagen bemachtigde hij zelfs een matrozenuniform en kon aldus alle oefeningen van nabij mee te maken. Onderweg schreef hij een brief naar zijn ouders en legde hen de situatie uit met het verzoek bij aankomst in Rotterdam aanwezig te zijn met burgerkleding. Na het afmeren aan de Parkkade stroomde de familieleden aan boord en in de drukte stapte even later de ex-legionair Jelle Bakker, gekleed in colbert, de valreep af de vrijheid tegemoet. Aldus het verhaal in De Telegraaf waar in werkelijkheid maar een klein gedeelte van klopt.
In het KRO-radioprogramma *Adres Onbekend* van zondag 15 februari 1998 (hartelijk dank KRO) om deze verstekeling op te sporen kwam echter een geheel ander verhaal aan het licht. Eenmaal aan boord noemde hij zich niet Jelle Bakker, maar Klaas de Lange??? uit Delft, en werd door matroos 2^{e} klas Jan O. Janssen (bijnaam *Blauwe Janssen*) aanvankelijk in de stuurboordsfankamer en na een week in de achterkonstabelsbergplaats nabij kanon 4 verstopt waar hij hem met de grootste moeite verzorgde en hiermee enorme risico’s op zijn schouders haalde. Uit de arrestkist versierde hij een paar sokken en een blauwe overal en slechts enkele malen werd de verstekeling in de nachtelijke uren door hem aan bakboord bij de 57 mm mitrailleurs gelucht. Eenmaal in

Rotterdam aangekomen verkocht de legionair uit geldgebrek zijn verhaal aan De Telegraaf, hetgeen een flinke opschudding veroorzaakte, en toonde daarmee zijn dank aan zijn helper, steun en toeverlaat en redder in de nood matroos Janssen die hiervoor een flinke krijgstuchtelijke veroordeling aan zijn broek kreeg.
Hoe deze verstekeling zich ook noemen mag, in ieder geval is aan het licht gekomen dat hij een onfrisse achtergrond had en door justitie werd gezocht. Vandaar mogelijk deze schuilnaam.
Er was echter nog sprake van een tweede of derde verstekeling, eveneens legionairs, maar deze blijken destijds met Hr.Ms. Van Ewijck naar zee te zijn vertrokken, doch werden na enkele dagen op een Nederlandse kustvaarder overgezet. Niettemin is dit een unieke gebeurtenis in de rijke geschiedenis van de Koninklijke marine.

Donderdag 29 maart 1956. Aankomst Den Helder.

Maandag 9 april 1956. Vertrek Den Helder.
Voor een tweeweekse oefenreis van smaldeel 5 werd naar de Britse zuidkust vertrokken.

Vrijdag 13 april 1956. Aankomst Plymouth.
Bij het aanlopen van de haven werd door het vlaggeschip een nationaal saluut afgegeven, dat door de Eastern King Battery werd beantwoord, waarna in de haven werd afgemeerd. Er werden echter geen officiële bezoeken afgelegd.

Maandag 16 april 1956. Vertrek Plymouth.
Bij aanvang van de voormiddag gingen de trossen los en werd geoefend en slingerproeven gehouden.

Woensdag 18 april 1956. Aankomst Portland.
Om 10.00 uur werd in de haven afgemeerd. Vanwege het prachtige weer werd in de omgeving van Dorsetshire een bustocht gemaakt en enkele voetbalwedstrijden gespeeld. Het bezoek bleef verder beperkt tot winkelen en een bezoek aan de bioscoop in Weymouth.

Dinsdag 24 april 1956. Vertrek Portland.
Na het vertrek werd op zee geoefend en koers gezet naar de thuishaven.

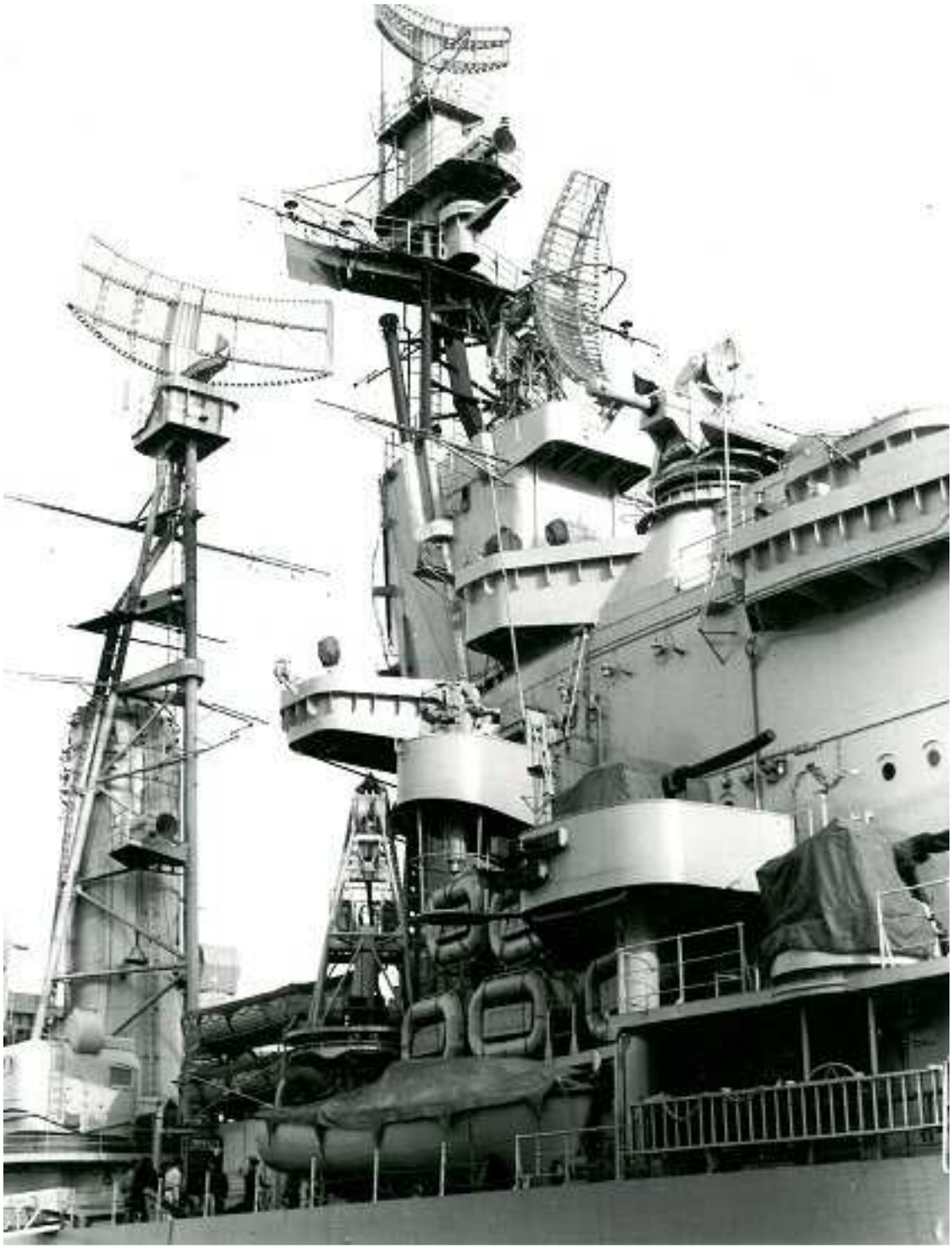
Woensdag 25 april 1956. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 22 mei 1956. Vertrek Den Helder.

Woensdag 23 mei 1956. Aankomst Invergorden.

Vrijdag 25 mei 1956. Vertrek Invergorden.

Zondag 3 juni 1956. Commandowisseling.
In volle zee droeg KTZ. G.B. Fortuyn met gebruikelijk ceremonieel zijn commando over aan KTZ. Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk.



Brugopbouw over stuurboord met Boforsdek vóór de verbouwing.
Foto IMH.

Donderdag 7 juni 1956. Aankomst Den Helder.

Vrijdag 15 juni 1956. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Met diverse schepen van het smaldeel werd naar Scheveningen opgestoomd voor de maritieme demonstratie *Show Piece*, waaraan naast de MLD ook de Britse kruiser HMS Belfast deelnam. Deze demonstratie bleek niet alleen door de minister-president

dr. W. Drees te worden bijgewoond, maar ook door de ex-president van de Verenigde Staten, Harry.S. Truman en talloze andere hoogwaardigheidsbekleders.
Na afloop werd langs de Parkkade in Rotterdam afgemeerd. Hier werd van maandag 18 tot en met zondag 24 juni de jaarlijkse vlootweek gehouden. Deelnemende schepen waren: Hr.Ms. De Zeven Provinciën, De Ruyter, Friesland, Tijgerhaai, Fret, Cerberus, Giethoorn, Naarden, Venlo, Ommen, Abcoude, Gieten, Aalsmeer, Axel, Freyer, Hadda en Hefring. Het geheel werd muzikaal opgeluisterd door de Marinierskapel.

Maandag 25 juni 1956. Vertrek Rotterdam.
Op de voormiddag arriveerden de minister van oorlog en marine, Ir. C. Staf en de minister van buitenlandse zaken, Mr. J. Luns, waarna naar zee werd vertrokken. Het bezoek van beide gasten leverde voor ondergetekende een leuke anekdote op.
Als medewerker van bureau O.S.& O. verkocht ik aan boord plastic modellen van oorlogsschepen en vliegtuigen. In de loop van de middag werd ik in de kajuit van de commandant ontboden om enkele modellen te tonen. Minister Luns toonde zijn bijzondere belangstelling en informeerde of de verkoop naar behoren verliep. Omdat hij die dag op een kruiser verbleef kon ik hem een model van een Amerikaanse kruiser tonen die hij graag wilde kopen. De prijs was naar ik mij herinner ongeveer *ƒ* 11,75. Op dat moment sprak de minister de legendarische woorden: *Staf, wil jij even betalen, ik heb geen geld bij me!* Een moment dat je nimmer vergeet!.

Woensdag 27 juni 1956. Aankomst Den Helder.
Na het afmeren in de Nieuwe Haven gingen de hoge gasten van boord.

Donderdag 28 juni 1956. Vertrek Den Helder.
Reeds om 07.30 uur werd ontmeerd en eenmaal buitengaats werd onder het houden van individuele oefeningen koers richting Noorwegen gezet.

Zaterdag 30 juni 1956. Aankomst Stavanger.
Bij het binnenvaren van de fjord werd een nationaal saluut afgegeven en om 10.00 uur werd op de rede ten anker gegaan en een aanvang gemaakt met de officiële bezoeken.
Voor 140 opvarenden was er een prachtige bustocht langs de fjorden en de voetballers lieten hun gastheren met 9-2 op de blaren zitten. Vooral Vaulenpark met openluchtdansvloer, vuurwerk en een grote brandstapel werden druk bezocht. Het bezoek werd als zeer geslaagd ondervonden.

Maandag 2 juli 1956. Vertrek Stavanger.
Om 18.00 uur kwam het anker binnenboord en nadat de open zee was bereikt werd aan de NATO-oefening *Fair Wind* deelgenomen, welke in het zeegebied tussen het Skagerrak en Rosyth werd gehouden.

Zaterdag 7 juli 1956. Aankomst Den Helder.
Om 08.00 uur werden de trossen in de thuishaven weer belegd en het schip in gereedheid gebracht voor de reis naar Rusland en Zweden.

Zaterdag 14 juli 1956. Vertrek Den Helder.
Smaldeel 5 was als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: schout-bij-nacht L.J. Goslings
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Zeeland
Nadat het smaldeel uit de thuishaven was vertrokken, werd de volgende morgen in de

Jammerbocht ten anker gegaan voor het houden van kerkdiensten. Hierna hield de smaldeelcommandant tijdens een *alle hens voor de boeg* een toespraak, waarin hij de volgende legendarische woorden sprak:
…"Voor een ieder die vrijgezel is of dit wordt zodra de trossen zijn los gesmeten: Leningrad; vergeet het maar…!" Hij kreeg gelijk!
Hierna werd de reis vervolgd door het Skagerrak, Kattegat en Oostzee naar de Finse golf. Alle radarantennes, behalve de navigatieradar, waren gedurende de reis afgedekt

Vrijdag 20 juli 1956. Aankomst Leningrad.
Op de eerste wacht van donderdag 19 juli kwam het smaldeel voor Kroonstad en ontmoette de Russische torpedobootjager Odareny met vier patrouilleboten die de schepen naar Leningrad zouden begeleiden. Saluutschoten klonken over en weer en met behulp van de loods werd de Newa rivier opgevaren waar om 02.00 uur op de boeien werd afgemeerd.
Vroeg in de morgen begon het drukke programma met officiële bezoeken en kregen de opvarenden volop gelegenheid om zonder enige belemmering met medeneming van camera's te gaan passagieren. Het onthaal was grandioos en boven alle verwachting. Kroonkurken van bierflesjes dienden als ruilmiddel voor roebels en partijspeldjes en de inwoners van Leningrad waren stuk voor stuk even vriendelijk.
Op zaterdag 21 juli werd door de smaldeelcommandant een krans gelegd op de Serafi Movskoje begraafplaats voor de gevallenen van Leningrad. De commandant bood de burgemeester 5.000 tulpenbollen en 5.000 krokusbollen aan als herinnering aan dit vlootbezoek.
De smaldeelcommandant met 15 officieren en manschappen vertrokken op zondagmorgen per trein naar Moskou waar het Kremlin, alsmede enkele andere bezienswaardigheden werden bezocht.
Het ontspanningsprogramma in Leningrad was door de gastheren uitstekend verzorgd. In ouderwets aandoende autobussen werden verschillende musea bezocht met de Hermitage, het vroegere winterpaleis van de Tsaar, als hoogtepunt. Ook het zomerpaleis in Petrodvoretz op 30 km afstand van Leningrad werd bezocht. De meegetroonde Marinierskapel gaf in een der stadsparken voor een massaal toegestroomd publiek een muzikale show ten beste dat zelden zo hoog werd gewaardeerd. In het grote Kirovstadion (100.000 toeschouwers) werd een officiële voetbalwedstrijd met volksliederen tegen een Russisch marine-elftal gespeeld welke door de gastheren ruimschoots met 7-1 werd gewonnen. Het bezoek aan Leningrad was een onvergetelijk hoogtepunt voor de smaldeelopvarenden.

Woensdag 25 juli 1956. Vertrek Leningrad.
Uitgeleide gedaan door duizenden enthousiaste Russen op de oevers van de Newa werd om 02.00 uur ontmeerd waarop men genoodzaakt was de Marinierskapel uit bed te trommelen die op de bak vrolijke muziek speelde, en nadat buitengaats afscheid van dezelfde begeleiders als op de heenreis was genomen, werd in de Oostzee koers gezet naar de Zweedse hoofdstad Stockholm.

Donderdag 26 juli 1956. Aankomst Stockholm.
Na het wisselen van de saluutschoten werd op de voormiddag op de boeien in de Zweedse hoofdstad afgemeerd, waarop de gebruikelijke bezoeken een aanvang namen. Op vrijdag werd door de Nederlandse kolonie een feestavond aangeboden, bestaande uit een uitgebreide maaltijd en dansavond. Aanvankelijk trad alleen een Zweeds dansorkest op, doch werd na middernacht vervangen door dansmuziek verzorgd door de Marinierskapel en boerenkapel. Het was een bijzonder geslaagde avond. Voetballend werd met 7-1 getriomfeerd over een Zweeds marine-elftal. Ook dit vlootbezoek was onvergetelijk.

Maandag 30 juli 1956. Vertrek Stockholm.
Onder het toeziend oog van de loods werd om 14.00 uur ontmeerd om naar de thuishaven terug te keren.

Fraai luchtopname van het achterschip van Hr.Ms. De Zeven Provinciën.
Foto IMH.

Donderdag 2 augustus 1956. Aankomst Den Helder.
Na afmeren in de Nieuwe Haven ging de bemanning met zomerverlof. Sinds de garantievaart had het schip inmiddels weer 8.390 zeemijlen afgelegd.

Dinsdag 28 augustus 1956. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Op de voormiddag werd ontmeert en naar Rotterdam vertrokken, waar op de achtermiddag bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij werd afgemeerd voor een onderhouds- en dokbeurt.

Vrijdag 21 september 1956. Vertrek Rotterdam.
Na het ondergaan van de onderhoudsbeurt werd naar zee vertrokken om een proefvaart te houden welke naar tevredenheid verliep.

Zaterdag 22 september 1956. Aankomst Den Helder.

Donderdag 27 september 1956. Vertrek Den Helder.
Na het ontmeren werd koers gezet naar de Schotse kust waar tot maandag 8 oktober werd deelgenomen aan een *weapontraining* met de Britse Home Fleet nabij de Moray Firth. Hierbij werden richt-, schiet-, onderzeebootbestrijdings-, bevoorradings- en andere oefeningen gehouden. Op zaterdag 29 september werd op de rede van Invergorden een NATO-filmploeg aan boord genomen.

Woensdag 10 oktober 1956. Aankomst Invergorden.

Vrijdag 12 oktober 1956. Vertrek Invergorden.
Na even op adem te zijn gekomen werd tot 14 oktober deelgenomen aan de NATO-oefening *Cut Loose* waaraan meer dan 50 oorlogsbodems van Nederland, België, Groot Brittannië, Frankrijk, Noorwegen en de Verenigde Staten deelnamen.

Zondag 14 oktober 1956. Aankomst Rotterdam.

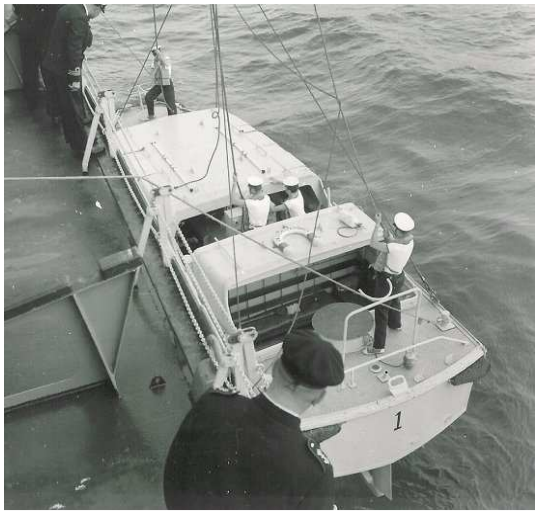
Dinsdag 16 oktober 1956. Vertrek Rotterdam.
Na in zee te zijn teruggekeerd werd rendez-vous gemaakt met het zusterschip De Ruyter dat op weg was naar Rothesay en waarmee onderweg tot 20 oktober werd geoefend.

Zaterdag 20 oktober 1956. Aankomst Den Helder.
In de nu komende maanden werd met eigen middelen onderhoud gegeven en de kruiser in gereedheid gebracht voor de voorjaarsreis naar het Caraibisch gebied en ging de bemanning met winterverlof.

Vrijdag 11 januari 1957. Vertrek Den Helder.
Nagewuifd door vele familieleden, vrienden en bekenden werd om 14.00 uur de verbinding met de wal verbroken voor de grote voorjaarsreis naar het Caribisch gebied alwaar onder commando van commandeur L. Brouwer met Hr.Ms. Van Speijk een tijdelijk smaldeel 5 zou worden gevormd. Aan bakboord op het achterschip stond een Fairy-Firefly zeevast gesjord die bestemd was voor de komende schietoefeningen in de West. De reis ging via de normale route via Het Kanaal en de Golf van Biskaje.

Woensdag 16 januari 1957. Aankomst en vertrek Las Palmas.
Onder bijzonder fraaie weersomstandigheden werd met behulp van de loods om 08.00 uur in de haven van La Luz afgemeerd waar olie, verse groenten en fruit werden ingenomen. Passagieren was er niet bij, want nog dezelfde dag werd om 21.00 uur ont-

meerd om onder het nog steeds stralende weer benoorden Barbados en de passage tussen St. Vincent en St. Lucia naar de Caraibische Zee te koersen.
Het was een rustige en gemoedelijke oversteek, behalve die ene middag waarop velen behaaglijk uitgestrekt lagen om van het warme zonnetje te genieten. Plotseling, bij een onverwachte hevige slingering van het schip, rolde een metershoge golf brullend over het halfdek, alles met zich meeslepend wat onder zijn bereik kwam. Stoelen werden in een hoek gesmeten, slapende meegesleurd en tegen de railing gekwakt en ook het vliegtuig kreeg de volle laag. Volgens ooggetuigen waren twee man overboord geslagen en een wisse prooi voor de haaien, maar zij konden zich nog net bijtijds aan de railing vastgrijpen. Gelukkig bleef het bij dit incident.



De motorschouw gaat te water.

De whaleboot wordt gestreken.

Foto's IMH.

Donderdag 24 januari 1957. Nabij Bonaire.
In de loop van de dag kwam het schip voor Bonaire ten anker waar algeheel schoon schip werd gehouden en de laatste voorbereidselen werden getroffen voor de binnenkomst in Willemstad.

Vrijdag 25 januari 1957. Aankomst Willemstad.
Al vroeg in de morgen werd in zee rendez-vous gemaakt met Hr.Ms. Van Speijk, waarna in formatie in de richting van de St. Annabaai werd opgestoomd. 21 Saluutschoten voor de vlag en 15 voor de gouverneur klonken over het water en nadat deze op gepaste wijze waren beantwoord klonk vanaf het Waterfort het Wilhelmus door het muziekkorps van de mariniers welke naast een erewacht stonden opgesteld. Kort hierna werd afgemeerd in de Nieuwe Haven waar het zwart zag van de nieuwsgierigen. Meteen namen de bekende plichtplegingen een aanvang.
De volgende morgen ging ondergetekende als medelid van een deputatie naar het kantoor van de familie Maduro om de bij de Rijkswerf in Den Helder opgeknapte en aan boord meegenomen Loden Verrader aan de rechtmatige eigenaren, onder het genot van enkele koele drankjes, te overhandigen. Elke dag was er gelegenheid om in het marinezwembad Michielsbaai te zwemmen en stonden de talloze sportwedstrijden volop in de belangstelling.

Maandag 28 januari 1957. Vertrek Willemstad.
Vanaf deze dag werd met de Van Speijk het tijdelijke smaldeel 5 geformeerd en om 07.30 uur naar zee vertrokken om te oefenen

Zaterdag 2 februari 1957. Aankomst Aruba.
Op de voormiddag werd langs de kade in Oranjestad afgemeerd waar zoals gebruikelijk een druk programma werd afgewerkt. Ook hier werden de opvarenden op grootse wijze onthaald en over het eiland getroond. Door de Lago Oil Company werd een picnic georganiseerd, de officieren bezochten een groot bal in de Tivoliclub en voorts waren er sportwedstrijden en kon volop van de koele tropische drankjes worden genoten.

Maandag 4 februari 1957. Vertrek Aruba.
Nog op de dagwacht werd Oranjestad verlaten om de oefeningen voort te zetten. In zee werd een telegram ontvangen waarin de bemanning werd uitgenodigd het carnaval in Aruba te vieren, doch in verband met het drukke vastgestelde vaarprogramma kon aan dit verzoek niet worden voldaan

Na schietoefeningen worden de lopen van kanon 1 schoongemaakt.
Foto's IMH.

Door de meteodienst wordt een weerballon in gereedheid gebracht.

Vrijdag 8 februari 1957. Aankomst Willemstad.
Op de platvoet werd in de Nieuwe Haven afgemeerd en na vastwerken werd een hernieuwde run naar de koele rum-coke's ondernomen en kreeg het ontspanningsprogramma zijn vervolg.

Maandag 11 februari 1957. Vertrek Willemstad.
Al vroeg in de morgen werd naar zee vertrokken om in het glasheldere water van de Caraibische Zee het oefenprogramma te hervatten.

Donderdag 14 februari 1957. Aankomst Willemstad.
Op de achtermiddag werd op het vertrouwde plekje in de Nieuwe Haven van het Schottegat afgemeerd. Er volgde nu een stilligperiode om onderhoud aan het schip te geven ter voorbereiding op het bezoek aan Caracas in Venezuela. Het ontspanningsprogramma kreeg zijn vervolg en velen waren te gast bij de CPIM (Curaçaose Petroleum Industrie Maatschappij) of bij landgenoten thuis. Niemand behoefde zich bij de vele rondritten, party's, barbecues en zelfs een cabaretavond te vervelen.

Donderdag 21 februari 1957. Vertrek Willemstad.
Op de laatste stilligdag werd op de voormiddag het schip opengesteld voor scholieren en op de achtermiddag scheepte het marinefanfarekorps zich in voor een optreden in Venezuela, waarna op de platvoet werd ontmeert en de open zee werd opgezocht

Vrijdag 22 februari 1957. Aankomst La Guaira.
Bij aankomst voor La Guaira werd een nationaal saluut afgegeven dat door een walbatterij werd beantwoord. Nadat was afgemeerd speelde het fanfarekorps op de bak vrolijke muziek en werd een aanvang gemaakt met de beleefdheidsbezoeken en vertrok de smaldeelcommandant met de kruisercommandant naar Caràcas, de hoofdstad van Venezuela.
La Guaira is ten opzichte van Caràcas vergelijkbaar met Hoek van Holland als toegang naar Rotterdam, alleen duurt de rit twee uur en moet naar 1.000 meter hoogte worden gestegen. De stad was modern aangelegd en het wemelde er van wolkenkrabbers, doch naar onze begrippen was alles vreselijk duur. Vele bemanningsleden konden genieten van gastvrije landgenoten die hen meenamen voor party's, autotochten of zwempartijen. Dit gedeelte van Zuid-Amerika, aan de voet van het Andesgebergte, heeft bij velen een onvergetelijke indruk achtergelaten.

Maandag 25 februari 1957. Vertrek La Guaira.
Bij terugkeer in open zee werd het oefenprogramma hervat.

Zaterdag 2 maart 1957. Aankomst Bonaire.
Op de voormiddag kwam het schip voor Kralendijk ten anker en op de platvoet werd het schip voor het publiek opengesteld. De beide motorschouwen deden hierbij voortreffelijke diensten. Het doodstille dorpje, waar nagenoeg niemand zich druk maakte, was een schrille tegenstelling met het gejaagde Caràcas. Toch was er enig leven in de brouwerij vanwege de verkiezing van de *Koningin van het Carnaval* en konden wij Prins Carnaval in levende lijve zien. Een autotocht, zwemmen en barbecue vormden een welkome afwisseling.

Maandag 4 maart 1957. Vertrek Bonaire.
Eenmaal teruggekeerd in zee werd het oefenprogramma met het stationsschip vervolgd.

Vrijdag 8 maart 1957. Aankomst Willemstad.
Op de platvoet arriveerde het tijdelijke smaldeel weer in de haven waar de kruiserbemanning het laatste weekeinde kon doorbrengen. De kruiser meerde op haar oude plek in de Nieuwe Haven en het stationsschip bij de marinebasis Parera. Evenals bij vorige bezoeken werd het schip opengesteld voor het publiek.

Maandag 11 maart 1957. Vertrek Willemstad.
Om 07.30 uur werd ontmeerd en een uur later het Waterfort gepasseerd. De kruiser werd uitgeleide gedaan door het marinefanfarekorps, terwijl een formatie van 4 Firefly's laag overvliegend een afscheidsgroet brachten. In Caràcasbaai werd snel olie geladen waar ook het vlaggeschip van de Holland Amerika Lijn de Nieuw Amsterdam dorstig lag afgemeerd. Hierna werd met enige weemoed een welgemeend *Doesi Curaçao* gezwaaid.

Vrijdag 15 maart 1957. Aankomst San Juan.
Om 08.30 uur werd bij aankomst in San Juan een nationaal saluut afgegeven dat door de US Army walbatterij Morro Castle correct werd beantwoord. Met de loods aan boord en twee sleepboten werd in de haven gedraaid en over stuurboord langs de Fernandez Juncoskade afgemeerd, gevolgd door de officiële bezoeken.
In de haven maakten de opvarenden kennis met de opponenten voor de komende oefening, waaronder de zware kruiser USS Macon van 17.000 ton.
Het eiland Puerto Rico had sinds 1952 binnen de Verenigde Staten van Amerika zelf-

bestuur gekregen. Het is een merkwaardig eiland met talloze bezienswaardigheden; een klooster uit het begin van de 16e eeuw, oude kerken en poorten, verschillende fortificaties en uiteraard een standbeeld van Columbus, die het eiland in 1493 heeft ontdekt. De bevolking van Puerto Rico bestaat overwegend uit kleurlingen, maar het Indiaanse bloed is bij allen duidelijk merkbaar. Tot algehele vreugde werd bekend gemaakt dat zondag 24 maart, de laatste dag van het verblijf in de Caribische wateren, op St. Maarten zou worden doorgebracht.

Oefeningen op de Noordzee in 1956 tijdens het olieladen vanuit HMS Tidereach, met op de achtergrond HMS Belfast en Ocean.
Foto Chris Mark.

Maandag 18 maart 1957. Vertrek San Juan.
Na het verlaten van de haven werd samen met Amerikaanse, Britse en Canadese eenheden tot vrijdag 22 maart deelgenomen aan de oefening *Springboard 1957*, waarna het tijdelijke smaldeel 5 werd ontbonden en de voormalige kanonneerboot naar Willemstad terugkeerde.

Vrijdag 22 maart 1957. Aankomst San Juan.
In de haven aangekomen werden de oefeningen geëvalueerd en om op adem te komen werd één dag in de haven verbleven.

Zaterdag 23 maart 1957. Vertrek San Juan.

Zondag 24 maart 1957. Aankomst St. Maarten.
Om 08.00 uur viel op de rede van Philipsburg het anker in 25 meter diep water waar het vanwege het glasheldere water zichtbaar bleef. Zeer intensief werd nog volop genoten van het fraaie weer en ongeveer 100 opvarenden namen deel aan een bustocht die ook door het Franse gedeelte ging. Tevens werd er gezwommen en tegen een

plaatselijk voetbalelftal gespeeld. Op de platvoet werd het anker gelicht om de thuisreis te ondernemen. Op zondag 30 maart werden de Azoren gepasseerd en op dinsdag 2 april kwam de kruiser ten zuiden van Bishop Rock voor korte tijd ten anker, doch nog dezelfde dag werd de reis naar de rede van Texel vervolg vervolgd waar men op donderdag 4 april ten anker kwam.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën als vlaggeschip van smaldeel 5 tijdens het bezoek van 26 tot 30 juli 1956 aan Stockholm. Op de achtergrond de beide onderzeebootjagers Hr.Ms. Friesland en Zeeland.
Foto Chris Mark.

Vrijdag 5 april 1957. Aankomst Den Helder.
Op de voormiddag werden in de Nieuwe Haven de trossen belegd en kon worden teruggekeken op een zeer leerzame en boeiende voorjaarsreis. Alles bijeen werden tijdens deze reis 11.800 zeemijlen afgelegd.

Dinsdag 9 april 1957. Vertrek Den Helder.
Na het weekeinde thuis te hebben doorgebracht werd met de CZM aan boord naar zee vertrokken voor een varende inspectie en demonstraties.

Woensdag 10 april 1957. Aankomst Den Helder.

Maandag 15 april 1957. Commandowisseling.
Met gebruikelijk ceremonieel droeg KTZ. Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk tijdens een *alle hens voor de boeg* het commando over aan KTZ. G.J. Platerink, met aansluitend zondagse dienst.

Dinsdag 7 mei 1957. Vertrek Den Helder.
Na in zee te zijn teruggekeerd werden enkele korte individuele oefeningen afgewerkt.

Donderdag 9 mei 1957. Aankomst Den Helder.

Smaldeel 5 feestelijk geïllumineerd in de haven van Stockholm.
Foto Chris mark.

Woensdag 15 mei 1957. Vertrek Den Helder.
Het oefensmaldeel 5 vertrok voor een vlagvertoonreis naar Zweden en was als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: KTZ. G.J. Platerink
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Rotterdam.
Met aan boord van de kruiser de Marinierskapel werd op de rede van Texel verzameld en om 18.00 uur stoomde het verband in noordelijke richting naar het Skagerrak en de Sont. Op de achtermiddag van vrijdag 17 mei koerste het smaldeel met de loods aan boord door het Drogdenkanaal en bij het passeren van fort Kronberg speelde de Marinierskapel het Deense volkslied.

Zaterdag 18 mei 1957. Aankomst Karlskrona.
Op de dagwacht werd rendez-vous gemaakt met een divisie Zweedse mijnenvegers die het Nederlandse smaldeel naar de haven escorteerden. Om 08.15 uur werd een saluut aan de Zweedse vlag gegeven waarbij de Marinierskapel het Zweedse volkslied speelde. Een half uur later kwam de kruiser op de rede van Karlskrona ten anker, terwijl de beide jagers in de haven afmeerden. Naast de beleefdheidsbezoeken waren er voor de opvarenden bustochten en verloor het smaldeelelftal met 4-1 van de Zweedse collega's. Het bezichtigen van de schepen werd door vele Zweden gretig aangegrepen.

Maandag 20 mei 1957. Vertrek Karlskrona.
Om 14.20 uur arriveerden Hare Majesteit Koningin Juliana en Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard met hun gevolg aan boord van de kruiser en veertig minuten later werd naar zee vertrokken voor een bezoek aan de Zweedse hoofdstad. De beide jagers waren reeds op de voormiddag vertrokken en bleven op de rede ten anker liggen in afwachting van de komst van het vlaggeschip.

Dinsdag 21 mei 1957. Aankomst Stockholm.
Reeds om 05.00 uur werd de Koninklijke Standaard gehesen en begon het officiële gedeelte van de reis. Om 06.10 uur werd rendez-vous gemaakt met Zweedse eenheden die met 21 saluutschoten voor de vlag van de Koningin salueerden. Om 11.10 uur meerde het vlaggeschip op de boeien in de haven van Stockholm en gingen de Koninklijke gasten met de gebruikelijke eerbewijzen van boord voor het statiebezoek aan Zweden.
Gedurende het verblijf in de Zweedse hoofdstad waren alle schepen tot middernacht feestelijk verlicht en overdag gepavoiseerd. De bemanning nam deel aan een rondrit door de stad en bracht een bezoek aan de marinekazerne, alsmede aan een amusementspark. De voetballers konden dit keer met 8-5 over de gastheren triomferen.

Vrijdag 24 mei 1957. Vertrek Stockholm.
Op de achtermiddag werd de Zweedse hoofdstad verlaten en via dezelfde route als op de heenreis naar de thuishaven teruggekeerd.

Maandag 27 mei 1957. Aankomst Den Helder.

Woensdag 29 mei 1957. Vertrek Den Helder.
Samen met de onderzeebootjager Friesland werd om 08.50 uur de thuishaven verlaten om via de Noordzee, Het Kanaal en de Atlantische Oceaan naar Norfolk te koersen om daar met de Amerikaanse marine te gaan oefenen.

Zaterdag 8 juni 1957. Aankomst Norfolk.
Om 07.00 uur werd nabij fort Monroe met 21 schoten de Amerikaanse vlag gegroet en twee uur later langszij Pier 3 Berth 36 afgemeerd, waarna het hostship USS Boston langszij kwam afmeren. Doel van dit bezoek was deelname aan een International Naval Review, waarvoor alle schepen gepavoiseerd lagen. Pas op de eerste wacht van maandag 10 juni arriveerde de Friesland. Vele hoge autoriteiten passeerden de valreep voor officiële bezoeken.
Daarnaast kon naar hartelust worden gepassagierd en was er volop ontspanning met gratis toegangskaartjes voor diverse evenementen en werden de sportwedstrijden niet vergeten.

Maandag 17 juni 1957. Vertrek Norfolk.
Om 07.45 uur ontmeerden de beide schepen om de thuisreis te ondernemen, alleen de Friesland nam op 25 juni afscheid en zette in haar eentje koers naar Falmouth.

Woensdag 26 juni 1957. Aankomst Den Helder.

Maandag 1 juli 1957. Vertrek Den Helder.

Dinsdag 2 juli 1957. Aankomst Vlissingen.
Ter gelegenheid van de 350ste geboortedag van Michiel Adriaanszoon de Ruyter werd in Vlissingen een vlootweek gehouden met deelname van: Hr.Ms. De Zeven Provinci-

en, Noord Brabant, Jaguar, Cerberus, O 21, Rhenen, Veere, Staphorst, Woerden, Hefring, Bulgia, Balder, alsmede de logementschepen Jacob van Heemskerck en Flores. Bovendien was het Britse fregat HMS Russell aanwezig.

Zondag 7 juli 1957. Vertrek Vlissingen.

Vrijdag 12 juli 1957. Aankomst Rotterdam.
Voor een ouderdag werd aan de Parkkade afgemeerd.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën nog vóór de verbouwing met haar fraaie lijnen ten anker liggend op de rede van Texel.
Foto IMH.

Maandag 15 juli 1957. Vertrek Rotterdam.

Donderdag 18 juli 1957. Aankomst Den Helder.
Na het afmeren ging de bemanning met zomerverlof.

Maandag 2 september 1957. Vertrek Den Helder.

Vrijdag 6 september 1957. Aankomst Rotterdam.

Maandag 9 september 1957. Vertrek Rotterdam.
Kort na het vertrek naar de Noordzee om te gaan oefenen kreeg men met zwaar stormweer te kampen. Her en der vlogen voorwerpen in het rond en menig kommaliewant ging aan gruzelementen.

Donderdag 12 september 1957. Reddingsactie.
Als gevolg van het zware stormweer was een Brits zeiljachtje in moeilijkheden gekomen. Behoedzaam achteruit manoeuvrerend werd het scheepje aan lijzijde langszij genomen en drie Britten, de twee mannen Alan Soloway en Keith Cress en de vrouw Jean Blackler met hun bezittingen aan boord genomen. Eén van de mannen werd per brancard naar de ziekenboeg gebracht maar was na een uur weer van zijn zeeziekte genezen. Het uit Burnham-on-Crough afkomstige jachtje werd op sleeptouw genomen, doch ging vanwege het slechte weer verloren. De geredden werden in Den Helder afgegeven waar de kruiser die avond op de rede ten anker kwam en de volgende morgen weer vertrok.

Maandag 16 september 1957. Aankomst Kopenhagen.
Om 09.00 uur werd nabij de ingang van de haven een nationaal saluut afgegeven dat door de Sixtusbatterij werd beantwoord. Een kwartier later werd met behulp van twee sleepboten langs de Lange Linie afgemeerd, waarna de gebruikelijke bezoeken werden afgelegd en besprekingen werden gevoerd voor de komende NATO-oefening *Brown Jug.*
Ondertussen vermaakte de bemanning zich uitstekend in een bekende Deense bierbrouwerij en kreeg menig opvarende *vette-hap-verkering*.

Vrijdag 20 september 1957. Vertrek Kopenhagen.
Op de achtermiddag trokken twee sleepboten de kruiser los van de kade en stonden velen met het liedje *Wonderfull, wonderfull Kopenhagen* in hun gedachten op meerrol.
Tot zondag 29 september werd door 200 oorlogsschepen en 650 vliegtuigen met ongeveer 75.000 mensen uit Canada, Groot Brittannië, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, Portugal, Amerika, België en Duitsland deelgenomen aan de hierboven genoemde oefening, waarin de Nederlandse kruiser was ingedeeld bij de Baltic Force. Regelmatig klonk het alarm en niemand ging uit de kleren of had tijd zich even te scheren. Gedurende de middag van zondag 22 september werd Hr.Ms. De Zeven Provinciën, gelukkig op fictieve wijze, aan stuurboord ter hoogte van de voorschoorsteen in de voormachinekamer door een torpedo getroffen, compleet met 10° slagzij, waarbij het gehele rampenplan in werking trad.

Maandag 23 september 1957. Aankomst en vertrek Kristiansand.
In deze haven werd voor enkele uren binnengelopen om olie te laden, waarna het tweede gedeelte van de oefening met de naam Strike Back een aanvang nam. Hierin kon de Nederlandse kruiser revanche nemen door, met uiterst vermogen varend, het vlaggeschip van de bevelhebber der Atlantische slagvloot, USS Northampton, eveneens op fictieve wijze, tot zinken te brengen. Het was een zeer vermoeiende doch geslaagde oefening.

Maandag 30 september 1957. Aankomst Den Helder.
Afgemeerd liggend werden er stabiliteitsproeven gehouden.

Donderdag 17 oktober 1957. Vertrek Den Helder.

Vrijdag 18 oktober 1957. Aankomst Hamburg.
Deze keer werd geen nationaal saluut afgegeven en om 12.00 uur langszij de Uebersee-Brücke afgemeerd. Na de formaliteiten werd er die avond aan 200 opvarenden een dansavond aangeboden. Verder werden er rondritten door de stad gemaakt en diverse sportwedstrijden gespeeld.

Maandag 21 oktober 1957. Vertrek Hamburg.
Met een goed gevoel werd om 11.00 uur ontmeerd om op zee enkele oefeningen te houden.

Vrijdag 25 oktober 1957. Aankomst Den Helder.

Zondag 27 oktober 1957. Vertrek Den Helder.
Na het vertrek werden in de Noordzee en in Het Kanaal oefeningen gehouden met het Britse vliegkampschip HMS Ark Royal.

Schietoefeningen met de 40 mm en 57 mm mitrailleurs.
Foto IMH.

Zaterdag 2 november 1957. Aankomst Brest.

Maandag 4 november 1957. Vertrek Brest.
Na het vertrek werd rendez-vous gemaakt met de onderzeebootjager Hr.Ms. Drenthe waarmee gedurende de rest van de week werd geoefend, o.a. in het overgeven van lasten.

Vrijdag 8 november 1957. Aankomst Den Helder.

Maandag 11 november 1957. Vertrek Den Helder.

Zaterdag 16 november 1957. Aankomst Rosyth.

Maandag 18 november 1957. Vertrek Rosyth.
Samen met de Drenthe werd deze week besteed aan de oefening *Phoenix II* in de Noordzee met de Britse Home Fleet, waaronder HMS Ark Royal en Eagle.

Zaterdag 23 november 1957. Aankomst Den Helder.

Vrijdag 29 november 1957. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg KTZ. G.J. Platerink met gebruikelijk ceremonieel zijn commando over aan KTZ. M.J. Vos met aansluitend zondagse dienst.

Maandag 2 december 1957. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Op de achtermiddag werd bij de RDM afgemeerd voor een onderhouds- en dokbeurt. Tevens werd in gedeelten met winterverlof gegaan.

Maandag 30 december 1957. Vertrek Rotterdam, aankomst Den Helder.

Maandag 20 januari 1958. Vertrek Den Helder.
Met vele nieuwe bemanningsleden aan boord werd naar zee vertrokken om hen aan de bewegingen van de kruiser in een onstuimige Noordzee te laten wennen.

Donderdag 23 januari 1958. Aankomst Rotterdam.

Vrijdag 24 januari 1958. Vertrek Rotterdam.

Zaterdag 25 januari 1958. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 11 februari 1958. Vertrek Den Helder.
Smaldeel 5 was voor deze reis als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur A. van Karnebeek
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Overijssel
Hr.Ms. Van Zijll
Hr.Ms. Tijgerhaai
Hr.Ms. Zwaardvis.
Na in zee verzameld te hebben werd opgestoomd naar Start Point. In de nacht van 13 op 14 februari stoomde het vlaggeschip alleen naar de positie 48° 5' NB en 08° 10' WL om daar het radioactieve materiaal, afkomstig van een schoorsteenongeval in Petten die afgebroken moest worden, af te zinken. Hierna werd voor Torbay rendez-vous met de andere eenheden gemaakt om te gaan oefenen.

Zaterdag 15 februari 1958. Aankomst Plymouth.
Om het weekeinde in alle rust door te brengen werd Plymouth aangelopen waar bleek dat het gyrokompas van de Van Zijll onklaar was geraakt en niet in korte tijd was te repareren, zodat dit schip naar Den Helder werd gezonden.

Maandag 17 februari 1958. Vertrek Plymouth.
Eenmaal in zee teruggekeerd werd het oefenprogramma hervat en kon op donderdag 20 februari een gerepareerde Van Zijll bij het smaldeel terugkeren.

Zaterdag 22 februari 1958. Aankomst Portland.
Om van de vermoeienissen uit te rusten werd alleen door het vlaggeschip om 09.00 uur op de boeien afgemeerd. Een aantal opvarenden namen deel aan een bustocht, terwijl de speelhal in het naburige Weymouth erg in trek was. De overige schepen verbleven in Cherbourg.

Het schip is gereed om ten anker te gaan.
Foto IMH.

Maandag 24 februari 1958. Vertrek Portland.
In zee werd het oefenprogramma weer ter hand genomen en geleidelijk koers gezet naar de thuishaven.

Zaterdag 1 maart 1958. Aankomst Den Helder.

Zaterdag 8 maart 1958. Vertrek Den Helder, aankomst Portland.

Zaterdag 15 maart 1958. Vertrek Portland, aankomst Den Helder.

Maandag 24 maart 1958. Vertrek Den Helder.
Tijdens het statiebezoek van de Engelse Koningin aan Nederland van 25 tot 27 maart, verleenden De Zeven Provinciën, Overijssel en Utrecht escorte aan het Britse Koninklijke jacht Britannia.

Dinsdag 25 maart 1958. Aankomst Rotterdam.

Woensdag 2 april 1958. Vertrek Rotterdam, aankomst Den Helder.

Woensdag 9 april 1958. Vertrek Den Helder.
In nog steeds dezelfde samenstelling vertrok smaldeel 5 naar de Schotse kust voor een operationeel bezoek aan Edinburgh.

Vrijdag 11 april 1958. Aankomst Edinburgh (Leith).
Bij aankomst om 10.30 uur op de rede van Leith werd een saluut aan de Britse vlag gegeven dat vanaf Edinburgh Castle werd beantwoord. Nadat op de boeien was afgemeerd werd de verbinding met de wal door middel van de motorschouwen onderhouden. De rook van de saluutschoten was nauwelijks opgetrokken toen de bemanningen een bezoek aan Edinburgh Castle brachten waarbij Princess Street niet werd vergeten. Tevens waren er bustochten en werden er zeer vriendschappelijke sportwedstrijden gehouden.

Maandag 14 april 1958. Vertrek Edinburgh.

Vrijdag 18 april 1958. Aankomst Amsterdam.

Maandag 21 april 1958. Vertrek Amsterdam.
Gedurende de rest van de week werd in smaldeelverband in de Britse wateren geoefend.

Vrijdag 25 april 1958. Aankomst Den Helder.

Maandag 5 mei 1958. Vertrek Den Helder.

Vrijdag 9 mei 1958. Aankomst Dublin.
Na een weekje individueel op zee te hebben geoefend werd bij aankomst om 14.00 uur een nationaal saluut afgegeven en aan de Oceanpier in het Alexandra Basin afgemeerd. Op zondagmiddag was er een bustocht door County Wicklow naar Glendalough, waar de ruïnes van twee uit de 5e en 6e eeuw daterende kerken werden bezocht.

Maandag 12 mei 1958. Vertrek Dublin.

Zaterdag 17 mei 1958. Aankomst Bordeaux.
In verband met grondzeeën op de Grande Passe de L'ouest achtte de commandant het binnenlopen op vrijdag niet verantwoord, zodat dit met 24 uur werd uitgesteld. Om 18.00 uur werd aan de Quai de Chatrons afgemeerd. In overleg met de smaldeelcommandant en de consul werd besloten het bezoek tot dinsdagmorgen te verlengen. Het ontspanningsgedeelte bestond voornamelijk uit excursies naar wijnkelders hetgeen bijzonder werd gewaardeerd.

Dinsdag 20 mei 1958. Vertrek Bordeaux.

Donderdag 22 mei 1958. Aankomst Den Helder.

Vrijdag 30 mei 1958. Vertrek Den Helder.
Per 1 juni 1958 werd Hr.Ms.De Zeven Provinciën aan smaldeel 5 onttrokken waarin het een aantal jaren als opleidingsschip had dienst gedaan.
Na het vertrek werd tot vrijdag 11 juli in Het Kanaal met Britse vlooteenheden geoefend, waarbij enkele weekeinden in Britse havens werden doorgebracht.

Vrijdag 11 juli 1958. Aankomst Den Helder.
Vanaf deze dag tot donderdag 4 september werd de ligplaats in Den Helder afgewisseld met korte vaartochtjes op de Noordzee.

Dinsdag 26 augustus 1958. Aan de grond gelopen.
Terugkerend van een korte vaartocht liep de kruiser bij het aanlopen van de Helderse marinehaven wegens een foutieve beoordeling om 06.04 uur op het westelijke havenhoofd aan de grond. Na lossing van ongeveer 1.175 ton olie en inventaris kwam het schip met behulp van sleepboten na ongeveer 24 uur weer vlot waarbij het scheepsvlak licht beschadigd raakte, en meerde vervolgens in de haven af.

Woensdag 3 september 1958. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg KTZ. M.J. Vos met gebruikelijk ceremonieel zijn commando over aan KTZ. P. Cool.

Vrijdag 5 september 1958. Aankomst Amsterdam.
In de hoofdstad werd van 6 tot en met 9 september een vlootweek gehouden met deelname van de volgende schepen: Hr.Ms. De Zeven Provinciën, Gelderland, Jaguar, Van Zijll, O 27, Marsdiep, Blaricum, Bedum, Breskens, Goes, Lisse, Leersum, Venlo en Gieten. De schepen werden door ongeveer 20.000 mensen bezocht.

Woensdag 10 september 1958. Vertrek Amsterdam.

Vrijdag 12 september 1958. Aankomst Rotterdam.
Vanwege een werkbezoek van de Koningin aan de Maasstad werd in Rotterdam afgemeerd.

Maandag 15 september 1958. Vertrek Rotterdam.

Vrijdag 19 september 1958. Aankomst Den Helder.

Maandag 22 september 1958. Vertrek Den Helder.
Tot vrijdag 3 oktober werd op de Noordzee geoefend en cavitatiemetingen verricht.

Vrijdag 3 oktober 1958. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 14 oktober 1958. Vertrek Den Helder.

Vrijdag 24 oktober 1958. Aankomst Rotterdam.
Zaterdag 25 oktober 1958. Vertrek Rotterdam.
Met aan boord de BDZ, vice-admiraal H.H.L. Pröpper en de ingescheepte Marinierskapel, was de kruiser voor deze reis ingedeeld bij smaldeel 1 dat als volgt was samengesteld:

Smaldeelcommandant: KTZ. P. Cool (wnd)
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Gelderland
Hr.Ms. Van Zijll
Hr.Ms. Tijgerhaai
De reis ging voor vlagvertoon naar Kopenhagen en tevens om het feit te herdenken dat 300 jaar geleden (8 november 1658) de Slag in de Sont het hoogtepunt vormde van de Nederlandse interventie dat voorkwam dat Denemarken door Zweden werd veroverd.

Dinsdag 28 oktober 1958. Aankomst Kopenhagen.
Rond 08.00 uur naderde het smaldeel de ingang van de Sont en bij het passeren van de Deense natievlag werd een saluut afgegeven, waarbij de Marinierskapel het Deense volkslied speelde. Om 10.00 uur werd langs de Lange Linie afgemeerd, gevolgd door de gebruikelijke eerbewijzen en bezoeken.
Diezelfde dag verschenen de Deense kranten met grote koppen: *De Hollanders kwamen 300 jaar geleden ook 's ochtends aan...!*
De volgende dag stond in het teken van de officiële plechtigheden die begon met een kranslegging door de BDZ bij het Grote Anker op Nyhavn, gevolgd door een lunch en ontvangst op het stadhuis, waar op de Radhus Pladsen de Marinierskapel onafgebroken speelde.
Voor een aantal opvarenden was er een bustocht met als hoogtepunt een bezoek aan de befaamde Carlsberg-bierbrouwerij. De voetballers hielden de wedstrijd in evenwicht door met 3-3 gelijk te spelen en op zondagmiddag kwamen circa 5.000 Denen de schepen bezichtigen.

Maandag 3 november 1958. Vertrek Kopenhagen.
Na het vertrek werd druk geoefend en koerste het smaldeel richting Nieuwe Waterweg.

Vrijdag 7 november 1958. Aankomst Rotterdam.

Maandag 10 november 1958. Vertrek Rotterdam.
Het fregat Van Zijll had in het smaldeel plaats gemaakt voor de onderzeebootjager Utrecht en werd aangevuld met de Zwaardvis. Al oefenend werd opgestoomd naar de Franse kust.

Zaterdag 15 november 1958. Aankomst Le Havre.
Meteen na afmeren volgden de gebruikelijke officiële bezoeken en werden voor de opvarenden enkele bustochten door de omgeving van Le Havre georganiseerd. Het was de eerste keer sinds de tweede wereldoorlog dat een Nederlands smaldeel deze havenstad bezocht en op beide dagen waren de schepen voor het publiek toegankelijk.

Maandag 17 november 1958. Vertrek Le Havre.

Vrijdag 21 november 1958. Aankomst Den Helder.

Vrijdag 28 november 1958. Reddingsactie.
Enkele bemanningsleden redden de inzittenden van een te water geraakte auto van een wisse verdrinkingsdood.

Zaterdag 29 november 1958. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Het schip werd bij de RDM voor een onderhoudsbeurt in het droogdok opgenomen.

Dinsdag 9 december 1958. Vertrek Rotterdam, aankomst Den Helder.
Met aan boord enkele genodigden werd naar zee vertrokken voor het geven van een aantal demonstraties. Na afloop werd in de Nieuwe Haven afgemeerd en ging het schip in algeheel groot onderhoud.

De zeewaarschuwingsradar op de navigatiebrug.
Foto IMH.

Donderdag 11 december 1958. Uitdienststelling.
De kruiser werd op deze dag door de commandant KTZ. P. Cool uit dienst gesteld, waarna hij het commando overdroeg aan de waarnemend commandant KLTZ. W.P. Jansen.
Het schip onderging nu een derdetraps onderhoudsbeurt en werd hierna bij de reservevloot opgenomen. Sinds de kruiser op 17 december 1953 in dienst was gesteld waren inmiddels 46.290 zeemijlen afgelegd.

Vrijdag 27 november 1959. Commandowisseling.
Waarnemend commandant KLTZ. W.P. Jansen droeg op deze dag het commando over aan de nieuwe waarnemende commandant KLTZ. J. Toeset.

Vrijdag 2 september 1960. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Het schip meerde voor een derdetrapsonderhoudsbeurt af bij de RDM.

Vrijdag 23 september 1960. Commandowisseling.
Waarnemend commandant KLTZ. J. Toeset droeg op deze dag het commando over aan de nieuwe waarnemer, KLTZ. A.J. Bos.
Zaterdag 15 oktober 1960. Vertrek Rotterdam.
De onderhoudsbeurt was voltooid en voor een proefvaart werd naar zee vertrokken.

Zondag 16 oktober 1960. Aankomst Den Helder.

Vrijdag 28 oktober 1960. Indienststelling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg de waarnemend commandant KLTZ. A.J. Bos het commando over aan de nieuwe commandant, KTZ. A.E.J. Modderman, die middels het laten voorhijsen van vlag. geus en wimpel Hr.Ms. De Zeven Provinciën weer officieel in dienst stelde. Gelijktijdig werd het schip toegevoegd aan smaldeel 1.

Dinsdag 1 november 1960. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
In Rotterdam werd de kruiser gedemagnetiseerd en op 3 november voor één dag bij de RDM in het dok opgenomen.

Vrijdag 4 november 1960. Vertrek Rotterdam.

Zaterdag 5 november 1960. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 8 november 1960. Vertrek Den Helder.
Na aankomst in zee werden gedurende twee dagen calibratie-oefeningen gehouden.

Donderdag 10 november 1960. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 15 november 1960. Vertrek Den Helder.
In smaldeelverband werd ontmeert om op de Noordzee en in Het Kanaal te oefenen. Smaldeel 1 was als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur J.A. Bientjes
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Gelderland
Hr.Ms. Zeeleeuw
Hr.Ms. Walrus
Om 17.00 uur die middag arriveerde de CZM, vice-admiraal Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk aan boord en na het hijsen van zijn commandovlag werd naar zee vertrokken.

Donderdag 17 november 1960. Aankomst Portsmouth.
Bij het passeren van Horse Elbow werd een nationaal saluut afgegeven en om 10.40 uur werd met behulp van twee sleepboten over bakboord aan de Pitch House Jetty afgemeerd. Alleen enkele officiële bezoeken werden afgelegd en vanwege het korte verblijf stonden er geen ontspanningsactiviteiten op het programma.

Vrijdag 18 november 1960. Vertrek Portsmouth, aankomst Portland.
Al vroeg in de morgen werd ontmeerd en gezamenlijk werd via de Solent opgestoomd naar Portland. Na het afgeven van een saluut aan de Flag Officer Sea Training werd om 10.30 uur met behulp van twee sleepboten aan de Outer Coaling Pier afgemeerd. Die middag konden ongeveer 200 opvarenden een bustocht door de omgeving van Portland maken.

Zaterdag 19 november 1960. Vertrek Portland.
Rond 09.00 uur werd ontmeert en eenmaal buitengaats werd individueel geoefend en rond het middaguur begonnen aan de reis rond Engeland via de Ierse zee, waar op maandagmorgen 21 november ten noorden van Ierland radioactief materiaal in zee werd gedumpt. Via de west- en noordkust van Schotland en de Pentland Firth werd

koers gezet naar het oefenterrein bij het Moray Firth, waar op de hondewacht van 23 november rendez-vous werd gemaakt met de uit Rotterdam afkomstige onderzeeboten. In samenwerking met squadron 320 van de MLD kon een uitgebreid oefenprogramma worden afgewerkt.

Zaterdag 26 november 1960. Aankomst Invergorden.
Om 09.00 uur meerden de schepen aan de nieuwe betonnen steiger voor een operationeel bezoek. De bemanning van het smaldeel werd door het ruim 1.000 inwoners tellende plaatsje bijzonder gastvrij ontvangen.
In die tijd was Invergorden een voormalige Britse marinebasis waar nog slechts een havenmeester beschikbaar was die tevens dienst deed als loods. Omdat dit stadje weinig vertier te bieden had werden onderling diverse sportwedstrijden gespeeld en kregen de opvarenden op beide dagen gelegenheid een vier uur durende bustocht door de prachtige landelijke omgeving te maken.

Maandag 28 november 1960. Vertrek Invergorden.
Op de voormiddag werd weer naar de Moray Firth vertrokken waar dank zij het goede weer zeer intensief werd geoefend.

Vrijdag 2 december 1960. Aankomst Edinburgh (Leith).
Nadat het vlaggeschip om 09.15 uur een nationaal saluut had afgegeven werd op de rede ten anker gegaan omdat er in de docks geen ligplaats beschikbaar was. Het weer was intussen zeer verslechterd, veel storm en regen, en om die reden hield de smaldeelcommandant aan boord van de Gelderland een ontvangst omdat transport onder deze omstandigheden onverantwoord was. Ondanks het slechte weer kon toch een regelmatige dienst met de wal worden onderhouden met schouwen en een door de Britse marine beschikbaar gestelde MFV (Motor Fishing Vessel). Helaas konden vanwege dit slechte weer verschillende activiteiten geen doorgang vinden.

Maandag 5 december 1960. Vertrek Edinburgh (Leith).
Op de achtermiddag werd de Moray Firth Area weer opgezocht voor het vervolg van de oefeningen, doch in de avonduren werd in de Lunan Bay ten anker gegaan waar St. Nikolaas in hoogst eigen persoon per schouw aan boord kwam om de bemanning een hartig woordje toe te spreken.

Donderdag 8 december 1960. Aankomst Den Helder.
Laat in de avond werd in de thuisbasis afgemeerd, terwijl de onderzeeboten dit in Rotterdam deden. Hiermee was een eind gekomen aan de najaarsreis van smaldeel 1 en kon iedereen opgelucht met winterverlof gaan.

Dinsdag 31 januari 1961. Vertrek Den Helder.
Voor de voorjaarsreis naar de Middellandse Zee was smaldeel 1 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur J.A. Bientjes
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Gelderland
Hr.Ms. De Bitter
Hr.Ms. Zeeleeuw
Squadron 320 met zes S2F-1 vliegtuigen.
Nadat in zee rendez-vous was gemaakt werd al oefenend koers gezet naar Napels als eerste aanloophaven. Het slechte weer was er de oorzaak dat de De Bitter en Zeeleeuw nogal moeilijkheden ondervonden, doch toen op zaterdag 4 februari Oporto was gepasseerd, werd het weer aanmerkelijke beter en na de passage de volgende dag

van de Straat van Gibraltar lag een groot gedeelte van de opvarenden aan dek te zonnebaden. Op maandag werd de dorstige onderzeebootjager in volle zee naast het vlaggeschip van brandstof voorzien.

Woensdag 8 februari 1961. Hulpverlening.
In de loop van de dag moest het vlaggeschip het oefenprogramma afbreken om medische hulp te bieden een het Panamese schip Daisy dat zich op dat moment op ongeveer 40 mijl afstand bevond. De hulpverlening ging echter niet door omdat uit telegrafisch contact met dit schip bleek dat vanaf de noord-Afrikaanse kust reeds hulp werd geboden. Hierop werd de koers gewijzigd en teruggestoomd naar het oefenterrein.
De volgende dag had het smaldeel een ontmoeting met USS Sarratoga als vlaggeschip van de Amerikaanse Zesde Vloot.

Vrijdag 10 februari 1961. Aankomst Napels.
Bij de aanloop voor Napels voor een niet-officieel bezoek werd door het vlaggeschip een nationaal saluut afgegeven dat gepast werd beantwoord. Met de loods aan boord werd de haven ingestoomd en aan de kop van de Molo Angiono met het achterschip naar de pier afgemeerd met beide ankers gepresenteerd. Bij deze manoeuvre werd de kruiser in moeilijkheden gebracht door een plotseling opstekende wind en het weinig effectieve sleepbootwerk.
Na het afleggen van de beleefdheidsbezoeken werd het komende NATO-oefenprogramma besproken en in de loop van de middag arriveerde de CZM, vice-admiraal Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk, met zijn staf. De volgende dag maakten 100 opvarenden een dagtocht naar Capri met een vaartuig van de Italiaanse marine, terwijl 160 collega's een bustocht naar Pompeï maakten. Deze uitstapjes herhaalden zich een dag later voor andere liefhebbers.

Maandag 13 februari 1961. Vertrek Napels.
Nadat de minister van defensie Ir. S.H. Visser met zijn staf aan boord was gekomen, werd ontmeert en naar het oefenterrein gekoerst. Onder fraaie weersomstandigheden werd het oefenprogramma voortgezet en in de morgen van woensdag 15 februari ging de minister met zijn gevolg nabij Napels met de sloep van boord.

Vrijdag 17 februari 1961. Aankomst Palermo.
Met de loods aan boord werd de haven ingestoomd en met behulp van twee sleepboten over stuurboord afgemeerd. Ook hier weer was het een komen en gaan van autoriteiten. Voor de bemanningen was er een bustocht door de omgeving van Palermo met bezoek van een aantal historische bezienswaardigheden.
Op zondagmorgen vertrok de CZM met zijn staf per vliegtuig naar Nederland en in de loop van de middag kreeg de eerder ondernomen bustocht een vervolg en woonden 12 opvarenden een opvoering van de opera Nabucco van Verdi bij.

Maandag 20 februari 1961. Vertrek Palermo.
Nauwelijks was Palermo verlaten of het was prijs aan boord. Begunstigd door het prachtige weer kon het gehele oefenprogramma tot in de puntjes worden afgewerkt, waarbij de schepen tijdens de nachtelijke uren meestal in de Golf van Salerno ten anker gingen.
Voor sommige ouderen onder de bemanningen hadden deze wateren gevoelige herinneringen toen zij tijdens de tweede wereldoorlog als opvarenden van de *Terrible Twins* (Flores en Soemba) hier dagelijks de kanons hoorden bulderen.

Vrijdag 24 februari 1961. Aankomst en vertrek Napels.
Alleen de kruiser liep de haven binnen en meerde op haar vorige plek om reservedelen van squadron 320 voor overvoer naar Nederland aan boord te nemen, waarna het schip zich opnieuw bij het smaldeel vervoegde. De vliegtuigen keerden op 28 februari naar hun thuisbasis terug.

Zaterdag 25 februari 1961. Aankomst La Spezia.
Op de voormiddag stoomden de schepen in formatie de haven binnen en meerden op de gebruikelijke wijze met beide ankers gepresenteerd af. Deze manier van afmeren vindt zijn oorsprong dat een aantal havens geen- of weinig beschutting biedt tegen de soms plotseling opstekende krachtige wind die hier vaak voorkomt.

Dinsdag 28 februari 1961. Vertrek La Spezia.
Eenmaal in zee werd het oefenprogramma voort gezet en richting de Franse kust gestoomd.

Zaterdag 4 maart 1961. Aankomst Toulon.
Nadat op de Rade des Vignettes de loods aan boord was gekomen werd een nationaal saluut afgegeven dat door de Batterie de la Piastre werd beantwoord, waarna aan de Quai d'Honneur werd afgemeerd waar ter verwelkoming een kapel van de Franse marine speelde.
Naast de formele cocktailparty's waren er bustochten en sportwedstrijden en maakte men kennis met het Franse slagschip Jean Bart dat door een deputatie werd bezocht.
Op donderdagmiddag 9 maart kwam de BDZ vice-admiraal L. Brouwer met zijn staf aan boord in gezelschap van de Amerikaanse marine-attachè in Den Haag alsmede de Chief of Navy Section Military Assistance Advisory Group. Dit mogelijk naar aanleiding van de op komst zijnde ombouw tot geleidewapenkruiser.

Maandag 13 maart 1961. Vertrek Toulon.
Eenmaal in open zee werd een *steampast* voor de BDZ uitgevoerd en onder zijn belangstellende blikken werden onder stralend weer de oefeningen vervolgd.

Woensdag 15 maart 1961. Aankomst en vertrek Palma di Majorca.
Tijdens de hondewacht verbrak de kruiser het verband en kwam om 09.00 uur op de rede ten anker om de BDZ met zijn gevolg met de sloepen naar de wal te brengen. Hierna werd op de achtermiddag naar het verband teruggekeerd.

Vrijdag 17 maart 1961. Aankomst Gibraltar.
Nadat een nationaal saluut was afgegeven werd aan de South Mole afgemeerd. Het was een operatief bezoek met de gebruikelijke plichtplegingen en het ontspanningsprogramma bleef beperkt tot het spelen van enkele onderlinge sportwedstrijden.

Maandag 20 maart 1961. Vertrek Gibraltar.

Donderdag 23 maart 1961. Aankomst en vertrek Gibraltar.
Na afloop van de oefeningen werd in de baai van Gibraltar ten anker gegaan om olie te laden. Voor de thuisreis was een interne smaldeeloefening opgezet met de naam Laatste Pil waaraan ook vliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht en de RAF deelnamen. Doel van de oefening was te tonen welke graad van geoefendheid de schepen hadden behaald. De oefening begon in de vroege morgen van 24 maart en eindigde op de platvoet van 28 maart.

Woensdag 29 maart 1961. Aankomst Den Helder.
Nadat de smaldeelcommandant ter hoogte van Vlissingen en later voor IJmuiden nog een inspectie had gehouden, werd in de thuishaven afgemeerd en was een leerzame voorjaarsreis naar tevredenheid volbracht.

Vrijdag 7 april 1961. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg KTZ. A.E.J. Modderman met gebruikelijk ceremonieel het commando over aan KTZ. H.M. van der Wall Bake.

Woensdag 19 april 1961. Vertrek Den Helder.
Voor oefeningen in de Britse wateren was smaldeel 1 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur J.A. Bientjes
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Rotterdam
Hr.Ms. Gelderland
Hr.Ms. Zeeleeuw
Elk schip vertrok afzonderlijk uit de thuishaven om individueel oefenend zich pas later bij het vlaggeschip te vervoegen.

Zaterdag 22 april 1961. Aankomst Torbay.
Behalve de Rotterdam werd het weekend ten anker liggend in Torbay doorgebracht.

Maandag 24 april 1961. Vertrek Torbay.
De nu komende tien dagen begon met een intensief oefenprogramma waaraan tevens de Duitse jagers Zerstörer 1, 2 en 3 deelnamen. De oefeningen werden nabij Start Point gehouden waarbij de schepen vooral op 25 april veel last van de storm ondervonden.

Zaterdag 29 april 1961. Aankomst Portland.
Terwijl de overige schepen in Portsmouth ligplaats kozen, verbleef het vlaggeschip het weekeinde in Portland waar bij het binnenlopen eerst een nationaal saluut werd afgegeven. Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin werd onmiddellijk na vlaggenparade een saluut van 33 schoten afgegeven. Alle schepen, inclusief de Royal Navy, vlagden van top en in de loop van de morgen werd volgens "grote parade" aangetreden, gevolgd door een *alle hens voor de boeg*.

Dinsdag 2 mei 1961. Vertrek Portland.
Om 15.00 uur arriveerde Prins Bernhard met zijn gevolg en werd naar zee vertrokken voor het vervolg van de oefeningen. Meteen na afloop werd voor de Prins een *steampast* gehouden, waarna hij de volgende dag voor Dartmoor per sloep naar de wal werd gebracht.

Vrijdag 5 mei 1961. Aankomst Torbay.
Na het einde van de oefening vertrokken de Duitse jagers naar hun thuishaven en ging het smaldeel tegen het vallen van de avond voor Torbay ten anker.

Maandag 8 mei 1961. Vertrek Torbay.
Opnieuw werd naar Start Point gestoomd voor het vervolg van de oefeningen die alleen op Hemelvaartdag werden onderbroken voor het houden van kerkdiensten.

Vrijdag 12 mei 1961. Aankomst Belfast.
Om 09.00 uur arriveerde het smaldeel op de rede van Belfast waar de loods aan boord kwam die de schepen door het Victoria Channel naar de haven manoeuvreerde waar

met behulp van sleepboten langs de Stormont Jetty werd afgemeerd. De autoriteiten hadden het druk met de bezoeken en de voetballers speelden een wedstrijd tegen het Britse koopvaardijschip Ulster Prince. Natuurlijk waren er bustochten door de omgeving van Belfast en ondanks het slechte weer kwamen op zondagmiddag ongeveer 3.000 mensen de schepen bezichtigen.

Maandag 15 mei 1961. Vertrek Belfast.
Op de dag van vertrek was er in Belfast een sleepbootstaking die echter om 08.00 uur ten einde liep. Maar omdat Belfast een commerciële haven is vertrokken de jagers en onderzeeboot reeds om 07.30 uur om de koopvaardijschepen voorrang te geven, waarna de kruiser pas om 14.30 uur ontmeerde en eenmaal op zee kon naar hartelust worden geoefend.

Vrijdag 19 mei 1961. Aankomst Den Helder.
Ruim een maand zou de kruiser stilliggen welke tijd werd besteed door met eigen middelen onderhoud aan het schip te geven.

Maandag 26 juni 1961. Vertrek Den Helder.
Voor deze reis was smaldeel 1 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur J.A. Bientjes
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Rotterdam
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Gelderland
Hr.Ms. De Bitter
Hr.Ms. Zeeleeuw tot 10 juli.
Eerst werd echter door de kruiser op dinsdag 27 juni op de rede van Den Helder een varende ouderdag gehouden met een groot aantal demonstraties. Pas op donderdag 29 juni maakten de schepen rendez-vous om gezamenlijk richting Emden te stomen.

Vrijdag 30 juni 1961. Aankomst Emden.
Tijdens het afmeren speelde het muziekkorps *Nordsee* van de Bündesmarine vrolijke marsen ter begroeting en maakten de autoriteiten hun opwachting bij de smaldeelcommandant. In samenwerking met de Bündesmarine was een vrij druk programma opgesteld met rondritten door de stad, sportwedstrijden, museumbezoek, dansavond en een ontvangst door het gemeentebestuur. Daarnaast waren de oppervlakteschepen voor het publiek toegankelijk

Maandag 3 juli 1961. Vertrek Emden.
Uitgeleide gedaan door hetzelfde muziekkorps werd koers gezet naar het oefenterrein. Wegens een noordwesterstorm werden de volgende dag de oefeningen ter voorbereiding van een défilé voor Scheveningen afgelast.

Woensdag 5 juli 1961. Aankomst en vertrek Rotterdam.
Alleen de kruiser meerde langs de Parkkade om de CZM aan boord te nemen die de vlootschouw voor Scheveningen op 6 juli zou leiden. In verband hiermede ging de smaldeelcommandant tijdelijk over naar de Gelderland. Na afloop ging de CZM voor Scheveningen van boord een keerde de smaldeelcommandant weer aan boord terug.

Vrijdag 7 juli 1961. Aankomst Rotterdam.
Na afloop van de oefeningen vertrok alleen de De Bitter naar Den Helder en de overige schepen brachten het weekeinde in Rotterdam door waar het vlaggeschip door 60 tandartsen werd bezocht.

Maandag 10 juli 1961. Vertrek Rotterdam.

Vrijdag 14 juli 1961. Aankomst Bergen.
Om 06.00 uur voer het smaldeel de ingang van de Selbjörnfjord binnen en na een bijna vier uur durende schitterende vaart door de fjorden kwam de loods aan boord en werd om 10.00 uur een nationaal saluut afgegeven, hetgeen door de batterij van fort Bergenhuis werd beantwoord. Afgemeerd werd aan de noordzijde van de Skolte-Grunnskaien met de beide jagers te Bontelabo.
De Noorse marine bood dagelijks aan 100 opvarenden gelegenheid om met bussen een tocht door de mooie omgeving van Bergen te maken, waar gretig gebruik van werd gemaakt. Ongeveer 1.000 mensen stonden op zondagmiddag te dringen om de schepen te bezichtigen.

Maandag 17 juli 1961. Vertrek Bergen.
Via de Korsfjord werd open zee bereikt en opgestoomd naar het Silver Pit oefenterrein waarvan de gehele week de handen uit de mouwen werden gestoken.

Vrijdag 21 juli 1961. Aankomst Den Helder.
Via het Molengat werd naar de thuishaven opgestoomd waar de bemanning zich ging voorbereiden op het zomerverlof.

Maandag 4 september 1961. Vertrek Den Helder.
Na het zomerverlof was smaldeel 1 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur J.A. Bientjes
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Friesland (verbleef van 11 tot 22 september bij de KMS)
Hr.Ms. Rotterdam
Hr.Ms. Zwaardvis (van 12 tot 21 september).
Nadat was ontmeerd werd op de Noordzee individueel geoefend, waarbij het vlaggeschip op woensdag een vaartocht met 25 katholieke en protestante geestelijken maakte. Vervolgens werd naar de rede van Vlissingen opgestoomd waar de schepen op vrijdagmorgen rendez-vous maakten met een Belgisch smaldeel en koers naar Antwerpen bepaalden.

Vrijdag 8 september 1961. Aankomst Antwerpen.
Met de loods aan boord werd de Schelde opgevaren en nadat een nationaal saluut was afgegeven werd om 10.00 uur aan de rivierkade nabij Het Steen afgemeerd. Doel van het bezoek was deelname aan de Belgisch-Nederlandse vlootdagen die tot en met zondag 10 september zou duren.
In het uitgebreide programma van bezoeken en tegenbezoeken met de nodige cocktailparty's was uiteraard ruimte beschikbaar om de schepen te bezichtigen en gaf de Marinierskapel in de Antwerpse dierentuin een concert waar veel belangstelling voor was.

Maandag 11 september 1961. Vertrek Antwerpen.
Na het vertrek stoomde de Friesland naar de KMS in Vlissingen voor een reparatie- en dokbeurt, terwijl de overige schepen het oefengebied nabij Portland opzochten.

Dinsdag 12 september 1961. Aankomst Brixham.
In de loop van de middag werd in de baai van Torbay nabij Brixham ten anker gegaan.

Woensdag 13 september 1961. Vertrek Brixham.
Na anker op gaan werd begonnen met een intensief oefenprogramma dat helaas wegens de slechte weersgesteldheid moest worden onderbroken.

Vrijdag 15 september 1961. Aankomst Brixham.
Aanvankelijk zou het weekend ten anker liggend nabij Torquay worden doorgebracht, doch in verband met het slechte weer werd uitgeweken naar Brixham waar de bemanningen nu volop gelegenheid kregen in dit schilderachtige vissersdorpje op te lopen.

Maandag 18 september 1961. Vertrek Brixham.
Het weer was intussen een stuk opgeklaard en kon het oefenprogramma worden vervolgd.

Vrijdag 22 september 1961. Aankomst Den Helder.

Maandag 9 oktober 1961. Vertrek Den Helder.
Voor de najaarsreis naar de Middellandse Zee was smaldeel 1 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur J.A. Bientjes
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Gelderland
Hr.Ms. De Bitter
Hr.Ms. Walrus
Squadron 320 van 21 oktober tot 5 november.
Reeds op de tweede dag na het vertrek werd in Het Kanaal geoefend met vliegtuigen van de tactische luchtmacht uit Eindhoven. De De Bitter werd naar Portland gedirigeerd voor het overgeven van drie achterzeilers aan de Rotterdam. De volgende drie dagen werd nabij Start Point geoefend en op 11 oktober werd de De Bitter naar Vlissingen gezonden om 3 strengarrestanten van de kruiser, die baldadig waren geweest, aan wal te zetten. Nadat het fregat in de avond van 13 oktober was teruggekeerd werd de post overgegeven en koers gezet naar de Middellandse zee waarbij veel hinder van mist werd ondervonden.

Woensdag 18 oktober 1961. Aankomst en vertrek Cadiz.
Op de rede van Cadiz werd de schouw te water gelaten en 10 Spaanse officieren opgehaald voor een vaartocht en enkele demonstraties. Tegen de avond werden de gasten eveneens per schouw weer naar de wal teruggebracht.

Donderdag 19 oktober 1961. Aankomst Gibraltar.
Nadat het vlaggeschip een nationaal saluut had afgegeven werd op de voormiddag door de kruiser aan de South Mole afgemeerd en de beide jagers aan de North Mole. Hierop volgde een bespreking tussen de smaldeelstaf, de stafofficier operaties Gibraltar, de stafofficier operaties Royal Air Force Station Northfront en de commandant van squadron 320 omtrent de komende oefeningen.

Vrijdag 20 oktober 1961. Vertrek Gibraltar, aankomst Tanger.
In de loop van de morgen werd in zee rendez-vous met de overige schepen gemaakt en voor een niet-officieel bezoek opgestoomd naar Tanger. Om 09.15uur werd een nationaal saluut afgegeven, doch zoals later bleek onopzettelijk niet beantwoord. Gedurende het bezoek maakte een deel van de bemanning een excursie naar de grotten van Herkules, Kaap Spartèl en de Kasbah. De voetballers speelden met 1-1 gelijk tegen de Tanger Football Club en stond het vlaggeschip open voor het publiek.

Maandag 23 oktober 1961. Vertrek Tanger.
Eenmaal in zee gekomen werd nabij Ceuta onder ideale weersomstandigheden met de vliegtuigen geoefend, waarbij meestal de nachten in Boatbay ten anker werd doorgebracht.

Donderdag 26 oktober 1961. Aankomst en vertrek Gibraltar.
Op de hondewacht ging het vlaggeschip anker op om een opvarende, die als gevolg van een val ernstig gewond was geraakt, in Gibraltar voor opname in een hospitaal af te geven.

Zaterdag 28 oktober 1961. Aankomst Gibraltar.
Het gehele smaldeel bracht het weekend in alle rust in Gibraltar door waar op zondagmiddag de BDZ, vice-admiraal L. Brouwer, met zijn staf aan boord kwam.

Maandag 30 oktober 1961. Vertrek Gibraltar.
In de vroege morgen stoomde het smaldeel naar zee waar de BDZ een *steampast* afnam en het oefenprogramma werd vervolgd. Helaas waren de weersomstandigheden minder gunstig en op 2 november was het zelfs uitgesproken slecht met harde wind en tropische regenbuien, zodat van het oefenprogramma weinig terechtkwam.

Vrijdag 3 november 1961. Aankomst Gibraltar.
Bij het binnenlopen van de haven werd door HMS Rooke een saluut aan de BDZ afgegeven en door het vlaggeschip gepast beantwoord. Tengevolge van de zware regenval waren alle sportvelden onbruikbaar geworden. De volgende morgen vertrok de BDZ met zijn staf per vliegtuig naar Nederland en werd het weekend in alle rust doorgebracht.

Maandag 6 november 1961. Vertrek Gibraltar.
Teruggekeerd op het oefenterrein werden de mouwen weer opgestroopt en werd tijdens de nachtelijke uren nabij Gibraltar of onder de Marokkaanse kust ten anker gegaan.

Vrijdag 10 november 1961. Aankomst Málaga.
Voor een niet-officieel bezoek werd Málaga aangelopen en ligplaats verkregen aan de Muelle No.1 aan de Paseo de la Farola. Er werden sportwedstrijden gespeeld en bustochten gemaakt naar o.a. Nerja, een plaatsje aan de Costa del Sol met bijzonder mooie grotten, alsmede naar El Chorro, het in de bergen gelegen waterwingebied van Málaga. Menigeen heeft aan dit bezoek prettige herinneringen overgehouden.

Maandag 13 november 1961. Vertrek Málaga.
Bij het vertrek uit de haven kreeg de kruiser bij het ontmeren problemen met de oplandige wind, waardoor het schip niet van de wal kon loskomen. De enige in Málaga aanwezige sleepboot was defect en een sleepboot vanuit Cadiz bleek te kostbaar, zodat de Spaanse mijnenveger Lerez het schip assistentie verleende door het achterschip vrij van de wal te trekken, zodat om 11.00 uur alsnog kon worden vertrokken.

Vrijdag 17 november 1961. Aankomst en vertrek Gibraltar.
Nadat de oefeningen ten einde waren gekomen werd Gibraltar aangelopen om olie te laden en nog dezelfde dag vertrokken om de thuisreis te ondernemen.

Donderdag 23 november 1961. Aankomst Den Helder.
In de loop van de morgen meerde het smaldeel in de thuishaven af en kon worden teruggekeken op een leerzame najaarsreis. De kruiser bleef nu voorlopig aan de steiger liggen om onderhoud te plegen en de bemanning met winterverlof ging.

Vrijdag 12 januari 1962. Commandowisseling.
Met gepast ceremonieel droeg KTZ. H.M. van der Wall Bake tijdens een *alle hens voor de boeg* zijn commando over aan KTZ. Jhr. W.C.M. de Jonge van Ellemeet.

Maandag 29 januari 1962. Vertrek Den Helder.
Voor de voorjaarsreis naar de Middellandse Zee was smaldeel 1 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur H.M. van der Wall Bake
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Overijssel
Hr.Ms. Gelderland
Hr.Ms. De Bitter
Hr.Ms. De Zeeuw
Hr.Ms. Walrus
Hr.Ms. Zwaardvis (tot 9 maart)
Squadron 320 (van 16 februari tot 6 maart).
Rond het middaguur werd naar zee vertrokken en opgestoomd richting Het Kanaal.
De volgende dag was er in de nabijheid van Beachy Head een korte plechtigheid aan boord van het vlaggeschip, waarbij de as van de overleden en gepensioneerde vice-admiraal L.J. Quant door de commandant in zee werd gestrooid. Hierna werd er gedurende de komende dagen geoefend met Thunderstreaks van de tactische luchtmacht. Op donderdag 1 februari werd rendez-vous gemaakt met de uit Rotterdam afkomstige onderzeeboten. Helaas waren de weersomstandigheden verre van ideaal hetgeen in de Golf van Biskaje duidelijk tot uiting kwam toen bij een opvarende van de De Zeeuw een arm uit de kom raakte. Op vrijdag werd de patiënt daarom per *high line* aan het vlaggeschip overgegeven om in de ziekenboeg uit zijn lijden te worden verlost. Op zaterdag 3 februari werd om 18.40uur recht boven de schepen een aardsateliet waargenomen die zich met grote snelheid in oostelijke richting begaf.

Zondag 4 februari 1962. Aankomst en vertrek Chipiona.
Om 07.30 uur werd op de rede van Chipiona ten anker gegaan. Het was tijd voor inspectie met kerkdiensten en de zondagse rust. Op de platvoet werden de ankers echter weer binnen boord gehaald en met het stijgen van de temperatuur en humeur werd koers gezet richting Gibraltar.

Maandag 5 februari 1962. Aankomst Gibraltar.
Op het einde van de dagwacht werd de baai van Gibraltar binnengelopen waar de nodige saluutschoten over het water klonken. Onder toezicht van de loods werd hierna langs de North Mole afgemeerd waar meteen werd overgegaan tot het laden van olie. Slechts degene die vrij van wacht waren konden even de wal op om de benen te strekken en onder het genot van een koud pijpje een ansichtkaart te versturen.

Dinsdag 6 februari 1962. Vertrek Gibraltar.
In alle vroegte werd naar de beginposities van de oefeningen vertrokken die de komende dagen onder redelijke weersomstandigheden op weg naar Barcelona werden afgewerkt.

Vrijdag 9 februari 1962. Aankomst Barcelona.
Om 08.15 uur voor de havenmond aangekomen, werd een nationaal saluut afgegeven, hetgeen door fort Montjuich werd beantwoord. Hierop meerde de kruiser aan de Muelle de Baleares en de overige schepen aan de Muelle de Mulalla. Op de kade bevonden zich enkele leden van de Nederlandse kolonie met onze nationale driekleur.
Naast het officiële programma was er, mede dank zij de Nederlandse kolonie, een uit-

stekend ontspanningsprogramma samengesteld waarbij kosten noch moeite werden gespaard. Er waren sportwedstrijden, rondritten en het bijwonen van een variétévoorstelling in El Molino, de Moulin Rouge van het Catalaanse Barcelona. Zoals gebruikelijk waren de schepen tijdens het weekeinde voor het publiek opengesteld.

Maandag 12 februari 1962. Vertrek Barcelona.
Inmiddels was de CZM, vice-admiraal Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk, met zijn staf aan boord gekomen en werd in de vroege morgen de haven verlaten om al oefenend aan de opmars naar Malta te beginnen, doch eerst werd een *steampast* voor de CZM uitgevoerd.
Er werd deze week druk geoefend. Het blauwe water van de Middellandse Zee was echter op dinsdag en woensdag wit van de schuimkoppen in plaats van helder blauw, het was windkracht 11, zodat een gedeelte van het oefenschema moest worden afgelast. De CZM en de CSML die op dinsdag per *high line* naar de Gelderland waren overgezet, konden eerst de volgende dag onder de luwte van Sardinië aan boord terugkeren.

Zaterdag 17 februari 1962. Aankomst Malta.
Op de voormiddag werd een nationaal saluut gegeven, waarna de kruiser op de boeien in Grand Harbour van La Valetta meerde en de jagers en fregatten in de Sliema Creek. Ook hier was voor een uitgebreid ontspanningsprogramma gezorgd waarin diverse sportwedstrijden en bustochten waren opgenomen met talloze uitnodigingen. Gedurende de tweeweekse periode dat het smaldeel in de Malteser wateren verbleef, bleven de kruiser, de beide jagers en de Walrus binnen voor onderhoudswerkzaamheden en lesdoeleinden. De beide fregatten en de Zwaardvis oefenden met squadron 320 in zee, maar ook zij brachten het weekeinde in de haven door.

Zondag 4 maart 1962. Vertrek Malta.
Pas op de platvoet werd naar zee vertrokken om al oefenend richting Gibraltar te koersen.

Vrijdag 9 maart 1962. Aankomst Gibraltar.
Op de dagwacht liep het smaldeel de baai van Gibraltar binnen waar het vlaggeschip om 08.03 uur tijdens een tropische regenbui een nationaal saluut afvuurde. Nadat was afgemeerd werden de voorbereidingen getroffen voor de komende NAVO-oefening *Dawn Breeze 7* waaraan het smaldeel van 9 tot 24 maart in de Middellandse Zee nabij Gibraltar zou deelnemen. De weekeinden werden echter binnenliggend in Gibraltar doorgebracht.

Zondag 25 maart 1962. Vertrek Gibraltar.
Om 11.00 uur werd door de kruiser en de beide jagers ontmeert om de thuisreis te ondernemen, de overige schepen gingen op eigen gelegenheid.
Op woensdag 28 maart om 11.30 uur moest de kruiser echter nabij Portland een zieke patiënt per helikopter aan de Royal Navy afgeven die in levensgevaar verkeerde en naar het Royal Naval Hospital in Gosport werd overgevlogen.

Donderdag 29 maart 1962. Aankomst Den Helder.
Op de achtermiddag meerde het smaldeel in de thuishaven af waarmee een einde kwam aan een boeiende voorjaarsreis.
Begin april 1962 werd Hr.Ms. De Zeven Provinciën als vlaggeschip van smaldeel 1 afgelost door het zusterschip Hr.Ms. De Ruyter.

Dinsdag 17 april 1962. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg KTZ. Jhr. W.C.M. de Jonge van Ellemeet met gepast ceremonieel zijn commando over aan de waarnemend commandant, KLTZ. A. van Noortwijk.

Donderdag 19 april 1962. Uitdienststelling.
Door het neerhalen van vlag, geus en wimpel werd de kruiser tijdens een *alle hens voor de boeg* door de waarnemend commandant uit dienst gesteld, waarna het schip gereed werd gemaakt om te worden verbouwd tot geleidewapenkruiser.
Sinds het schip op 17 december 1953 in dienst was gesteld werden in totaal 92.275 zeemijlen afgelegd.

Donderdag 3 mei 1962. Vertrek Den Helder.
Op de dagwacht vertrok het schip uit Den Helder en bij Hoek van Holland werd met de loods aan boord de Nieuwe Waterweg opgevaren, waarna op de achtermiddag bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij werd afgemeerd.
Vanaf maandag 21 mei diende het logementschip Hr.Ms. Tromp als tijdelijk onderkomen voor de achtergebleven kernbemanning.

Maandag 28 oktober 1962. Indienststelling.
Door de waarnemend commandant, KLTZ. A. van Noortwijk, werd de kruiser tijdens een korte plechtigheid weer in dienst gesteld.

Vrijdag 29 november 1963. Commandowisseling.
KLTZ. A. van Noortwijk droeg het tijdelijke commando over aan KTZ.A. van der Moer.

De verbouwing in 1963 bij de RDM togeleidewapenkruiser.
Foto IMH.

DE VERBOUWING TOT GELEIDEWAPENKRUISER.

Na een ingrijpende verbouwings- en reparatieperiode van twee jaar, van mei 1962 tot augustus 1964, werd Hr.Ms. De Zeven Provinciën op 20 november 1964 weer in een geheel nieuwe gedaante aan de vloot toegevoegd. Het schip werd in die twee jaar voorzien van de Terrier-geleidewapeninstallatie die door de Verenigde Staten ter beschikking was gesteld.
Daartoe is het achterschip, gerekend vanaf de voorste schoorsteen, voor het grootste deel af- en uitgebroken en weer opgebouwd. Het silhouet leek nu in het geheel niet meer op het oude uiterlijk van het schip, zoals het zusterschip De Ruyter.

De verbouwing in 1963 bij de RDM tot geleidewapenkruiser.
Foto IMH.

Ook voor Hr.Ms. De Ruyter kon een Terrierinstallatie beschikbaar komen, doch de minister van defensie meende het aanbod niet te moeten aanvaarden. Verwapening en verbouwing van deze tweede kruiser zouden pas kunnen geschieden wanneer het werk aan de De Zeven Provinciën beëindigd zouden zijn, hetgeen zou betekenen dat die pas tegen 1970 zou zijn voltooid. De door deze omstandigheden veroorzaakte belangrijke hogere kosten en korte periode van nuttig rendement - gezien de leeftijd van de kruiser over acht jaar - waren factoren die de minister tot afwijzing van dit aanbod hebben doen besluiten.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën was voor Nederlandse marinebegrippen - het vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman buiten beschouwing gelaten – met haar lengte van 185,70 meter een immens groot schip. Zo zij er van de wal af gezien al enorm uitzag, binnen kreeg men pas werkelijk een idee van de omvang, een complete stad op zich zelf. Met twee éénrichtingsverkeer hoofdstraten: de whalegangen op het H-dek. Over stuurboord naar voren en over bakboord naar achteren!
Het grootste deel van de 940 opvarenden waren min of meer samengeperst in véél te kleine ruimten zodat er nauwelijks sprake was van enig comfort en privacy. De manschappen sliepen in slaapverblijven, genoemd naar provinciën, waarvan het oppervlak nauwelijks groter was dan dat van een rijtjeshuis. Zo verbleven bijvoorbeeld in verblijf Overijssel 123 mensen. Zij sliepen in driehoog opklapbare kooien met slechts voor 8 mensen zitgelegenheid. Patrijspoorten waren niet aanwezig. Verse lucht werd door kilometers lange ventilatiekokers langs de plafonds aangevoerd. Schrijven, lezen of studeren moest hoofdzakelijk in het, in de lengterichting in tweeën deelbare, cafetaria gebeuren, waar het altijd even druk en rumoerig was en bakboordsgedeelte vaak werd afgescheiden als filmzaal.

De verbouwing tot geleidewapenkruiser in 1963 bij de RDM.
Foto IMH.

Voor de meeste onderofficieren was de accommodatie evenmin ideaal. Er was bijvoorbeeld een 24-mans hut met stapelbedden, ofschoon zij er na de verbouwing in zoverre op vooruit waren gegaan, dat zij een extra dagverblijf kregen met daarin de bar en wat heel belangrijk was: airconditioned!

Het aspect van de accommodatie bij de gecombineerde modernisering en reparatie heeft de bijzondere aandacht gekregen, waarbij zelfs ruimte overbleef die kon worden gebruikt om de accommodatie enigszins uit te breiden en te verbeteren. In de extra beschikbaar gekomen ruimte op het oude campagnedek werd een speciaal recreatie-

verblijf gemaakt dat door korporaals en manschappen kon worden gebruikt voor studie, lezen of schrijven. Daarmee was een lang gekoesterde wens in vervulling gegaan. Ook werd ruimte gevonden voor een huisvlijtwerkplaats, als men het woord *Hobbyshop* tenminste als zodanig mag vertalen.
Voorts werd er een tweede, reeds genoemd, onderofficiersverblijf ingebouwd en tenslotte is de longroom, die door het inbouwen van de Terrier-installatie niet op de oude plaats kon worden gehandhaafd, een dek omhoog gegaan en ruimer gerieflijker geworden.
De verwapening heeft met zich meegebracht dat de oorlogsbemanning, die varieerde van 943 tot 973 koppen, met ongeveer 75 koppen werd gereduceerd, waardoor ook weer meer ruimte beschikbaar kwam voor de overige bemanning. Een groot deel van de bemanning profiteerde mede van het feit, dat de nieuwe bewapening het aanbrengen van een airconditioninginstallatie in het achterschip noodzakelijk maakte.

De *Zeven*, zoals de bemanning het schip kortweg noemden, heeft binnen een vreemde aanblik gekregen. Vooruit nauw en krap, met vertrekken waar alles precies in paste met heel smalle gangen, achter uiterst moderne ruime verblijven en brede gangen. Het zou daar nog mooier gekund hebben, maar tenslotte moest er voor gewaakt worden dat de bemanning het voorschip niet als een soort strafkolonie ging zien. Daarom is het comfort in het achterschip toch nog beperkt gebleven. Wel is speciaal met het oog op bezoek een toilet gekomen met het opschrift ***DAMES.***
Op 13 en 14 juni 1962 werden door een drijvende bok van Wilton Fijenoord beide achtergeschutstorens van 15 cm van boord gehaald, terwijl op 22 en 23 augustus de achtermast en achterste schoorsteen werden verwijderd. In september ging de kruiser in het dok waar de barbettes (fundaties van de geschutstorens) uit het achterschip werden gebrand.
Het verbouwingsprogramma hield in dat een MK-4 Terrier geleidewapenlanceersysteem in en op het achterschip werd gemonteerd, inclusief de bijbehorende SPG-55 radarsystemen, radarhut, wapendirectiecentrale, geleidewapenbergplaats, assemblage- en laadruimte enz.
Daartoe werd de achterschoorsteen vernieuwd, de luchtwaarschuwingsradar LW-01 werd daarop geplaatst en de achtermast een stuk naar achter verplaatst. Op deze nieuwe mast staat de aquisitieradar die het doel opspoort, een onderdeel van een uiterst kostbaar uitrustingsstuk, de raketbewapening.
Het lage campagnedek verdween. Het bovendek liep nu van voorschip tot achterschip door. Dit was nodig omdat de raketbewapening meer dekhoogte vereiste dan beschikbaar was. Het achterdekhuis werd geheel nieuw en in een andere vorm opgebouwd. In de gewonnen ruimte is de Terrierinstallatie en wat ermee verband houdt, ingebouwd.

Deze installatie, die in Amerika werd ontwikkeld omdat de gewone scheepsbewapening tegen de steeds sneller wordende vliegtuigen, alsmede tegen geleide projectielen, niet meer opgewassen waren.
Deze bestond in hoofdzaak uit:

1. **De aquisitieradar met het wapendirectiesysteem.**
   De aquisitieradar pikt de doelen op. Het wapendirectiesysteem volgt deze doelen, classificeert ze om daaruit tenslotte die doelen te selecteren, welke met geleidewapens onderschept moeten worden.
2. **Het vuurleidingsysteem met bijbehorende geleidingsradar en rekenapparatuur**
   De benodigde gegevens voor het vuurleidingsysteem worden na doelselectie doorgegeven en geheel automatisch verwerkt.
3. **Het lanceersysteem.**
   De automatisch verwerkte gegevens door het vuurleidingsysteem worden aan

het lanceersysteem doorgegeven en geheel automatisch uitgevoerd. Het afvuren zelf geschiedt vanuit de wapendirectiecentrale.

4. **De projectie beproevingstelemeter en evaluatie-apparatuur.**
Deze apparatuur is benodigd voor de periodieke controle van de projectielen op hun goede werking en voor oefening.

5. **De projectiellaadinstallatie.** (de z.g. overslag)
Dit gehele systeem werd compleet door de Amerikaanse marine geleverd, behalve de projectiellaadinstallatie, welke in Nederland zelf diende te worden gefabriceerd.
Wel stelden de Amerikanen alle mogelijke tekeningen hiervoor beschikbaar.
Deze installatie bestond uit:

a. De zogenaamde transfercar, een wagen op rails, welke een belangrijke rol speelt
bij de overslag van projectielen, welke vanaf de wal of een voorraadschip worden overgenomen en in het magazijn worden geborgen. Tevens dient deze wagen om het projectiel naar de beproevingsruimte te verplaatsen;
b. de projectielliften, welke voor het verticale vervoer zorgen tijdens de overslag;
c. de laadluiken, welke hydraulisch worden geopend en gesloten;
d. de bevoorradingsinstallatie op zee, teneinde de projectielen van het ene schip naar het andere te vervoeren.

DE TERRIER MK-4 GELEIDEWAPEN.

De Advanced (verbeterde) Terrier, of de RIM-2D, zoals de officiële registratieaanduiding van de United States Navy luidt, is een tweetrapsraket voor luchtafweer met vaste brandstof. Hij kan bovendien worden gebruikt tegen oppervlakteschepen en op het land gelegen eenheden of installaties, al dan niet voorzien van een atoomkop.
De Terrier werd gebouwd door de Ponoma Division van het enorme vliegtuig-, raket- en elektronica concern General Dynamics. Nederland was na de Verenigde Staten en Japan de derde natie die met deze raket werd uitgerust. De Italiaanse marine beschikte al enkele jaren over de Terrier 1, die in 1950 door de Applied Physics Laboratory van de Johs Hopkins University werd ontwikkeld.
Bij de lancering geeft de booster (de eerste trap) het projectiel, de eigenlijke raket met de geleidings- en besturingsautomaten en de hoogexplosieve oorlogskop, de gewenste aanloopsnelheid. Zodra de vaste brandstof na zeer korte tijd verbruikt is, valt de lege booster weg en ontbrandt de tweede trap. Deze raketmotoren werden vervaardigd door het Allegany Ballistics Laboratory. De motor van deze tweede trap verhoogt de snelheid tot ruim twee-en-een-half maal de geluidssnelheid, ongeveer 2.500 kilometer per uur, of korter gezegd mach 2,5. Deze trap behoudt deze vereiste hoge snelheid om eventueel de ontsnappingsmanoeuvres van het vijandelijke vliegtuig (of raket) op te vangen. Heeft de Terrier zijn doel bereikt - een kans van 8 op 10 - dan volgt ontegenzeggelijk de vernietiging.
Het afstandsbereik is 32 kilometer, hetgeen mogelijkheden opent vijandelijke vliegtuigen of raketten te vernietigen, voordat zij tot een voor het schip misschien noodlottige actie kunnen overgaan. De operatie hoogte is het luchtruim tussen 600 meter en 20 kilometer. (Sommige bronnen spraken zelfs van 25 kilometer).
De Advanced Terrier heeft met de booster een lengte van 8,86 meter, terwijl de raket alleen 4,47 meter lang is. De maximum doorsnede is 33 centimeter, de spanwijdte over de raketvleugels is 50 centimeter. Het gewicht is 1575 kilo bij de start. De kosten per stuk (in 1964) bedroegen *ƒ* 300.000,-.
De lancering van de Advanced Terrier gaat als volgt:
De aquisitieradar, een *Hughes Frescanar* radarsysteem dat elektronisch wordt gestabiliseerd, vangt op grote afstand een doel op en classificeerd dit - met behulp van com-

puters - als vriend of vijand. In dit laatste geval worden de gegevens doorgegeven aan de geleidingsradar, die het doel volgt en dit als het ware met radargolven illumineert. Deze geleidingsradar werd eveneens ontwikkeld door General Dynamics Ponma onder de technische directie van het Applied Physics Laboratory of the Johs Hopkins University te Maryland.

Op Hr.Ms. De Zeven Provinciën konden twee geleidingssystemen worden gebruikt, straalbundelgeleiding van de Sperry Rand Corporation en een semi-actief systeem van General Dynamics. In het eerste geval *vliegt* het projectiel door het midden van de stralenbundel afgegeven door de geleidingsradar, dat de *bogie* (vijandelijk vliegtuig of projectiel) angstvallig moet *vasthouden,* terwijl bij het laatste systeem de raket zelf de van het doel weerkaatste stralen opvangt en hier zijn besturing naar regelt. Ook hier moet de geleidingsradar het vijandelijke vliegtuig of projectiel volgen, doch de speling is veel groter.
Zowel aan stuurboord- als aan bakboordzijde bevindt zich in de Terriermagazijnen een roterende houder, die twintig tweetrapsraketten kan bevatten. In de wapendirectiecentrale behoeft men slechts op een knop te drukken op de wapenaanwijskast, of een trommel met 20 raketten begint te draaien. Is de juiste raket (men kan kiezen uit de bundelvolgende en doelzoekende raket) voorgedraaid, dan brengt een hydraulisch systeem de Terrier vanuit de houder naar boven. Bovendeks openen zich twee gepantserde luiken in de zogenaamde pantserhoed en bliksemsnel schiet het projectiel via een rail op zijn werper. Als de tweelingwerper in de vereiste stand is gebracht, kan het afvuren beginnen. Natuurlijk gebeurt het vuurgereed maken en het opsporen automatisch, slechts wanneer er meer aanvallers tegelijk aanstormen is er de mens die uitmaakt welke het eerst vernietigd zal worden. Zonodig kunnen twee Terriers tegelijk het luchtruim kiezen.

Bij aanvang van de verwapening in 1962 is men er van uit gegaan dat de totale verwapening ongeveer 35 miljoen gulden ging kosten, waarbij men dient te bedenken dat wij de gehele installatie met de eerste lading projectielen gratis hebben gekregen. In het wel eens als verbouwingskosten genoemde bedrag van 50 miljoen gulden zijn ook de 15 miljoen gulden reparatiekosten begrepen. Het overige deel van het schip met de conventionele bewapening, de voortstuwing en andere apparatuur werden in de afgelopen twee jaren namelijk grondig nagezien en waar nodig hersteld en vernieuwd. De Koninklijke marine kreeg voor die slordige 50 miljoen gulden een hypermodern schip.
Het is wel interessant te bedenken dat de Rotterdamse Droogdok Maatschappij voor de tweede maal een rigoureuze verandering in het oorspronkelijke casco heeft aangebracht. Maar ook deze klus werd met verve geklaard. Helaas werd in de ogen van talloze oud-opvarenden het sierlijke schip deerlijk verminkt in vergelijking met het vroegere uiterlijk.

LEVENSLOOP 2E FASE.

Half april 1964 werd begonnen het eigen schip geleidelijk aan weer voor de accommodatie van de bemanning in gebruik te nemen die nu stapsgewijs op gedeeltelijke sterkte werd gebracht en eind mei konden de beide logementschepen Hr.Ms. Tromp en Cornelis Drebbel worden gemist. Toen was ook voldoende bemanning aan boord om de eerste proefvaart te ondernemen. Deze bestond uit 56 officieren en 570 schepelingen, alsmede 27 burgers van de hoofdafdeling materieel van de RDM en enkele andere firma's.

Een Terrierraket met de SGP-55 radarsystemen.
Foto IMH.

Maandag 19 mei 1964. Koninklijk bezoek.
In zijn hoedanigheid van Inspecteur-Generaal der Koninklijke marine bracht Prins Bernhard een werkbezoek aan het schip.

Maandag 3 augustus 1964. Vertrek Rotterdam.
Met behulp van enkele sleepboten werd de RDM verlaten en met de loods aan boord de Nieuwe Waterweg afgestoomd om op de Noordzee een garantieproefvaart te ma-

ken. Men was vooral erg benieuwd naar hoe het schip zich met haar gewijzigde opbouw en gewichtsverdeling in volle zee zou gedragen, maar dat bleek erg mee te vallen. Aan boord bevonden zich een groot aantal burgertechnici om toezicht op de beproevingen te houden.

Vrijdag 14 augustus 1964. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 18 augustus 1964. Vertrek Den Helder.
Het beproevingsschema werd hervat zowel in de Noordzee als Het Kanaal, waarbij eveneens het geschut werd beproefd. Nadat deze naar tevredenheid waren afgesloten werd naar de thuishaven teruggekeerd.

Woensdag 2 september 1964. Aankomst Den Helder.

Maandag 7 september 1964. Vertrek Den Helder.
Op de voormiddag werd opnieuw naar zee vertrokken voor het tweede gedeelte van de proefvaart met aan boord een 20-tal mediavertegenwoordigers die op de eerste wacht op de rede van Den Helder weer werden afgezet.
Op donderdag 10 september werden met de onderzeebootjager Overijssel op de Noordzee oefeningen gehouden in BOZ (bevoorrading op zee), waarbij het nieuwe olieafgiftetuig werd beproefd. Vervolgens werd de boeg naar het zuiden gericht met bestemming Dakar, de hoofdstad van Senegal voor een informeel bezoek. De korte reis naar de tropen had meer in het bijzonder ten doel de werking van de luchtbehandelingsapparatuur te controleren en af te regelen, omdat het gebied rond Dakar in de maand september het warmst en vochtigste gebied is dat in deze proefperiode kon worden bereikt.

Vrijdag 18 september 1964. Aankomst Dakar.
Na een reis met uitzonderlijk mooi weer kwam het schip op de dagwacht op de rede van Dakar waar om 08.00 uur een nationaal saluut werd afgegeven. Het bezoek aan deze stad kreeg een wat meer officieel tintje in overeenstemming met de plaatselijke gebruiken. Door de Senegalese en Franse strijdkrachten werd een landingsvaartuig beschikbaar gesteld voor excursies naar het eiland Goréé en maakten ongeveer 40 opvarenden een rondvlucht boven Dakar en naaste omgeving. Er bestond grote belangstelling van het publiek om het opengestelde schip te bezichtigen.

Maandag 21 september 1964. Vertrek Dakar.
Om olie te laden werd in de loop van de morgen verstoomd naar de Esso-oliesteiger, waarna om 16.15 uur naar zee werd vertrokken. De thuisreis kenmerkte zich net als de heenreis door fraai weer. Op de dagwacht van maandag 28 september arriveerde men op de rede van Portland waar op de *range* van de Royal Navy geluidsmetingen werden verricht.

Dinsdag 29 september 1964. Aankomst Den Helder.
Na een geslaagde proefvaart werd op de achtermiddag in de thuishaven afgemeerd.

Donderdag 1 oktober 1964. Bevelsoverdracht.
Aan boord van de kruiser vond gepaard gaande met gebruikelijk ceremonieel de commando-overdracht plaats van het bevel der zeemacht in Nederland door vice-admiraal Mr. A.N. Baron de Vos van Steenwijk aan vice-admiraal L.E.H. Reeser.

Vrijdag 2 oktober 1964. Vertrek Den Helder.

Zaterdag 3 oktober 1964. Aankomst Rotterdam.
Met de ter hoogte van Hoek van Holland aan boord gekomen loods werd de Nieuwe Waterweg opgestoomd en op de platvoet de RDM bereikt waar in de Heysehaven werd afgemeerd.
Gedurende de nu komende tijd werden aan de hand van de proefvaartbevindingen de laatste hand gelegd aan reparaties en inbouwwerkzaamheden betreffende de Terrier-installatie, alsmede de modernisering van de verbindingsapparatuur.
Op vrijdag 20 november waren de werkzaamheden dermate gevorderd dat langer verblijf bij de werf niet noodzakelijk was, waarop naar de Parkkade werd verstoomd waar die dag een afscheidsreceptie werd gegeven.

Maandag 23 november 1964. Vertrek Rotterdam.
Op deze dag werd een ouderdag gehouden waarbij talrijke families aanwezig waren. Zij kregen een rondleiding over het schip en bij het middagschaften snert met drijfijs voorgeschoteld. Het geheel werd tegen het eind van de dag opgeluisterd door de Marinierskapel. Op de platvoet werd naar zee vertrokken.

Dinsdag 24 november 1964. Aankomst Den Helder.
Op de achtermiddag werd in de Nieuwe Haven afgemeerd. In de nu komende maanden werd het schip gereed gemaakt voor een reis naar de Verenigde Staten. De radar en vuurleiding werden gekalibreerd en de geleidewapensystemen beproefd. Er brak een periode van grote bedrijvigheid aan; er werd voor de nieuwelingen aan boord regelmatig *droog* geoefend, les gegeven en diverse rollen gerepeteerd. Ook werd de kruiser zowel binnen- als buitenboord intensief onderhanden genomen. Op diverse plaatsen in het schip hingen bordjes met de bekende opschriften als *NADT* en *AWAS TJET BAROE*! In december ging de bemanning met winterverlof.

Maandag 15 maart 1965. Vertrek Den Helder.
Na een lange stilligperiode werd naar zee vertrokken met als voornaamste doel het in open zee voortzetten van de geleidewapenbeproevingen met behulp van straalvliegtuigen.

Vrijdag 19 maart 1965. Aankomst Rotterdam.
Aangekomen bij de RDM ging het schip in dok om de beide schroeven te verwisselen voor nieuwe voortstuwers.

Maandag 22 maart 1965. Vertrek Rotterdam.

Woensdag 24 maart 1965. Hulpverlening.
Op de Noordzee werd hulp verleend aan de Duitse kustvaarder Carl Lehnkering, waarvan de eerste stuurman via de radio om hulp had verzocht. De kapitein was door de bemanning in zijn hut opgesloten omdat hij in beschonken toestand met een geladen vuurwapen had lopen dreigen. Er werd een schouw met een officier en klein detachement mariniers naar het schip gestuurd die orde op zaken gingen stellen. Ter hoogte van Hoek van Holland werd de kustvaarder aan de Rijkspolitie overgedragen en nadat de schouw weer aan boord was teruggekeerd werd de reis naar de thuishaven vervolgd.

Donderdag 25 maart 1965. Aankomst Den Helder.
Het schip met haar bemanning werd nu voldoende geacht voorbereid te zijn voor de oversteek naar de Verenigde Staten om daar de geleidewapenbeproevingen te voltooien, zodat het schip in gereedheid werd gebracht voor vertrek.

Maandag 29 maart 1965. Vertrek Den Helder.
Opgetopt en volledig bevoorraad werd onder grote belangstelling op de platvoet ontmeert om de reis naar de Nieuwe Wereld te maken.

De SGP-55 radarsystemen voor de Terriergeleidewapenraket.
Foto IMH.

Vrijdag 2 april 1965. Aankomst Funchal.
Na een voorspoedige reis met een behoud van ongeveer 17 mijl en zonder vermeldenswaardige bijzonderheden kwam het schip om 13.00 uur voor Funchal, de hoofdstad van het belangrijkste eiland van de Madeira Archipel aan. Ter hoogte van Fortaleze de Santiago werd een nationaal saluut afgegeven en nadat dit was beantwoord stoomde het schip de Baia de Potinha in en ging daarin ten anker omdat door onvoorziene omstandigheden pas om 17.00 uur een ligplaats langs de kade beschikbaar was. Tegen die tijd werd het anker gelicht en met behulp van twee sleepboten werd een uur later langs de kade afgemeerd.
Madeira is een vulkanisch eiland met steile basaltrotsen en heeft een zacht en gelijkmatig klimaat. Naast toerisme neemt de wijnbouw een belangrijke plaats in. Voor enige honderden opvarenden was dit de eerste buitenlandse haven. Velen maakten een bustocht over het mooie eiland om te genieten van de bloemenpracht en het heerlijke klimaat. Ook de stad zelf werd door velen bezocht. Een toeristisch evenement was een rondrit per, door een paard getrokken slede, die uitgevoerd was met twee brede houten ski's die, bepaald niet geruisloos over de bestrating gleden.

Maandag 5 april 1965. Vertrek Funchal.
Op de voormiddag werd de verbinding met de wal verbroken en bij stralend mooi weer de reis naar Amerika vervolgd. Eenmaal in de oceaan begon het schip zachtjes op de lange deining te schommelen. Doch na een dag of twee nam dit schommelen toe. De nacht van 8 april was namelijk stormachtig, terwijl het schip zich van 10 tot 11 april

ongeveer een etmaal lang in het stormgebied van een zeer diepe depressie bevond waardoor het noodzakelijk was de vaart te verminderen en tevens enige schade werd opgelopen. Het lopen door de whalegangen werd een soort dronkemansgang. De zeuntjes en hofmeesters hadden handen vol werk met het kommaliewant en alles wat niet zeevast stond begon te glijden. De gevolgen waren bij sommigen al gauw zichtbaar. Eerst liepen ze nog fluitend door het schip om vervolgens grauw en klein ergens in een hoekje te kruipen of lagen doodziek op hun tampatje. Gelukkig werd de vertraging op het laatste gedeelte van het traject weer goedgemaakt.

Maandag 12 april 1965. Aankomst Norfolk.
Ter hoogte van Cape Henry kwam per helikopter de liaisonofficier aan boord en stoomde het schip de Chesapeake Bay in waar een nationaal-, alsmede een persoonlijk saluut aan de opperbevelhebber van de Atlantische Vloot werd afgegeven. Vervolgens werd op aanwijzing van de loods aan de steiger van de US Naval Base afgemeerd. Dit ging als gevolg van de dwars op de steiger staande stijve bries bepaald niet elegant, maar gelukkig zonder brokken. Het schip werd welkom geheten door diverse marine- en burgerautoriteiten, maar ook door Miss Norfolk en Miss Hospitality.
Na de officiële plichtplegingen en conferenties betreffende de werkzaamheden die door de Norfolk Naval Shipyard moesten worden verricht, begonnen de Ships Qualifications Trials.
Er werd natuurlijk ook gepassagierd. Vanuit de Base werden diverse uitstapjes en bustochten gemaakt, onder andere naar Williamsburg, Culpeper en Appomatox. Bij laatstgenoemde plaats gaf generaal Lee zich in 1865 over aan generaal Grant.

Woensdag 14 april 1965. Vertrek Norfolk.
Op de achtermiddag vertrok het schip naar zee en ging op de platvoet in Lynnhaven Roads bij Cape Henry ten anker. Vervolgens werden de *radiation hazard* (stralingsgevaar) metingen verricht.

Donderdag 15 april 1965. Aankomst Portsmouth, Virginia.
Op de dagwacht werd anker op gegaan en via de rede van Norfolk en de Elizabeth River opgestoomd naar de Naval Shipyard in Portsmouth. Daar lag de Italiaanse escortekruiser Caio Duillio die, eveneens met behulp van de Amerikanen, op dezelfde wijze als de Zeven was verwapend.
Gedurende het verblijf in Portsmouth werden tussen de Naval Base en het Nederlandse schip diverse bezoeken uitgewisseld, zowel tussen officieren als onderofficieren. Verder werden bustochten gemaakt en sportwedstrijden gespeeld. Het weekeinde van 23 tot 25 april stond in het teken van het jaarlijks gevierde *Azalea Festival* waarvan een koningin gekroond zou worden. Terugziende op het verblijf in dit gebied kon worden gezegd dat, wat het passagieren betrof, veel opvarenden kennissen aan de wal hadden of opdeden en dat, ook al door de georganiseerde bustochten, iedereen die iets van de mooie en interessante omgeving heeft kunnen zien. Verschillende opvarenden maakte van de gelegenheid gebruik een tochtje naar Washington DC te maken.
Op maandag 26 april liep het opnemingsvaartuig Hr.Ms. Snellius de haven binnen en bracht haar commandant, Ltz.1 F. Brabander, een bezoek aan de kruiser.

Dinsdag 27 april 1965. Vertrek Portsmouth, aankomst Yorktown.
Om 07.00 uur werd ontmeerd en via de York River opgestoomd naar Yorktown waar om 12.30 uur bij de US Naval Armament Depot werd afgemeerd om Terrierprojectielen met toebehoren te laden. Yorktown was echter maar een dorpje en afgezien van de marinebasis viel er weinig te beleven.

Woensdag 28 april 1965. Vertrek Yorktown.
Om 09.00 uur werd ontmeert en via de York River naar de Chesapeak Bay gestoomd. Nabij Cape Henry werd op de achtermiddag enige tijd op en neer gehouden in afwachting van de komst van een helikopter die nog enkele noodzakelijke onderdelen voor de radar kwam brengen. Vervolgens werd richting Mayport gestoomd. Onderweg werd met de Terrier-installatie geoefend op een daartoe beschikbaar gesteld vliegtuig. Het schip kwam na het passeren van Cape Hatteras in de Golfstroom, waarbij de temperatuur plotseling meer dan tien graden opliep, zodat op Koninginnedag werd overgegaan op tropentenue.

De Terrierraket gereed voor gebruik.
Foto IMH.

Vrijdag 30 april 1965. Aankomst Mayport.
Om 13.00 uur liep het schip de haven binnen en meerde af langs de Gueast Pier van de US Naval Basse. Alle in de Base liggende oorlogsschepen vlagden tegelijk met de kruiser van top en waren gepavoiseerd ter gelegenheid van Koninginnedag. Er vonden diverse officiële bezoeken plaats, terwijl een aantal vertegenwoordigers van pers, radio en televisie, alsmede een vertegenwoordiger van de United Service Organisation (USO) en enkele andere burgerfunctionarissen aanwezig waren.
Op zondag 2 mei werden door de USO de eerste tochten naar Marineland en St. Au-

gustine aangeboden die erg in trek waren. Ook werd een bustocht naar de Universal Studio's in Orlando gemaakt, waarbij de nabij liggende grote stad Jacksonville zeer interessant was. Men diende echter met beleid met de financiën om te gaan. Van elke dollar werd bijna vier gulden op het kadje ingehouden! Gelet op het toenmalige bescheiden traktement voorwaar geen kleinigheid. Maar het liften bleek geen probleem te zijn.

Dinsdag 4 mei 1965. Vertrek Mayport.
Op de voormiddag werd voor een oefenperiode naar zee vertrokken waar op de achtermiddag geleidewapenrichtoefeningen met de Caio Duillilo plaats vonden. Tevens werden op gepaste wijze de doden herdacht.
Op de nationale feestdag werden richtoefeningen met vliegtuigen gehouden en dank zij het mooie weer werd deze dag toch nog op gepaste wijze gevierd met verschillende wedstrijden en een openlucht filmvoorstelling. In de nachtelijke uren werd ten anker gegaan.

Het aan boord nemen van een Terriergeleidewapenraket.
Foto IMH.

Vrijdag 7 mei 1965. Aankomst Mayport.
Via de St. John's River werd in Mayport afgemeerd. Diezelfde avond gaven de commandant en officieren een officiële receptie aan boord voor ongeveer 120 gasten. Deze werd opgeluisterd door de nog jonge steelband die een fraai staaltje van zijn kunnen demonstreerde. Dit optreden viel dermate in de smaak dat de band bij diverse gelegenheden werd uitgenodigd om te komen spelen.
Opnieuw waren dit weekeinde diverse tochten naar bezienswaardigheden in de omgeving georganiseerd, maar ook werd op eigen gelegenheid de wal opgezocht om op uitnodiging van Amerikaanse families *the American way of life* te leren kennen.

Maandag 10 mei 1965. Vertrek Mayport.
Op de dagwacht werd naar zee vertrokken voor de volgende oefenperiode. Behalve de nu reeds tot routine wordende oefeningen met de Terrierinstallatie werden ook luchtdoelschietoefeningen op de manche gehouden.

Vrijdag 14 mei 1965. Aankomst Mayport.
Na het afmeren op het inmiddels vertrouwd geworden plekje werd eenzelfde beeld verkregen als vorige weekeinden: bustochten, dansavonden en veel uitnodigingen bij Amerikaanse families thuis. Op maandag 17 mei was er een Nederlandse avond bij de USO in Jacksonville, waarbij behalve de steelband ook een inmiddels tot stand gekomen dansbandje optrad. Bovendien werd een *Miss De Zeven Provinciën* gekozen.

Dinsdag 18 mei 1965. Vertrek Mayport.
Voor één dag werd naar zee vertrokken om opnieuw richtoefeningen te houden met straalvliegtuigen.

Woensdag 19 mei 1965. Aankomst Mayport.

Donderdag 20 mei 1965. Vertrek Mayport.
Aan de oefeningen, die als geslaagd werden beschouwd, was nu een einde gekomen zodat naar zee werd vertrokken met bestemming Puerto Rico.
Terugkijkend op het verblijf in Mayport kon men vaststellen, dat zowel de Amerikaanse marine- en burgerinstanties als de vele particulieren zich buitengewoon hulpvaardig, hartelijk en gastvrij hadden opgesteld. De kosten die de USO alleen al aan bustochten tijdens het verblijf had besteed beliep enige duizenden dollars.
Aanvankelijk bleef het schip nog in de buurt van Mayport om richtoefeningen met straalvliegtuigen te houden. In de avond werd nog een sloep naar de Naval Base gestuurd om een der burger *field engineers* af te zetten en de liaisonofficier gelegenheid te geven enkele zaken af te handelen. Op de hondewacht werd echter koers gezet naar Puerto Rico.

Maandag 24 mei 1965. Aankomst San Juan.
Op de voormiddag arriveerde het schip voor de haveningang en gaf ter hoogte van fort Brooke een nationaal- en een persoonlijk saluut voor de Commander Caribbean Sea Frontier af. Met twee sleepboten werd aan een steiger van het US Naval Station afgemeerd. Op de platvoet embarkeerde de vlagofficier materieel, vice-admiraal P. Cool, die de lanceringen zou bijwonen.

Dinsdag 25 mei 1965. Vertrek San Juan.
Vanuit het Naval Station zou het lanceerprogramma *Ships Qualification Trials* worden afgewerkt. Daartoe werd op de dagwacht naar zee vertrokken om daar later op de dag met straalvliegtuigen te oefenen.
De volgende dag werd nabij het eilandje St. Thomas in de Atlantic Fleet Weapons Range de eerste Terrierraket met telemeterkop gelanceerd. Wegens het slechte weer bleef het bij één lancering, doch twee dagen later werden vijf lanceringen uitgevoerd.

Zaterdag 29 mei 1965. Aankomst San Juan.
Omdat één van de richttoestellen niet optimaal functioneerde werd naar San Juan teruggekeerd waar, na in de haven ter hoogte van pier 8 te zijn gedraaid, achteruit het San Antonia Channel werd ingestoomd en met behulp van twee sleepboten aan de Fernandez Juncos Quay werd afgemeerd. Het gebruik van deze sleepboten bleek geen onverdeeld genoegen: zij maakten vrijwel steeds vast met de boeg aan voor- of achterschip en duwden dan de kruiser in positie en werkten als een blok aan een been.

Gedurende het binnenliggen kon de bemanning gebruik maken van de ontspanningsmogelijkheden die, evenals in Norfolk en Mayport, in ruime mate op het Naval Station aanwezig waren. Maar ook in de stad was het aangenaam verpozen en werden er diverse tochten over het mooie eiland gemaakt.
Op zondag werd het schip gedurende twee uur voor bezichtiging opengesteld. De onderofficieren hielden 's avonds een ontvangst voor hun Amerikaanse collega's, de Chief Petty Officers van het Naval Station, terwijl zij op hun beurt de volgende dag bij hen te gast waren. Er werd druk gepassagierd en de laatste dollars verdwenen als sneeuw voor de zon. Naast twee voetbalwedstrijden was er ook een excursie naar de plaatselijke Amstelbrouwerij.
Op 31 mei werd er vanaf vlaggeparade tot na het middagsaluut - 21 minuutschoten door een Amerikaanse batterij - de vlaggen halfstok gehesen in verband met Memorial Day, de dag waarop alle gesneuvelde Amerikaanse militairen worden herdacht.

Dinsdag 1 juni 1965. Vertrek San Juan.
Reeds op de dagwacht werd naar zee vertrokken om de laatste twee raketten te lanceren. Het laatste projectiel had een oorlogskop, die de toeschouwers aan dek het schouwspel bood van een explosie hoog in de lucht en het radiografisch bestuurde doelvliegtuigje (drone) beschadigde en aan een parachute in zee terecht liet komen. Helaas zonk het vlak voordat het als trofee had kunnen worden geborgen. Nu moest men zich tevreden stellen met het binnenhalen van de parachute.
Hiermede waren de *Ships Qualification Trials* afgesloten een keerde men nog een keer naar San Juan terug om voor de haveningang een sloep te strijken waarmee het resterende Amerikaanse marine- en burgerpersoneel aan wal werd gezet. Hierop werd koers gezet voor de lange reis naar Rio de Janeiro. Deze reis werd gemaakt met een behoud van 18,5 mijl, behalve in het begin toen de Bovenwindse eilanden werden gepasseerd. Het weer werd toen gekenmerkt door veel bewolking en regen, zodat van de wal niets werd gezien. Gedurende twee etmalen moest zelfs worden overgegaan op driedivisie oorlogswacht.
Het doel van het formele bezoek aan Rio was het deelnemen aan de viering van de 100-jarige herdenking van de slag van Riachuelo en de 400-jarige herdenking van de stichting van de stad Rio de Janeiro.
Op zondag 6 juni zou het schip de evenaar passeren, maar omdat de agenda van de Heerser der Zeeën nogal volgeboekt was, vond de traditionele ontvangst van Z.M. Neptunus met zijn gevolg reeds op vrijdag 4 juni plaats. Na een zorgvuldig nazoeken in de personeelsbescheiden bleek dat maar liefst 495 leden van puppus 3 tot Ltz.1 *onbevaren* waren. Er is weinig verbeeldingskracht nodig om zich de rituelen van de zee voor de geest te halen die dit oeroude festijn omringden, waarbij het scheermes méér weghaalde dan strikt noodzakelijk was. Kortom, het feest eindigde in een ongeëvenaard waterballet.

Donderdag 10 juni 1965. Aankomst Rio de Janeiro.
In de loop van de morgen liep het schip de prachtige baai van Guanabara binnen en na een nationaal saluut te hebben gegeven dat vanaf de wal correct werd beantwoord, stoomde het schip zonder loods, die verstek liet gaan, de rede op om als laatste haar plaats in de lange rij van oorlogsschepen in te nemen en daar het anker te laten vallen. Het was meteen een komen en gaan van autoriteiten, waarbij de schipper het record overfluiten probeerde te verbeteren. Omstreeks het middaguur bracht de gehele vloot gelijktijdig een saluut van 21 schoten ter gelegenheid van de verjaardag van Koningin Elizabeth II. Alle schepen waren die dag gepavoiseerd, dit tevens ter gelegenheid van de nationale feestdag van Portugal.
Tussen 17.00 en 19.00 uur werden 130 opvarenden op de ambassade ontvangen, dit tevens bedoeld ter kennismaking met de Nederlandse kolonie, waarvan bijna alle aan-

wezigen door hen werden meegenomen.
De tweede dag was de 100-jarige herdenking van de slag bij Riachuelo. Reeds om 05.00 uur ging het detachement mariniers van boord om tijdig aanwezig te zijn voor de plechtigheden. De eerste ceremonie was een kranslegging en defilé bij het monument van admiraal Barroso, de held van Riachuelo. Hierna was er een vlootschouw. Op de gepavoiseerde schepen stonden de bemanningen in lang wit aangetreden en toen het opnemingsvaartuig Canopus met de president van Brazilië aan boord naderde, werd een gezamenlijk saluut van 21 schoten afgegeven. Vervolgens voer het vaartuig langs de lange rij schepen en nam de president overal de eerbewijzen voor een staatshoofd in ontvangst, waarna weer een persoonlijk saluut over het water galmde. 's Avonds waren er feesten in de Braziliaanse onderofficiersclub, alsmede een galabal voor officieren in de Club Naval.

Op zaterdag 12 juni werd vroeg in de morgen het anker gelicht om kort hierna langszij de Pier Maúa af te meren. Het weer was intussen minder fraai dan men zich zou wensen, doch dit weerhield de bemanning - in het inmiddels verwisselde Europese tenue - er niet van om in grote getale aan bustochten mee te doen die naar de berg Corcovado (Gebochelde) met het 38-meter hoge Christusbeeld (Cristo-Redentor) er boven op en naar de Pao de Acucar (suikerbroodberg) voerden. Het uitzicht over Rio was schitterend, maar schril het contrast tussen de luxewijken en sloppenbuurten.

Rio stelde in ieder geval de hooggespannen verwachtingen niet teleur, de opvarenden kregen een uitgebreid recreatieprogramma voorgeschoteld. Velen bezochten het prachtige strand aan de Copa Cobana met zijn bekoorlijkheden. Op zondag werd het schip voor het publiek opengesteld waar ongeveer 2.000 inwoners van Rio gebruik van maakten.

Maandag 14 juni 1965. Vertrek Rio de Janeiro.
Op de achtermiddag werd ontmeerd en tussen de eilandjes Ilha da Mae en Ilha do Pai werd open zee bereikt om koers te zetten naar de Kaap Verdische eilanden. Het vlagvertoonbezoek aan Rio de Janeiro kon als bijzonder geslaagd worden beschouwd. Hoewel een aantal Jannen één keer te laat aan boord terugkeerden, waren er geen moeilijkheden met passagieren, hoewel de mogelijkheden daartoe voor het oprapen lagen.
Met een behoud van 16,5 mijl en stralend weer werd de Atlantische Oceaan overgestoken en ook op dit gedeelte van de reis werd driedivisieoorlogswacht gelopen.

Maandag 21 juni 1965. Aankomst en vertrek Porto Grande.
Om 07.45 uur kwam het schip bij Porto Grande op St. Vincent ten anker waar een lichter met olie langszij kwam. Het laden van 1.400 ton stookolie nam ongeveer tien uur in beslag, waarna bij het ingaan van de eerste wacht naar zee werd vertrokken voor het laatste traject. Op de hondewacht van 24 juni werden tussen Palma en Madeira enkele oefeningen met de onderzeebootjager Rotterdam gehouden, die met adelborsten aan boord een kruisreis om de zuid maakte.

Maandag 29 juni 1965. Aankomst Den Helder.
Om 07.40 uur werd in de Nieuwe Haven afgemeerd en behoorde een lange, vermoeiende maar zeer interessante reis tot het verleden.

Vrijdag 2 juli 1965. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg KTZ. A. van der Moer met gebruikelijk ceremonieel zijn commando over aan KTZ. W.A. de Looze (Ridder Militaire Willems Orde).
Op woensdag 7 juli werd het schip tot 9 september tijdelijk toegevoegd aan smaldeel 5

om op te werken en ging de bemanning in twee ploegen met zomerverlof. Op vrijdag 6 en zaterdag 7 augustus werd deelgenomen aan de Nationale Vlootdagen in Den Helder.

Dinsdag 31 augustus 1965. Vertrek Den Helder.

Woensdag 1 september 1965. Aankomst IJmuiden.
Op de dagwacht werd samen met de Noord Brabant in IJmuiden afgemeerd waar vertegenwoordigers van voorbereidend-, hoger- en middelbaar onderwijs aan boord kwamen om een vaartocht op de Noordzee te maken. Op de platvoet werd hiervan teruggekeerd en verlieten de gasten het schip.
De volgende dag herhaalde zich een vaartocht voor 75 genodigden van de Marine Voorlichting Dienst, 100 genodigden van de Vlagofficier Personeel en 45 journalisten. Op zee werden demonstraties gegeven met de Poolster en Karel Doorman. Op de eerste wacht lag het schip weer afgemeerd en gingen de gasten van boord.

Het richttoestel van de 57 mm mitrailleur.
Foto IMH.

Vrijdag 3 september 1965. Vertrek IJmuiden, aankomst Amsterdam.
Direct na baksgewijs embarkeerden familieleden en relaties aan boord voor een varende ouderdag naar Amsterdam. Na het passeren van de sluizen ging het onder grote belangstelling door het Noordzeekanaal en op de achtermiddag werd langs de De Ruyterkade afgemeerd waar de vrij van wacht zijnde opvarenden van boord gingen om met hun familie het weekeinde thuis door te brengen.

Maandag 6 september 1965. Vertrek Amsterdam.
Met aan boord 20 redacteuren van de Nederlandse pers werd ontmeert en na in IJmuiden te zijn geschut, waar de pers van boord ging, werd naar zee vertrokken om te oefenen en een aantal peiltoestellen te kalibreren.

Donderdag 9 september 1965. Aankomst Den Helder.
Nadat op de voormiddag in de Nieuwe Haven was afgemeerd werd het schip aan smaldeel 5 onttrokken. De kruiser kreeg nu de eervolle opdracht de Koninklijke Familie te begeleiden bij hun bezoek aan de Nederlandse Antillen. Bovendien zou de afronding plaatsvinden van het beproevingsprogramma voor de geleidenwapeninstallatie nabij Puerto Rico.

Maandag 13 september 1965. Vertrek Den Helder.
Om deze reis de nodige luister bij te zetten waren in de bovenrol de Marinierskapel met tamboers en pijpers ingescheept. Het was bij steiger 19 bijzonder druk vanwege de afscheid nemende familieleden en andere dierbaren. Terwijl de trossen werden binnengehaald, werd het schip door een sleepboot naar de havenuitgang getrokken om vervolgens op eigen kracht via het Marsdiep de Noordzee in te stomen.
Tijdens de oversteek werden regelmatig de rollen gerepeteerd en veel aandacht besteed aan het opknappen van het uiterlijk van het schip en het gereed maken van accommodatie voor de hoge gasten. Dit laatste had voor enkele officieren en onderofficieren tot vervelend gevolg, dat zij hun hut tijdelijk ter beschikking moesten stellen aan enkele hoffunctionarissen. Kort na het passeren van de Azoren kwam de melding binnen van een tropische depressie, die later uitgroeide tot de orkaan Carol. Het schip kwam aan de rand hiervan terecht maar gelukkig viel de zeeschade erg mee en werd de reis niet nadelig beïnvloed.

Donderdag 23 september 1965. Aankomst San Juan.
Om 10.00 uur werd de baai binnengelopen en een nationaal- en persoonlijk saluut afgegeven dat gepast werd beantwoord. Met behulp van de loods en twee sleepboten werd vervolgens aan de Tender Pier bij het Naval Station afgemeerd.

Zaterdag 25 september 1965. Vertrek San Juan, Koninklijk bezoek.
In smetteloos lang wit stond de bemanning volgens paradeerrol aangetreden. De gewapende wacht met vaandel, tamboers en pijpers en de kleine Marinierskapel stonden op het achterschip opgesteld. Om 15.00 uur embarkeerde vice-premier mr. B.W. Biesheuvel met gevolg en veertig minuten later Hare Majesteit de Koningin en Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard met hun adjudanten, waarop meteen de Koninklijke Standaard van top werd gehesen. Na de begroeting door de commandant groette de Koningin het vaandel en inspecteerde vervolgens de erewacht, terwijl de tamboers en pijpers de parademars lieten klinken. Om 17.00 uur werd met behulp van twee sleepboten ontmeerd en de reis naar Curaçao vervolgd.
De volgende middag bezocht de Koningin de Gouden Bal en onderhield zich met enkele onderofficieren over hun werk. Daarna maakte zij op eigen initiatief een rondgang door het schip. Enkele bemanningsleden ontvingen een attentie van het Koninklijk Paar. Zo kreeg de chef-kok een schriftelijke pluim voor de voortreffelijke rijsttafel en werd de korporaalkleermaker gefeliciteerd met de geboorte van zijn dochter. Diverse opvarenden maakten die dag dé foto- of filmopname van hun leven door het Koninklijk Paar voor de lens te krijgen.

Maandag 27 september 1965. Aankomst Willemstad.
Op de dagwacht werd de oostpunt van Curaçao gerond en opgestoomd naar de Caracasbaai. Daar werd de loods aan boord genomen en naar de ingang van de St. Annabaai gevaren. Achtereenvolgens vond een paradevlucht van de MLD plaats, werd door het schip een saluut aan de Nederlandse vlag gegeven en een saluut van 35 schoten aan de Koninklijke Standaard.

Precies om 07.40 uur werd de St. Annabaai ingestoomd. Tientallen bootjes vol juichende mensen met vlaggen en oranjekleurige kledingstukken voeren op het schip toe die onder enorme belangstelling de pontjesbrug passeerde en in het Schottegat langs steiger 6 van de Admiraal Brionwerf afmeerde. Om 08.30 uur gingen de Koninklijke gasten volgens de voorgeschreven eerbewijzen van boord, gevolgd door een saluut van 35 schoten.
Inmiddels had de verbindingsdienst de pavoiseervlaggen gehesen en de elektronische dienst gezorgd dat het schip werd geïllumineerd.
De kruiser zou drie dagen in Willemstad blijven zodat ieder bemanningslid gelegenheid kreeg zijn (zee)benen te strekken en de stad en eiland te verkennen. Onder het genot van exotische drankjes viel er in Willemstad van alles te beleven: de Marinierskapel gaf een taptoe en er waren allerlei festiviteiten. Vanwege de verschillende officiële gelegenheden, ontvangsten en feesten welke uiteraard gekleed in tropentenue werden bijgewoond, maakte de wasserij aan boord overuren. Na zonsondergang baadde de kruiser in een zee van licht waarbij de contouren van het schip zich tegen de donkere tropenhemel aftekenden.

Donderdag 30 september 1965. Vertrek Willemstad, aankomst Aruba.
Nadat de CZMNA met een 20-tal leden van de plaatselijke Rotary-club en de vereniging Onze Vloot zich hadden ingescheept, werd om 09.30 uur ontmeert en koers gezet naar de Bullenbaai. Daar aangekomen werd rendez-vous gemaakt met de sleepboot Wamandai (die het jaar daarvoor op eigen kracht naar Curaçao was gevaren), die de burgergasten overnam waarna op hoofdvaart naar Aruba werd gestoomd.
Om 15.00 uur werd de Paardenbaai bij Oranjestad aangelopen, waar de loods en twee sleepboten behulpzaam waren bij het afmeren langs steiger Bertha. Met gebruikelijk ceremonieel ging de CZMNA van boord.
De op Aruba geplaatste mariniers toonden zich voortreffelijke gastheren en vele opvarenden maakten dankbaar gebruik van de ideale zwemgelegenheden terwijl anderen deel namen aan een barbecue op Eaglebeach en een fototocht over het eiland. De Gouden Bal van de marinierskazerne Savaneta aan de Commandeursbaai werd druk bezocht.
Op vrijdag 1 oktober werden om 08.00 uur vlag, geus, top- en pavoiseervlaggen gehesen. Bij aankomst van het Koninklijk Paar op het vliegveld werden 35 saluutschoten afgegeven. Ook op dit eiland kreeg het Koninklijk Paar te maken met een opgetogen bevolking die de straten van Oranjestad hadden versierd en geestdriftig juichten tijdens de rijtoer die volgde. Op de achtermiddag werd het schip opengesteld voor een enthousiast publiek.

Vrijdag 1 oktober 1965. Vertrek Aruba.
Om 22.30 uur was het meerrol op post, werd de illuminatie gedoofd en zonder loods maar met een sleepboot standby werd een uur later door de maanverlichte oostelijke rifuitgang naar open zee gestoomd. Een tegenvaller was, dat bij een door duikers uitgevoerd routineonderzoek was vastgesteld dat de beide schroeven licht waren beschadigd. Bij het verlaten van de St. Annabaai in Willemstad meende men al een lichte schok te hebben gevoeld, maar vooralsnog kon het schip zonder problemen blijven varen.

Zondag 3 oktober 1965. Aankomst St. Maarten.
Op de achtermiddag arriveerde het schip in de Grootbaai bij Philipsburg, de hoofdstad van het eiland St. Maarten. Voorzichtig manoeuvrerend meerde het schip over bakboord af langs de vrij kleine Wattey-pier. Als gevolg van de lange deining slingerde de kruiser zo heftig dat na ongeveer anderhalf uur moest worden ontmeerd en besloten werd in de Grootbaai ten anker te gaan. De sloepen en schouwen onderhielden nu de

verbinding met de wal.
De volgende dag arriveerde om 11.45 uur het Koninklijk gezelschap op het vliegveld. Hierbij gaf het schip een saluut af, terwijl op het vliegveld een erewacht van 100 man en de Marinierskapel met tamboers en pijpers voor de eerbewijzen zorgden. Na het aanhoren van een aubade maakte het Koninklijk Paar een rijtoer die bij het Little Bay hotel eindigde. Na vele officiële gebeurtenissen vond om 23.30 uur de embarkatie van het Koninklijk Paar, alsmede de gouverneur en minister-president van de Nederlandse Antillen met hun gevolg plaats.

Die zien we nooit meer…..TERUG!!!
Foto IMH.

Dinsdag 5 oktober 1965. Vertrek en aankomst St. Maarten.
Vroeg in de morgen kwam minister Biesheuvel met gevolg en een aantal persvertegenwoordigers aan boord en werd om 06.00 uur het anker gelicht en nam een drukke dag een aanvang. Om 08.00 uur lag het schip voor de landingsplaats in de Fortbaai bij Saba, het kleinste eiland van de Nederlandse Antillen, en waren de schouwen met persvertegenwoordigers reeds afgevaren.
Om 08.35 uur debarkeerde het Koninklijk Paar. Terwijl de schouw langzaam over het prachtig blauwe water in de richting van de kust voer, schalden drie hoezee's door de

lucht en daverden de saluutschoten met veelvuldige echo's van het steile gebergte. Na een bezoek aan de hoofdstad The Bottom en een tocht over een deel van het vrij onherbergzame eiland, keerden de hoge gasten om 12.30 uur aan boord terug en werd koers gezet naar St. Eustatius
Om 14.00 uur kwam de kruiser op de rede van Oranjestad ten anker en nog eenmaal werd de hele ceremonie herhaald, met dien verstande dat op verzoek van de Koningin de eerbewijzen wat werden beperkt. De mensen hier waren echter even enthousiast en dankbaar als elders dat de Koningin de moeite had genomen hun eiland te bezoeken. Toen iedereen tenslotte om 17.00 uur aan boord was teruggekeerd was het echt afgelopen: het Koninklijk bezoek aan de Nederlandse Antillen zat er op!
Het anker werd gelicht en opgestoomd naar St. Maarten. Onderweg sprak de Koningin via de scheepsomroep de bemanning toe. Zij bedankte iedereen aan boord voor hun bijdrage aan de plechtigheden en voor de inzet van de hele bemanning die dit bezoek tot zo'n overweldigend succes had gemaakt. Tenslotte wenste ze de opvarenden een goede reis en behouden thuiskomst.
Om 20.00 uur kwam het schip bij Philipsburg ten anker en een kwartier later debarkeerde het Koninklijk Paar met hun gevolg en de pers. Een uur later konden de eerste passagiers naar de wal.

Vrijdag 8 oktober 1965. Vertrek St. Maarten.
Omgeven door een erewacht van Marinierskapel met tamboers en pijpers, vertrok om 08.30 uur het Koninklijk gezelschap van het vliegveld en vlogen via San Juan naar Suriname waarmee een einde was gekomen aan de eervolle begeleidende taken van de kruiser die hierop het anker lichtte en de Grootbaai verliet om naar Puerto Rico te stomen.
Op het programma stonden enkele dagen oefenen met vliegtuigen van de US Navy nabij het eiland om de systeemproeven te completeren. Intussen was opdracht ontvangen om te onderzoeken of de beschadigde schroeven in San Juan zouden kunnen worden hersteld, want reparatie werd op korte termijn noodzakelijk geacht. Dat impliceerde dokken, een niet aanlokkelijk vooruitzicht in de tropen.

Zaterdag 9 oktober 1965. Aankomst San Juan.
Deze keer werd via de Virgin Passage de haven van San Juan binnengevaren en nadat een saluut aan de Amerikaanse vlag was afgegeven werd met behulp van twee sleepboten aan de Tender Pier op het Naval Station afgemeerd. Gedurende het weekeinde werd voor de korporaals en manschappen een bustocht en twee dansavonden georganiseerd.

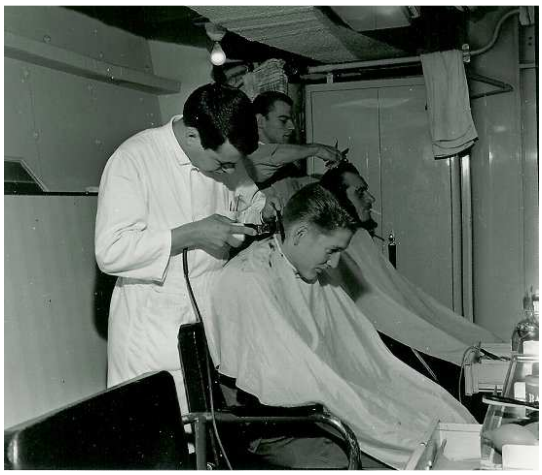
Maandag 11 oktober 1965. Vertrek San Juan.
Eenmaal op het oefenterrein aangekomen werd de nu komende dagen geoefend met Amerikaanse straaljagers vanaf Roosevelt Roads en een bombardementsoefening uitgevoerd. Op de platvoet van 13 oktober vond een korte ontmoeting plaats met de Amerikaanse kruiser USS Claude V, waarbij dit schip een oefening in het op post komen voor het overgeven van lichte lasten op het Nederlandse schip hield.

Donderdag 14 oktober 1965. Aankomst San Juan.
Op de eerste platvoet werd de haven binnengelopen en met sleepboothulp aan de Outfitters Pier van de Drydock Marine Terminal Inc. afgemeerd. Op de voormiddag van de volgende dag werd het schip door drie sleepboten het dok ingevaren en stond om 18.00 uur droog op de blokken.
Gedurende de tijd dat het schip in dok zou liggen was het ondoenlijk de bemanning aan boord te laten leven in de, in deze tijd maximale, tropische hitte en vochtigheid. De commandant van het Naval Station verleende alle medewerking door alle opvarenden

onderdak in barakken en verblijven te verschaffen. Deze accommodatie was in vergelijking met het eigen schip redelijk tot goed. De bemanning was daarbij in de voeding opgenomen en liet zich deze goed smaken. Bij de Naval Exchange kon accijnsvrij worden gekocht en bovendien was er volop ontspanningsmogelijkheid.

Woensdag 20 oktober 1965. Vertrek San Juan.
Op de hondewacht werd het dok verlaten en langszij de Tender Pier afgemeerd. Om 09.00 uur werden de trossen opnieuw losgemaakt en de gastvrije marinehaven verlaten. Buitengaats gekomen werden bij verschillende snelheden geen abnormale trillingen waargenomen en kon de reis naar New York beginnen en werd het lang wit verwisseld voor het blauwe tenue.

De positie wordt in de kaart gezet.



De barbier in zijn “salon”.

Foto’s IMH.

Zaterdag 23 oktober 1965. Aankomst New York.
Op de voormiddag werd in de mist het lichtschip Ambrose aangelopen en op het moment dat de loods aan boord stapte brak een vaal zonnetje door. Vervolgens stoomde het schip door het Ambrose Channel, The Narrows en de Hudson River. Hierbij was het vooral interessant om onder de slanke nieuwe hangbrug, de Verrazano Narrows Bridge, die Brooklyn met Staten Island verbindt, door te varen. Om 12.20 uur werd een saluut aan de Stars en Stripes gegeven, hetgeen door een batterij op Governors Island werd beantwoord. Het vrijheidsbeeld en de skyline van Lower Manhatten werden door vele camera's onder vuur genomen. Even later kwam de havenloods aan boord en assisteerde sleepboten toen om 11.00 uur langs Pier 40 van de Holland Amerika Lijn werd afgemeerd.
Na de officiële plichtplegingen kon er gepassagierd worden terwijl er door diverse instanties bustochten en vrijkaartjes werden aangeboden voor diverse shows. Bovendien waren er enkele dansavonden in clubs en hotels. In het weekeinde was het schip in de middaguren opengesteld voor bezoek en fungeerden de opvarenden als gastheren en gidsen voor de lange rij bezoekers die op de pier stonden te wachten.
Voor de meeste opvarenden van de kruiser was het de eerste keer dat zij deze enorme wereldstad bezochten en zij keken hun ogen uit naar al die gigantische wolkenkrabbers en luxe van New York. Maar helaas bleef het in hoofdzaak bij kijken omdat de koers van de dollar bijna ƒ 3,80 was!

Dinsdag 26 oktober 1965. Vertrek New York.
Met behulp van twee sleepboten werd op de achtermiddag ontmeerd en de ruimte van de Atlantische Oceaan opgezocht om de thuisreis te ondernemen. Tijdens de over-

steek naar Het Kanaal trok gedurende het weekeinde 30 op 31 oktober een zware storm met windkracht 8 tot 10 en uitschieters tot windkracht 12 over het schip. Verschillende malen werden golven van circa 20 meter hoogte geconstateerd. Het schip gedroeg zich uitstekend, maar met slingeringen van 25 tot 30 graden was zeeschade niet te vermijden.
Het ergste was inmiddels voorbij en de passage aan dek weer vrijgegeven toen op maandag 1 november om 10.00 uur een SOS-melding werd ontvangen van een brand aan boord van een vrachtschip. Schuin tegen de wind in werd met 24-mijls vaart in noordelijke richting te hulp gesneld, maar een uur na de melding werd bericht ontvangen dat assistentie niet meer nodig was, waarop de koers naar huis werd verlegd.

Vrijdag 5 november 1965. Aankomst Den Helder.
Met goed zicht en windstilte werd via het Molengat de thuishaven bereikt en om 05.30 uur lag de kruiser weer veilig afgemeerd en was aan een wel heel bijzondere en prachtige reis een einde gekomen.
Op dinsdag 9 november werd smaldeel 5 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: SBN Jhr. W.C.M. de Jonge van Ellemeet
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. De Ruyter
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Amsterdam
Hr.Ms. Drenthe
Hr.Ms. Zeehond
Squadron 2 (4 stuks S-2A)
Op donderdag 11 november werd de kruiser bezocht door de Zweedse ambassadeur, de minister van buitenlandse zaken en de staatssecretaris van marine.

Maandag 15 november 1965. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Op de voormiddag arriveerde de smaldeelcommandant met zijn staf en vertrok het schip naar zee. De andere smaldeelschepen bleven die dag op de Noordzee om op te werken, doch op de platvoet stoomde het vlaggeschip de Nieuwe Waterweg op en meerde langs de Rotterdamse Parkkade af.

Dinsdag 16 november 1965. Vertrek Rotterdam.
Vroeg in de morgen embarkeerde de defensiecommissie en werd naar zee gestoomd waar samen met de Poolster een voorlichtingsvaartocht werd gehouden. Op de platvoet werden de gasten in Rotterdam afgezet, waarna men zich weer bij het smaldeel vervoegde.

Zaterdag 20 november 1965. Aankomst Plymouth.
Aanvankelijk werd in de baai van Torbay ten anker gegaan. Dit was echter van korte duur omdat de baai geheel openlag voor een doorstaande stormachtige oostenwind. Op aanbod van de Commander in Chief Plymouth werd hierop het anker gelicht dat in Plymouth weer in de grond terechtkwam.

Maandag 22 november 1965. Vertrek Plymouth.
Op de dagwacht stapte de smaldeelcommandant met zijn staf over op de Amsterdam voor een varende inspectie, waarop naar zee werd gestoomd. Op de tweede platvoet van woensdag 24 november werd de CZM met zijn staf van de Poolster overgenomen en koers gezet richting Brest.

Donderdag 25 november 1965. Aankomst Brest.
Nabij de boei Charles Martel werd de loods aan boord genomen en toen om 08.45 uur het schip binnen de pieren kwam werden een nationaal saluut en een saluut aan de vlag van de CZM afgegeven, waarna langs de Quai d'Armement werd afgemeerd met het zusterschip langszij. Hierna werd door de CSMDL een persconferentie gegeven en waren er voor de opvarenden dansavonden, bustochten en sportwedstrijden, doch voor de rest viel er voor Janmaat op de wal bitter weinig te beleven.

Maandag 29 november 1965. Vertrek Brest.
Op de achtermiddag werd naar zee vertrokken, doch in verband met het slechte weer (windkracht 10) werden alle oefeningen afgelast en individueel naar Nederland teruggekeerd. Met nog steeds stormachtig weer werd op woensdag 1 december alsnog door het vlaggeschip met vliegtuigen van de Klu geoefend.

Donderdag 2 december 1965. Aankomst Den Helder.
Op de hondewacht werd de Nieuwe Haven binnengelopen en langs steiger 19 afgemeerd. Er volgde nu een periode van enkele kleine reparaties en ging de bemanning met winterverlof.
In 1965 werden in totaal 34.050 zeemijlen afgelegd met als hoogtepunt 9.042 zeemijlen in de maand juni. Het schip had daarbij twee zware stormen doorstaan en enige zeeschade opgelopen. Een opvallend groot aantal autoriteiten (150), gasten (1.500) en bezoekers (5.000) kwamen een kijkje aan boord nemen.
Op donderdag 13 januari 1966 werd de kruiser aan smaldeel 5 onttrokken.
Op woensdag 2 februari 1966 onderging het schip stilliggend in Den Helder een inspectie door de CZM.

Maandag 14 februari 1966. Vertrek Den Helder.
Drie dagen voor zijn verloving stapte de heer Claus Von Amsberg aan boord voor een vaartocht en werd naar zee vertrokken waar demonstraties werden gegeven. Nadat hij van boord was gegaan werden op de Noordzee de rollen gerepeteerd en diverse elektronische apparatuur beproefd.

Zondag 20 februari 1966. Aankomst en vertrek Rosyth.
Op de voormiddag stoomde het schip de Firth of Forth in voor een kort bezoekje aan Rosyth dat op de platvoet weer werd verlaten.

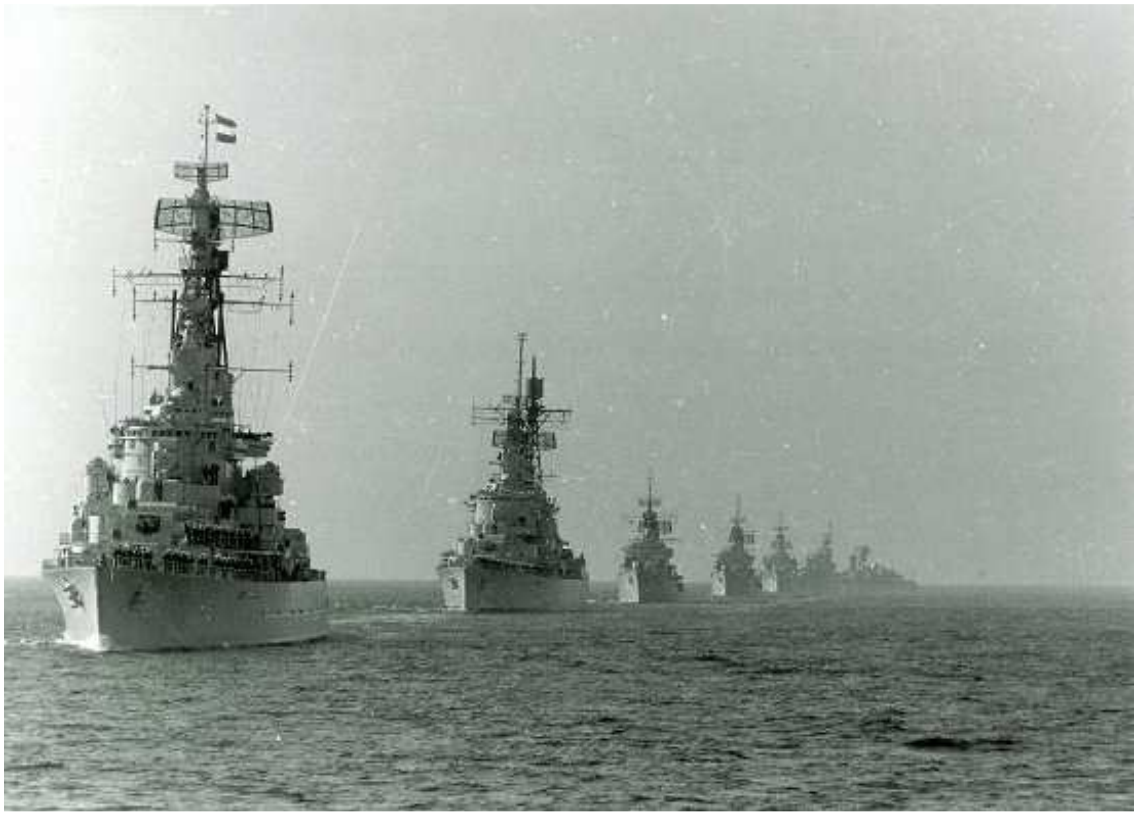
Donderdag 24 februari 1966. Aankomst Den Helder.

Maandag 28 februari 1966. Vertrek Den Helder.

Woensdag 2 maart 1966. Aankomst Rozenburg.
Op de dagwacht werd de Nieuwe Waterweg ingestoomd en een uurtje later bij de Verenigde Dok en Scheepsbouw Maatschappij Verolme in Rozenburg afgemeerd voor het ondergaan van derdetraps onderhoud.
Op 31 maart werd met sleepboothulp verhaald naar het Prinses Beatrixdok dat op 26 april werd verlaten om langs de onderhoudssteiger af te meren. Op woensdag 1 juni embarkeerde het gehele jongstejaars- en het gehele tweedejaars adelborsten (met uitzondering van de mariniers) van het cursusjaar 1965/1966 voor een gecombineerde kruis- en bootjesreis.

Woensdag 8 juni 1966. Vertrek Rozenburg.
Voor een proefvaart werd naar zee vertrokken en de volgende dag werd nabij Nieuwesluis de demagnetisering gecontroleerd, waarna ter hoogte van de Vlaamse banken de batterij werd aangeschoten.

Vrijdag 10 juni 1966. Ter rede van IJmuiden.
Op de voormiddag embarkeerden op de rede van IJmuiden enkele nationale en buitenlandse autoriteiten voor een informeel bezoek in verband met de herdenking *Nederland ter zee 1666-1966*. Om 13.00 uur werden zij met de schouw naar de wal teruggebracht, waarna werd opgestoomd naar de verkenningston van het Schulpengat waar rendez-vous werd gemaakt met smaldeel 5.
Op maandag 13 juni werd ter hoogte van Egmond een vooroefening gehouden voor de vlootschouw te Scheveningen die op 14 juni zou plaats vinden. Na afloop oefening werd in formatie ter hoogte van Zantvoort ten anker gegaan.



De vlootschouw voor Scheveningen op 14 juni 1966. In kiellinie varen Hr.Ms.De Ruyter met commandovlag in top, De Zeven Provinciën, Noord Brabant, Zeeland, Amsterdam, Limburg en Drenthe.
Foto IMH.

Dinsdag 14 juni 1966. Vlootschouw voor Scheveningen.
Op de dagwacht werd het anker gelicht en naar de rede van IJmuiden opgestoomd. Daar werden de adelborsten met schouwen naar de wal vervoerd die zouden deelnemen aan het defilé in Scheveningen. Vervolgens voegde het schip zich weer bij het verband dat hierop in kiellinie naar Scheveningen opstoomde. Tezamen met het zusterschip De Ruyter werd bij het passeren van het nationaal marinemonument in Scheveningen een algemeen saluut van 35 schoten afgegeven, waarna de schepen in formatie voor de kust gepavoiseerd ten anker kwamen. Op de achtermiddag werden de adelborsten met de schouwen weer opgehaald en op de tweede platvoet stoomde het schip richting Den Helder.

Woensdag 15 juni 1966. Aankomst Den Helder.
Op de hondewacht werd bij laag water het Schulpengat ingestoomd en ter rede tot dagworden ten anker gegaan waarna zonder sleepboothulp in de Nieuwe Haven werd afgemeerd en het schip in gereedheid werd gebracht voor de volgende reis.

Vrijdag 17 juni 1966. Vertrek Den Helder.
Op de eerste wacht werd naar zee vertrokken waarmee de gecombineerde kruis- en bootjesreis voor adelborsten een aanvang nam. De volgende morgen stoomde het schip door de Solent en kwam enige uren nabij Dartmouth ten anker om vervolgens door te stomen naar de Franse kust.

Maandag 20 juni 1966. Aankomst Bordeaux.
Reeds op de dagwacht werd eerst met de 15 cm hoofdbatterij een schietoefening gehouden en hierop de reis vervolgd. Op de achtermiddag kwamen de loods, liaisonofficier en een ploeg van de Franse televisie aan boord en via de Gironde bereikte men om 18.00 uur Bordeaux waar met behulp van twee sleepboten een uur later over bakboord langs de Quai de Louis XVIII werd afgemeerd. De opvarenden konden aan enkele excursies deelnemen, zoals een bustocht naar de wijnstreek Medoc, terwijl anderen zich beperkten tot het bezichtigen van de stad en het drinken van een (?) glaasje wijn. Maar communiceren met de Fransen viel zwaar tegen omdat de Engelse taal ons nu eenmaal beter ligt.

Zaterdag 25 juni 1966. Vertrek Bordeuax.
Zonder sleepboothulp werd naar zee vertrokken en na vertrek van de loods de koers naar het zuiden verlegd. Op de route naar de Canarische eilanden werden op 28 en 29 juni nabij Madeira manoeuvreeroefeningen gehouden voor onderzoekingen door de TH Delft, de VRZLI (Verificatie van Rijks Zee- en Luchtvaart Instrumenten) en het bureau scheepsbouw van het ministerie van defensie (marine). Tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de twee whaleboten en een schouw te strijken voor oefening praktische zeemanschap voor de adelborsten, waarbij gelijktijdig de rollen werden gerepeteerd

Donderdag 30 juni 1966. Aankomst Santa Cruz.
Op de voormiddag werd de hoofdstad van het Spaanse eiland Tenerife bereikt en een nationaal saluut afgegeven. Om 10.00 uur werd met behulp van de loods langs de Muelle Dique del Sur afgemeerd. Het eiland staat bekend vanwege een zonovergoten omgeving waar het heerlijk zonnen en zwemmen was en druk gebruik van werd gemaakt. Bovendien waren er enkele bustochten naar bezienswaardigheden.

Maandag 4 juli 1966. Vertrek Santa Cruz.
Zonder loods of sleepboten werd op de voormiddag naar zee vertrokken en al oefenend richting de zuidkust van Engeland gestoomd.

Vrijdag 8 juli 1966. Aankomst Falmouth.
Om 09.00 uur werd in de baai van Falmouth ten anker gegaan. De reden van dit bezoek was de zeilrace van de Sail Training Association van Falmouth naar Skagen in het uiterste noorden van Jutland, waaraan ook Hr.Ms. Urania en de Najada van de marinejachtclub deelnamen. Het signaal *sloep naar de wal* werd letterlijk toegepast en door de schouwen verzorgd. Op de achtermiddag van 9 juli waren ongeveer 120 gasten uitgenodigd om vanaf de kruiser de start gade te slaan.

Zondag 10 juli 1966. Vertrek Falmouth.
Bij het ingaan van de hondewacht werd het anker geborgen en zee gekozen. Bezuiden Portland Bill kreeg het schip plotseling moeilijkheden met de stuurboordvoortstuwingsinstallatie, doch een inspectie wees uit dat de moeilijkheden van geringe betekenis waren.

Bij het aanlopen van de haven van Falmouth op 8 juli 1966 werd het diepteloden door de matrozenopleiding in de praktijk toegepast.
Foto IMH.

Maandag 11 juli 1966. Ter rede van Den Helder.
Ter hoogte van Texel werden volgoefeningen voor het geleidewapensysteem gehouden met Hunter straalvliegtuigen van de KLu. Op de eerste wacht werd het Schulpengat ingestoomd en op de rede ten anker gegaan. Vervolgens kwam op de hondewacht een sleepboot langszij waarvan enkele voorraden en reservedelen werden overgenomen, waarna het anker werd gelicht en via het Molengat de Noordzee werd opgezocht.

Woensdag 13 juli 1966. Aankomst Stockholm.
Nabij het eilandje Sandhamn werd de loods aan boord genomen en arriveerde men om 08.30 uur in de Saltsjön waar een nationaal saluut werd afgegeven. Zonder sleepboothulp werd langs de Stadsgârden afgemeerd en een aanvang gemaakt met de gebruikelijke ontvangsten en bezoeken.
De kruiser bleef vijf dagen in deze mooie en aantrekkelijke *stad op het water*. Fraaie bruggen verbinden de eilanden; de vele parken zijn groene oasen tussen de huizenblokken. Vele opvarenden bezochten het openluchtmuseum Skansen, het pretpark Gröna Lund en het oude oorlogsschip Wasa. Door de Zweedse marine werden drie diners georganiseerd en in de middag een voetbalwedstrijd gespeeld. Het gemeentebestuur bood 400 bemanningsleden een bustocht door de stad aan, gevolgd door een lunch in de gouden zaal van het stadhuis. Op zondagmiddag werd het schip opengesteld voor het publiek.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën op 13 juli 1966 afgemeerd in Stockholm.
Foto IMH.

Maandag 18 juli 1966. Vertrek Stockholm.
Op het middaguur werd met behulp van twee sleepboten ontmeert en tussen de vele eilandjes door de Oostzee ingestoomd en de koers richting Noordzee bepaald. Daar werden op de achtermiddag van woensdag voor adelborsten manoeuvreeroefeningen gehouden en op de platvoet naar het kruiseroefenterrein opgestoomd. De volgende dag werd op de rede van Den Helder ten anker gegaan en een schouw gestreken waarmee een patiënt per brancard naar de wal werd gebracht voor een spoedoperatie in het ziekenhuis.
Bij een draai over bakboord om de schouw weer aan boord te nemen raakte het voorschip op de zuidwestzijde van de Bollen tussen het Malzwin en de Texelstroom geboeid. Na ongeveer drie kwartier kwam het schip bij opkomend water op eigen kracht weer vlot en werd via het Schulpengat naar het oefenterrein gestoomd voor hernieuwde oefeningen met Hunter-straalvliegtuigen van de KLu.

Vrijdag 22 juli 1966. Aankomst Den Helder.
Tenslotte meerde het schip om 01.00 uur in de thuishaven af en konden de adelborsten terug naar het KIM en brak eindelijk het zomerverlof aan.
Op donderdag 11 augustus bracht een 96-jarige en in 1919 gepensioneerde oppergeschutskonstabel een bezoek aan het schip en werd door commandant de Looze in de longroom ontvangen waar hem een lunch werd aangeboden. De man was in 1884 als lichtmatroos in dienst gekomen en nu al 47 jaar met pensioen. Hij beleefde de dag van zijn leven!
Tussen 1 en 12 september werd het onderwaterschip door duikers schoongemaakt.

Maandag 12 september 1966. Vertrek Den Helder.
Nadat iedereen van zomerverlof was teruggekeerd werd naar zee vertrokken voor het opwerken van de lanceerprocedure van Terrierraketten en het opvoeren van de operationele gereedheid van het schip. Bovendien werden enkele oefeningen met het fregat Jaguar gehouden.

Woensdag 14 september 1966. Aankomst Rotterdam.
Op de voormiddag werd de Nieuwe Waterweg opgestoomd om in Rotterdam de BDZ, vice-admiraal A.H.J. van der Schatte Olivier, en leden van de regering op te halen voor een vaartocht op de Noordzee, waarvan op de platvoet in Rotterdam werd teruggekeerd en de gasten het schip verlieten.

Donderdag 15 september 1966. Vertrek Rotterdam.
Eenmaal in zee teruggekeerd werd onder meer assistentie verleend bij het opsporen van de gezonken Duitse onderzeeboot Hai, waarbij de Duitse onderzeebootjager Bayern aanwijzingen gaf.

Vrijdag 16 september 1966. Aankomst Amsterdam.
Op de dagwacht meerde het schip in IJmuiden waar familieleden en relaties aan boord stapten voor een varende bezoekdag naar Amsterdam. Na de sluizen te zijn gepasseerd stoomde men door het Noordzeekanaal waarna langs de De Ruyterkade in de hoofdstad werd afgemeerd en de gasten op de platvoet het schip verlieten.

Zondag 18 september 1966. Vertrek Amsterdam.
Teruggekeerd in de Noordzee werd de komende dagen met de Jaguar geoefend.

Vrijdag 23 september 1966. Aankomst Rozenburg.
Voor een korte onderhoudsbeurt werd bij de werf van Verolme afgemeerd.

Maandag 26 september 1966. Vertrek Rozenburg.

Woensdag 28 september 1966. Aankomst Den Helder.

Vrijdag 30 september 1966. Commando-overdracht CZM.
Aan boord van de kruiser vond tijdens een *alle hens voor de boeg* met gebruikelijk ceremonieel de commando-overdracht plaats van de Commandant Zeemacht Nederland, vice-admiraal L.E.H. Reeser aan vice-admiraal Jhr. W.C.M. de Jonge van Ellemeet. Na de plechtigheid was het zondagse dienst en voor de gelukkigen meteen lang weekend.

Dinsdag 4 oktober 1966. Vertrek Den Helder.
Nadat de verbinding met de wal was verbroken werd de ruimte van de Noordzee opgezocht voor het opwerken van de bemanning.
Op vrijdag 7 oktober werd koers gezet naar het zuiden van de Haaksgronden om assistentie te verlenen aan de gekapseisde viskotter Neeltje Cornelis. Uit het stuurhuis van het wrak werd een omgekomen visser geborgen, waarna het stoffelijk overschot op de rede van Den Helder werd overgedragen aan het Loodswezen. Hierna koerste de kruiser via Het Kanaal en door de Solent in zuidelijke richting. Onderweg werden schietoefeningen met de hoofdbatterij gehouden op de bombardementsrange bij Belle Ile in de Atlantische Oceaan voor de kust van Bretagne, waarna door de Golf van Biskaje richting Gibraltar werd gestoomd.

Donderdag 13 oktober 1966. Aankomst Gibraltar.
Op de achtermiddag werd de haven voor een routinebezoek binnengelopen en afgemeerd langs de pier van de Naval Base HMS Brooke. In de haven lagen een aantal Amerikaanse oorlogsbodems, waarvan de onderofficieren van de onderzeebootjager

USS James Riley voor een contactmiddag in de Gouden Bal werden uitgenodigd. De Amerikanen brachten hun eigen scheepscombo mee dat onder andere een vocale versie ten beste gaf van Dean Martin's *Everybody loves somebody sometimes.*

Dinsdag 18 oktober 1966. Vertrek Gibraltar.
Meteen na het ontmeren werd opgestoomd naar het oefenterrein om met de Amerikaanse onderzeebootjager USS Conyngham (DDG 17) te gaan oefenen. Vervolgens werden nog een aantal oefeningen nabij de Balearen afgewerkt.

De fraaie lijnen zijn verdwenen, maar de kruiser is een geduchte “terriër” geworden.
Foto IMH.

Donderdag 20 oktober 1966. Aankomst Toulon.
Na afmeren werden met de Franse marine-autoriteiten besprekingen gevoerd omtrent een Terrierraketlancering op de Ceres range bij Ile du Levant in de Ligurische Zee. Helaas bleek ook in deze stad de Franse taal een handicap te zijn, maar desondanks brachten enkele opvarenden met de trein een bezoek aan Marseille.

Dinsdag 25 oktober 1966. Vertrek Toulon.
Vele opvarenden waren bepaald niet rouwig toen deze Franse stad werd verlaten. Eenmaal in open zee werd koers gezet naar Ile du Levant waar met succes een Terrierraket werd gelanceerd.

Vrijdag 28 oktober 1966. Aankomst Toulon.

Maandag 31 oktober 1966. Vertrek Toulon.
Op de dagwacht werd naar zee vertrokken om zich bij het in de Middellandse Zee oefenende smaldeel 5 te vervoegen dat nu als volgt was samengesteld:

Smaldeelcommandant: commandeur J. Doorenbos
Hr.Ms. De Ruyter (vlaggeschip)
Hr.Ms. De Zeven Provinciën
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Drenthe
Hr.Ms. Noord Brabant
Hr.Ms. Limburg
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Walrus
Hr.Ms. Zeeleeuw
Squadrons 2, 4 en 320
Om 13.30 uur vervoegde het schip zich bij het smaldeel en gaf een saluut aan de BDZ, vice-admiraal A.H.J. van der Schatte Olivier, die zich aan boord van het vlaggeschip bevond. Hierna werd aan de oefeningen deelgenomen en op de platvoet werd uit de Poolster olie geladen, waarna gedurende de nacht gezamenlijk in oostelijke richting werd opgestoomd.
Op de dagwacht van woensdag 2 november ging de BDZ per seamex over naar de Limburg en vervolgens om 12.30 uur naar de De Zeven Provinciën. Op de platvoet ging hij weer terug naar het vlaggeschip. De volgende dag begon het weer op de achtermiddag snel slechter te worden en toen de wind eenmaal was aangewakkerd tot kracht 8 á 9, werden op de tweede platvoet alle oefeningen afgelast.

Vrijdag 4 november 1966. Aankomst Palermo.
Om 09.15 uur kwamen alle schepen voor de haven van Palermo ten anker omdat in verband met de harde wind het binnenlopen van de haven niet verantwoord was. Toen het weer plotseling aanzienlijk verbeterde werd om 14.00 uur anker op gegaan en alsnog in de haven aan de Pontile Vittordo Veneto afgemeerd.
Gelukkig konden de benen weer gestrekt worden dus werd er volop gepassagierd. Er was een sportveld beschikbaar en door OS&O waren op alle dagen bustochten georganiseerd. Op vrijdag en zaterdag waren de bovenwaterschepen voor het publiek opengesteld.

Maandag 7 november 1966. Vertrek Palermo.
Met de CSMDL aan boord werd om 11.00 uur naar zee vertrokken en op de eerste wacht werd hij als *lichte last* op het vlaggeschip teruggezet.

Zaterdag 12 november 1966. Ten anker bij Catania.
Op de voormiddag kwam het gehele smaldeel in de baai van Catania ten anker om in alle rust het weekeinde door te brengen. Dit werd gevuld met een viswedstrijd, een quiz en andere ontspanningsmogelijkheden.

Zondag 13 november 1966. Vertrek Catania.
Op de eerste wacht werd anker op gegaan en naar het oefengebied ten oosten van Sicilië gestoomd waar de volgende morgen de oefeningen begonnen. Hieraan namen de MLD-squadrons deel, terwijl op de voormiddag van 15 november het smaldeel rendez-vous maakte met Italiaanse fregatten voor gezamenlijke onderzeebootbestrijdingsoefeningen. Verder werd er in de Ionische Zee en de Golf van Taranto geoefend.

Donderdag 17 november 1966. Dodelijk ongeval.
Op de hondewacht was het zeer slecht weer geworden met slagregens en windkracht 9. Aan het begin van de voormiddag bevond de Zeven zich ter hoogte van Stromboli en stampte en slingerde behoorlijk en een flink deel van de bemanning was zeeziek of voelde zich onprettig Omdat bakboordsanker kennelijk niet voldoende was ingedraaid

en geborgd, en zodoende los in het kluisgat hing, klapte het door het slingeren voortdurend tegen de scheepshuid. Om 08.15 uur probeerden de eerste officier, KLTZ J. Bolhuis, de chef 'd Equipage, opperschipper K. Flens en de kwartiermeesters Stupers en Oostrom, het anker alsnog te borgen. Ondanks de zeer slechte weersomstandigheden lukte hen dat, maar bij het klaren van het karwei kwam er plotseling een zware stortzee over de bak, waardoor het viertal tegen stuurboordsverschansing werd geslagen en zwaar gewond raakten. De eerste officier overleed ter plaatse, terwijl de schipper over boord werd geslagen en kort daarna door drie zwemmers van het zusterschip met gevaar voor eigen leven uit het water werd gehaald. Hij bleek inmiddels als gevolg van een schedelbasisfractuur te zijn overleden. De beide kwartiermeesters werden ernstig gewond in de ziekenboeg opgenomen.
Beide kruisers kregen nu opdracht naar Messina te stomen waar de De Zeven Provinciën om 12.30 uur aan de Banchina Colapesteiger afmeerde en de De Ruyter op de rede ten anker kwam. Vanaf het vlaggeschip werd het stoffelijk overschot van opperschipper K. Flens per sloep naar de Zeven gebracht, waarna het vlaggeschip weer naar zee stoomde.
Om 16.00 uur kwam paradeerrol op post en werden de stoffelijke overschotten van beide slachtoffers van boord gedragen. Aan de wal stond een detachement van de Italiaanse marine als erewacht aangetreden. Beiden werden naar het vliegveld Fontana Rosa vervoerd om de volgende dag naar Nederland te worden overgevlogen. De twee kwartiermeesters werden in het plaatselijke hospitaal opgenomen. Na deze indrukwekkende doch smartelijke ceremonie werd ontmeerd en naar zee vertrokken, waar de volgende morgen vroeg rendez-vous met de overige schepen werd gemaakt en in gesloten formatie naar Napels werd opgestoomd.

Vrijdag 18 november 1966. Aankomst Napels.
Nadat het geluid van de saluutschoten was weggestorven werd om 09.00 uur aan de kop van de Molo Angoino steiger afgemeerd. Onwetend van het drama dat zich de vorige dag had afgespeeld, stonden op de steiger een aantal echtgenotes te wachten die met gemengde gevoelens van dit verlies kennis namen. De dames hadden in Den Helder in een opwelling het plan opgevat gezamenlijk met de bus naar Napels te reizen om hun verwanten een verrassing te bezorgen.
De Italiaanse marine had twee bussen beschikbaar gesteld waarmee dagelijks tochten naar Pompeï werden ondernomen. Anderen maakten een tocht naar Capri en bovendien werd er op zaterdag een tocht naar Rome georganiseerd. Gedurende het gehele bezoek bleef het echt Hollands weer met af en toe onverwachte regenbuien. De bovenwaterschepen werden opengesteld voor het publiek, maar gezien het slechte weer was hier nauwelijks belangstelling voor.

Dinsdag 22 november 1966. Vertrek Napels.
Bij het vertrek uit de haven kreeg de Zeven enig oponthoud omdat de ankers niet geklaard konden worden. Er moest zelfs een drijvende bok aan te pas komen om het karwei te klaren. Hierop ging het schip naar het oefenterrein bij de Ceresrange waar de volgende dag de Terrierbatterij werd beproefd. Op de achtermiddag van 24 november voegde het schip zich weer bij het smaldeel en voerde een sleepoefening uit met de Poolster. Op de dagwacht van zondag 27 november werd de Straat van Gibraltar gepasseerd en in noordelijke richting gestoomd om onder slechte weersomstandigheden de thuisreis te ondernemen.

Donderdag 1 december 1966. Aankomst Den Helder.
Op de eerste platvoet werd in de thuishaven afgemeerd en kwam temidden van een zuidwesterstorm een einde aan deze zo triest verlopen najaarsreis.

Vrijdag 9 december 1966. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg KTZ. W.A. de Looze met gepast ceremonieel het commando over aan KTZ. G. Zeiler.
De kruiser bleef nu voorlopig aan haar trossen liggen, onderbroken door in zee beproevingen te houden met het nieuwe bevoorradingstuig. Terwijl de bemanning in ploegen met winterverlof ging werden in samenwerking met de Rijkswerf kleine herstellingen en onderhoudswerkzaamheden verricht. Inmiddels had het schip in 1966 weer 13.950 zeemijl afgelegd.

Fraaie luchtopname van de geleidewapenkruiser.
Foto IMH.

Woensdag 11 januari 1967. Vertrek Den Helder, aankomst Vlissingen.
Op de voormiddag werd Den Helder verlaten en op de achtermiddag bij de nieuwe werf van de Koninklijke Maatschappij De Schelde in Vlissingen afgemeerd om in het dok een schroef te verwisselen. Op maandag 16 januari werd om 14.00 uur ontdokt, althans liet men water in het dok lopen. Er kwam een olietanker langszij om brandstof in te nemen en het lag in de bedoeling om om 19.00 uur zee te kiezen. Doch doordat er een buitenboordsklep vastzat moest het schip opnieuw worden gedokt om dit euvel te verhelpen.

Dinsdag 17 januari 1967. Vertrek Vlissingen.
Toen het probleem was opgelost werd om 07.30 uur Vlissingen verlaten om zich bij smaldeel 5 te vervoegen waarin de kruiser het gehele jaar was ingedeeld en tot 4 juli vlaggeschip was, voor de voorjaarsreis naar de Atlantische Oceaan. Het smaldeel zag er als volgt uit:
Smaldeelcommandant: commandeur J. Doorenbos
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Poolster

Hr.Ms. Drenthe (tot 25 februari)
Hr.Ms. Noord Brabant
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Tonijn (vanaf 9 februari)
Hr.Ms. Potvis (vanaf 14 februari tot 3 maart)
Hr.Ms. Walrus.
Op de Noordzee werden op 18 januari richtoefeningen op een S-2A (Stoef) gehouden en de volgende dag met twee onderzeebootjagers geoefend, waarna de kruiser individueel richting het zuiden stoomde.

Vrijdag 27 januari 1967. Aankomst Las Palmas.
In kiellinie werd de haven binnengestoomd waar om 08.45 uur een nationaal saluut werd afgegeven en met behulp van de loods aan de pier Dique del Generalissimo Franco werd afgemeerd. De gebruikelijke plichtplegingen namen een aanvang en in de middag werd voor redacteuren van dagbladen, radio en televisie een persconferentie belegd.
Bij het hijsen van de statietrap van de Poolster raakte een bootsman bekneld en moest met een gecompliceerde beenbreuk in het militair hospitaal worden opgenomen en werd de volgende dag per vliegtuig naar Nederland gebracht. Omdat er geen andere sportvelden beschikbaar waren werd er alleen gevoetbald. Wel waren er bustochten door de omgeving van Las Palmas en werden de schepen opengesteld voor het publiek.

Dinsdag 31 januari 1967. Vertrek Las Palmas.
Ter gelegenheid van de verjaardag van prinses Beatrix werd van top gevlagd en om 12.00 uur naar zee vertrokken. Op de achtermiddag passeerde men de tengevolge van een ongeluk omgeslagen ertstanker Jacob Verolme, die door de sleepboot Zwarte Zee en een Duitse sleepboot naar Las Palmas werd gesleept.
In de nu komende dagen werd een druk oefenprogramma afgewerkt waarbij onder andere per seamex artikelen voor de scheepstoko werden overgezet.
Op dinsdag 7 februari werd door de Drenthe het lijk van een man uit zee opgevist, waarna dat schip met hoge vaart naar Gibraltar stoomde om het stoffelijk overschot aan de autoriteiten over te dragen. Op donderdag 9 februari moest het vlaggeschip medische assistentie verlenen aan een opvarende van de Tonijn.

Vrijdag 10 februari 1967. Aankomst Gibraltar.
Om 09.00 uur meerde het smaldeel in Gibraltar en werden bezoeken aan de autoriteiten gebracht. De volgende dag werden met Amerikaanse marineofficieren besprekingen gevoerd omtrent de voorbereiding van de gezamenlijke oefeningen. Tijdens het verblijf werden er onderlinge sportwedstrijden gespeeld en in de hangaar van de bevoorrader een concours van de scheepsbands gehouden dat door de muzikale Drenthe werd gewonnen. Tevens gingen enkelingen de Spaanse grens over om Tanger te bezoeken.

Maandag 13 februari 1967. Vertrek Gibraltar.
Ook aan dit bezoek kwam een einde en gezamenlijk werd de Atlantische Oceaan ingestoomd. De oefeningen bestonden uit onderzeebootbestrijdings- en schietoefeningen met vliegtuigen van de Amerikaanse marine. Op donderdag was het weer zò slecht geworden dat er geen olie uit de bevoorrader kon worden geladen en het programma werd aangepast waarop koers werd gezet richting El Ferrol.

Vrijdag 17 februari 1967. Aankomst El Ferrol.
Om 08.45 uur werd een nationaal saluut gegeven en na beantwoording bij windkracht 10 langs de Muelle de Fernandez Ladreda afgemeerd. Na vastwerken konden de benen weer eens gestrekt worden, wat inhield voetballen, dansen en bustochten naar Santiago. Natuurlijk werden de schepen voor het publiek toegankelijk gesteld.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën in het Noordzeekanaal.
Foto IMH.

Dinsdag 21 februari 1967. Vertrek El Ferrol.
Rijkelijk voorzien van verse brandstof werd om 11.30 uur naar zee vertrokken en opgestoomd naar het op ongeveer 200 mijl ten zuidwesten van El Ferrol gelegen oefengebied. De volgende dag werden aan boord van de Drenthe tijdens een routinecontrole scheurtjes in het langsverband ontdekt, waarop dit schip uit veiligheidsoverwegingen voor controle naar El Ferrol werd teruggestuurd. Van hieruit werd het naar Nederland doorgezonden.
Op vrijdag 24 februari om 12.00 uur nam de NATO-oefening *Wicked Lady* een aanvang. Hierbij sloot zich de volgende dag het Matchmakersquadron aan waarin zich de Limburg bevond. De oefeningen verliepen zeer realistisch, waarbij de Nederlandse kruiser werd geacht tijdens een luchtaanval een *near miss* te hebben gekregen en lange tijd gestopt moest blijven liggen, waarop het werd weggesleept.
Inmiddels was het weer dermate slecht geworden dat vele schepen geen olie konden laden en het programma noodgedwongen moest worden aangepast, doch toen op 1 maart enige verbetering optrad kon dit alsnog plaats vinden. Op donderdag werd de Ierse Zee ingestoomd en vonden er opnieuw luchtaanvallen plaats. Vervolgens werd koers gezet naar Het Kanaal waar men in de nachtelijke uren door patrouilleboten werd bestookt. Op vrijdagmorgen 3 maart werd deze intensieve oefening beëindigd.

Vrijdag 3 maart 1967. Aankomst Plymouth.
Om 09.00 uur werden de havenhoofden gepasseerd en afgemeerd aan de North Yard number 8 Wharf met verschillende nationaliteiten naast elkaar. Terwijl aan de wal de nabesprekingen plaats vonden werden cocktailparty's gehouden en dansavonden georganiseerd. Alle schepen die aan de oefening hadden deelgenomen hielden een onderlinge voetbalcompetitie en voor jeugdige officieren was er een excursie naar het Britannia Royal Naval College in Dartmouth.

Dinsdag 7 maart 1967. Vertrek Plymouth.
Op de voormiddag werd naar zee vertrokken richting de thuishaven. Op de achtermiddag en platvoet werd door het vlaggeschip een volle krachtproef uitgevoerd en na afloop naar de Noordzee gestoomd waar de volgende dag oefeningen met de tactische luchtmacht werden gehouden die raketaanvallen uitvoerden en napalmbommen wierpen op de spatschijven. In de middag van 8 maart werd naar Hoek van Holland gestoomd om enkele technici van de firma Stork uit Hengelo aan boord te nemen die naar Den Helder zouden meevaren waar om 22.30 uur op de rede ten anker werd gegaan.

Donderdag 9 maart 1967. Aankomst Den Helder.
Om 07.00 uur kwam het anker in het kluisgat en een uur later werd in de Nieuwe Haven langs de kruisersteiger afgemeerd, waar een kortstondige onderhoudsperiode begon.

Maandag 10 april 1967. Vertrek Den Helder.
Voor de volgende reis was smaldeel 5 nu als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur J. Doorenbos
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Poolster (tot 23 april)
Hr.Ms. Walrus (tot 3 mei)
Squadrons 2, 4 en 8.
Na het vertrek uit de haven werd op de Noordzee een eigen oefenprogramma afgewerkt.

Vrijdag 14 april 1967. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 18 april 1967. Vertrek Den Helder.
Op het middaguur kwamen de trossen binnenboord en koerste men naar de Moray Firth waar de nu komende dagen met de op Lossiemouth gestationeerde vliegtuigen luchtdoelschietoefeningen werden gehouden.

Zaterdag 22 april 1967. Aankomst Invergorden.
Op de eerste wacht van vrijdag 21 april werd bij een der opvarenden een acute blindedarmontsteking geconstateerd en de volgende morgen bij daglicht werd hij per helikopter naar het Raigmobe hospitaal in Inverness vervoerd. Nadat de heli was vertrokken werd voor korte tijd ten anker gegaan, waarna om 11.00 uur langs de steiger in Invergorden werd afgemeerd.
Tijdens het bezoek werden bustochten door de omgeving gemaakt en een voetbaltoernooi gespeeld. Het was stralend mooi weer, zodat velen er op uit trokken om een wandeling door de fraaie Schotse omgeving te maken.

Maandag 24 april 1967. Vertrek Invergorden.
Eenmaal in zee teruggekeerd werd weer met de vliegtuigen geoefend, doch op de eerste wacht koers gezet naar het oefenterrein bij Cape Wrath. De volgende morgen werd het landingsdetachement bij Portnancon in Loch Eriboll met de schouwen aan land gezet die op de platvoet van de volgende dag weer werden opgehaald. Hierna werden de oefeningen in de Moray Firth vervolgd.

Vrijdag 28 april 1967. Aankomst Rosyth.
Bij het passeren van Inchkeith Island werd een nationaal saluut afgegeven en met de loods en liaisonofficier aan boord onder de Forth Railwaybridge gevaren, waarna om 10.20 uur aan de South Arm afgemeerd. Vanaf dat moment werd van top gevlagd in verband met de geboorte van een Prins. Ook hier werd het schip voor het publiek toegankelijk gesteld en was er een dansavond in de Forth Club. Tevens waren er talloze uitnodigingen voor diners, lunches, rondritten en dergelijke en brachten velen een bezoek aan Edinburgh.
Op maandag 1 mei werd Koninginnedag gevierd dat begon met het hijsen van vlag, geus, top- en pavoiseervlaggen. Vervolgens werd een *alle hens voor de boeg* gehouden waarbij de smaldeelcommandant een Koninklijke onderscheiding uitreikte. Op alle dagen was er een voetbalveld beschikbaar voor onderlinge wedstrijden en werd tegen een Engels team gehockeyd. Tot besluit van de feestdag was er 's avonds een ontvangst voor 150 gasten.

Dinsdag 2 mei 1967. Vertrek Rosyth.
Nadat de olievoorraad was aangevuld werd op de achtermiddag ontmeert en koers gezet naar de Oostzee voor een informeel bezoek aan Gdynia. Op woensdag werd in het Skagerrak geoefend met vliegtuigen van de tactische luchtmacht en om 16.30 uur werd een *alle hens voor de boeg* gehouden in verband met dodenherdenking. Precies om 20.00 uur werden twee minuten stilte in acht genomen en het Kattegat ingestoomd.
Op donderdag bevond men zich in de Oostzee en op de achtermiddag werd de kruiser gevolgd door een Russische jager die tot de dagwacht van vrijdag 5 mei bleef meevaren. Wel werden over en weer eerbewijzen gegeven door front te maken.

Vrijdag 5 mei 1967. Aankomst Gdynia.
Met de loods en liaisonofficier aan boord werd om 08.30 uur een nationaal saluut afgegeven en een half uur later met behulp van twee sleepboten langszij de Franse kade afgemeerd, waar een muziekkapel de volksliederen speelden en een erewacht van de Poolse marine ter verwelkoming stond aangetreden. Hoge autoriteiten passeerden de valreep en in de middag legde de smaldeelcommandant een krans bij het Westerplatte monument.
Op zaterdag was er voor 200 opvarenden een bustocht door Gdansk, Oliwa en Sopot en was het schip toegankelijk voor het publiek. Tegen de Poolse marine werd gevoetbald en voor deze wedstrijd had de ambassadeur een beker beschikbaar gesteld. Het bezoek aan deze stad was zeer succesvol, ondanks dat door de meeste mensen van de Duitse taal gebruik moest worden gemaakt.

Maandag 8 mei 1967. Vertrek Gdynia.
Nadat de smaldeelcommandant om 17.00 uur aan de wal een erewacht van de Poolse marine had geïnspecteerd werd onder de klanken van het Wilhelmus en Poolse volkslied naar zee vertrokken. De vaart door de Sont werd door de mist enigszins vertraagd en op de eerste wacht liet de Russische jager zich weer zien die op de dagwacht van dinsdag werd afgelost door een escortevaartuig dat tot de toegang van de Sont bleef meevaren. De mist verdween pas in het Skagerrak. Eenmaal in de Noordzee werden artillerieschietoefeningen gehouden en op donderdag sleepte de Wambrau een spatschijf waarop met de oefenkanons werd geschoten.

Donderdag 11 mei 1967. Aankomst Den Helder.
Op de achtermiddag werd in de Nieuwe Haven afgemeerd en kon worden begonnen met een korte onderhoudsperiode.

Woensdag 24 mei 1967. Vertrek Den Helder.
Op deze dag begon de zomerreis van smaldeel 5 dat als volgt was samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur J. Doorenbos
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Noord Brabant
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Tonijn (vanaf 31 mei)
Hr.Ms. Walrus (vanaf 26 mei)
Detachement squadron 320.
Op de voormiddag werd naar zee vertrokken om met de Zeeland een seamex uit te voeren en luchtverdedigingsoefeningen te houden.

Gewijzigde masten en schoorsteen na de verbouwing.
Foto IMH.

Donderdag 25 mei 1967. Aankomst Amsterdam.
Op de dagwacht werd met de Zeeland in de Noordersluis van IJmuiden gemeerd en na te zijn geschut naar Amsterdam gestoomd waar om 10.00 uur de kruiser langs de Shellsteiger en de Zeeland aan het Stenen Hoofd afmeerden voor een informeel bezoek. Na het afleggen van enkele bezoeken kregen de opvarenden op de achtermiddag enkele excursies aangeboden, waaronder een rondvaart door de Amsterdamse grachten, een bezoek aan de Amstelbrouwerij en het Lucas Bols museum. Tijdens het weekeinde werden de schepen voor het publiek opengesteld waar ongeveer 5.000 mensen gebruik van maakten.

Maandag 29 mei 1967. Vertrek Amsterdam.
Op de voormiddag vertrokken beide schepen naar zee voor een vaartocht met genodigden. Op de Noordzee werden enkele demonstraties gegeven en op de platvoet naar IJmuiden teruggekeerd waar de gasten van boord gingen. Hierna werd in zee gezamenlijk geoefend. Gedurende de nachtelijke uren werd nabij het Schulpengat ten anker gegaan.

Vrijdag 2 juni 1967. Aankomst Den Helder.
Na op de voormiddag enkele richtoefeningen met een Harvard van de MLD te hebben gehouden werd in de haven afgemeerd om het weekeinde door te brengen.

Maandag 5 juni 1967. Vertrek Den Helder.
Om 11.45 uur embarkeerden de CZM en de commandant van de onderzeedienst met hun staf om de reis naar Göteborg mee te maken, waarna een uur later werd ontmeert. Helaas kon vanwege het slechte weer een oefening met de tactische luchtmacht niet doorgaan. Tijdens de reis werd de CZM een aantal malen per seamex op de andere schepen overgezet en al oefenend naar het noorden opgestoomd.

Vrijdag 9 juni 1967. Aankomst Göteborg.
Op de voormiddag kwamen de liaisonofficier en loods aan boord en bij het passeren van fort Nya Alvsborg werd een nationaal saluut afgegeven. Om 10.15 uur meerde de kruiser aan de Londonpirren bij Majnabbe en de jagers bij de Stigsbergkajen.
Voor de opvarenden werden excursies gehouden naar de werf Götaverken, waren er ontvangsten en werden door het gemeentebestuur bustochten door de omgeving van de stad aangeboden. Tevens was er gelegenheid om te voetballen.

Dinsdag 13 juni 1967. Vertrek Göteborg.
Op de voormiddag kwamen de trossen binnenboord en eenmaal in open zee werd op de achtermiddag rendez-vous gemaakt met Amerikaanse eenheden voor deelname aan de onderzeebootbestrijdingsoefening Freeplay, waaraan ook Franse en Engelse langeafstandpatrouillevliegtuigen deelnamen. Door het ongunstige weer konden een aantal vliegoperaties geen doorgang vinden. Op dinsdag 20 juni kwam aan deze oefening een einde en nadat uit een Amerikaanse marinetanker olie was geladen werd koers naar de thuishaven gezet.

Vrijdag 23 juni 1967. Aankomst Rotterdam.
Nadat het vlaggeschip het smaldeel had verlaten kwam men om 04.00 uur voor Hoek van Holland en werd de Nieuwe Waterweg ingestoomd. Om 06.45uur lag het schip langs de Parkkade en even later meerden de Amerikaanse schepen waarmee in de afgelopen periode was geoefend.

Maandag 26 juni 1967. Vertrek en aankomst Rotterdam.
Op de voormiddag werd naar zee vertrokken voor een vaartocht met genodigden. Na het geven van enkele demonstraties werd aan het einde van de middag weer langs de Parkkade afgemeerd.

Dinsdag 27 juni 1967. Vertrek Rotterdam.
Net als de vorige dag werd opnieuw een vaartocht gehouden waarvan de genodigden om 16.00 uur aan de Parkkade van boord gingen waarna werd teruggekeerd naar de Noordzee.

Woensdag 28 juni 1967. Aankomst Den Helder.
Op de hondewacht werd in de thuishaven afgemeerd, doch in de morgenuren weer naar zee vertrokken met opnieuw een aantal genodigden. Na het geven van de bekende demonstraties keerde men om 18.15 uur in de Nieuwe Haven terug en konden de tassen worden gepakt om met zomerverlof te gaan. Tevens werd onderhoud aan het schip gegeven.

De kruiser in het Noordzeekanaal met boven het achterschip een helikopter van het type Augusta-Bell 204B.
Foto IMH.

Woensdag 23 augustus 1967. Vertrek Den Helder.
Na het zomerverlof was smaldeel 5 voor de najaarsreis reeds twee dagen eerder naar zee vertrokken in de volgende samenstelling:
Smaldeelcommandant: commandeur J. Doorenbos
Hr.Ms. Karel Doorman (vlaggeschip)
Hr.Ms. De Zeven Provinciën
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Limburg
Hr.Ms. Drenthe
Hr.Ms. Van Nes (tot 20 september)
Hr.Ms. Noord Brabant
Hr.Ms. Van Speijk (vanaf 25 september)
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Potvis
Hr.Ms. Walrus
De kruiser vertrok echter pas op 23 augustus voor enkele individuele oefeningen met aan boord de vlagofficier van technische dienst ter kennismaking met de vloot.

Vrijdag 25 augustus 1967. Aankomst Den Helder.

Maandag 28 augustus 1967. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam..
Op de voormiddag werd naar Rotterdam vertrokken waar de volgende dag directeuren, schooldecanen en rectoren zich inscheepten voor een vaartocht op de Noordzee, waarvan op de platvoet weer werd teruggekeerd.

Woensdag 30 augustus 1967. Vertrek Rotterdam.
In de loop van de morgen scheepte de Canadese marineattaché in Den Haag, alsmede een 20-tal pas beëdigde officieren zich in die op zee naar hun respectievelijke plaatsingen werden overgezet. Vervolgens werd een eigen opwerkprogramma afgewerkt en pas op dinsdag 5 september werd rendez-vous met de overige smaldeelschepen gemaakt en koers gezet naar zuidelijker streken.

Zaterdag 9 september 1967. Aankomst Lagos Baai.
Om 07.30 uur kwam het schip in de Lagos Baai nabij Gibraltar ten anker om het weekeinde door te brengen. Er werden roeiwedstrijden gehouden en een helikopter van het vliegkampschip ging in Faro de post ophalen.

Zondag 10 september 1967. Vertrek Lagos Baai.
In de avonduren werd richting Gibraltar vertrokken om deel te nemen aan de NATO-oefening *Perfect Play* die van 12 tot 20 september werd gehouden.

Woensdag 20 september 1967. Aankomst Gibraltar.
Op de hondewacht om 02.20 uur meldde de Zeven aan het vlaggeschip dat één der bemanningsleden werd vermist en vermoedelijk overboord was gevallen. Meteen werd de oefening afgebroken en met behulp van vliegtuigen een zoekactie ingezet waaraan bij dagworden ook helikopters werden ingeschakeld. Helaas bleef de zoekactie zonder resultaat, zodat deze om 10.00 uur werd afgebroken en individueel naar Gibraltar werd gestoomd waar in de loop van de avond werd afgemeerd. Men kon hier op The Rock kennismaken met de bewoners van Apes Den en werd aan de schepen onderhoud gegeven.

Dinsdag 26 september 1967. Vertrek Gibraltar.
Om 09.00 uur gingen de trossen los om de thuisreis te aanvaarden.

Maandag 2 oktober 1967. Aankomst Den Helder.
Na het afmeren onderging de kruiser een onderhoudsperiode.

Maandag 23 oktober 1967. Vertrek Den Helder.
Voor de najaarsreis was smaldeel 5 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: commandeur A. van der Moer
Hr.Ms. Karel Doorman (vlaggeschip)
Hr.Ms. De Zeven Provinciën
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Drenthe
Hr.Ms. Van Nes
Hr.Ms. Noord Brabant
Hr.Ms. Van Speijk
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Limburg
Hr.Ms. Potvis (vanaf 13 november)
Hr.Ms. Dolfijn

Hr.Ms. Walrus.
Voor het resterende deel van de week scheidde de kruiser zich van de rest af om zelfstandig naar Toulon op te stomen waar in de omgeving richtoefeningen met straalvliegtuigen werden gehouden.

Vrijdag 3 november 1967. Aankomst Toulon.
Bij aanvang van de voormiddag werd in de haven afgemeerd waarna enkele bezoeken werden afgelegd. Er werden onderhoudswerkzaamheden verricht, afgewisseld met bustochten en sportwedstrijden.

Woensdag 8 november 1967. Vertrek Toulon.
Met de smaldeelcommandant aan boord werd op de platvoet naar zee vertrokken waar hij de volgende dag getuige was van het lanceren van twee Terrierraketten op door de Franse marine beschikbaar gestelde doelen, hetgeen succesvol verliep.

Vrijdag 10 november 1967. Aankomst Toulon.
Op de achtermiddag werd in de haven teruggekeerd en ging de smaldeelcommandant terug naar het vlaggeschip.

Maandag 13 november 1967. Vertrek Toulon.
Teruggekeerd in zee werd het oefenprogramma weer ter hand genomen en koers gezet naar de Spaanse kust.

Vrijdag 17 november 1967. Aankomst Valencia.
Om 10.00 uur werd langs de Muelle de Revante afgemeerd en maakte de waarnemend consul zijn opwachting aan boord. Naast de cocktailparty's waren er bustochten naar Sagunto, een oude Romeinse vesting, en naar enkele sinaasappeltuinen. Ongeveer 3.500 mensen maakte van de gelegenheid gebruik de schepen te bezichtigen.

Woensdag 22 november 1967. Vertrek Valencia.
Nagewuifd door vele enthousiaste leden van de Nederlandse Kolonie werd na een zeer geslaagd bezoek om 11.00 uur ontmeerd en naar zee vertrokken. Toen de schepen zich in zee weer hadden geformeerd werd met de kruiser aan het hoofd in kiellinie in de nacht van vrijdag op zaterdag de Straat Gibraltar gepasseerd en op de achtermiddag Kaap St. Vincent gerond. Al oefenend werd opgestoomd naar de vaderlandse wateren en op dinsdag 28 november waren de oefeningen tot een goed einde gekomen.

Vrijdag 1 december 1967. Aankomst Den Helder.
Na het afmeren kon aan een welverdiend winterverlof worden begonnen en velen konden hun plunjezak vullen om naar elders te worden overgeplaatst.

Dinsdag 23 januari 1968. Vertrek Den Helder.
Het nieuwe jaar begon voor smaldeel 5 met een winterreis naar de Atlantische Oceaan in de volgende samenstelling:
Smaldeelcommandant: SBN A. van der Moer
Hr.Ms. Karel Doorman (vlaggeschip)
Hr.Ms. De Zeven Provinciën
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Limburg (vlaggeschip jagerdivisie 3)
Hr.Ms. Noord Brabant
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Potvis (vanaf 2 februari)
Hr.Ms. Dolfijn (vanaf 2 februari)
Elk schip vertrok die morgen afzonderlijk uit de haven om op de Noordzee op te werken met de nieuwe bemanningsleden.

Beide zusterschepen afgemeerd in een buitenlandse haven.
Foto IMH.

Vrijdag 26 januari 1968. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 30 januari 1968. Vertrek Den Helder.
Op de voormiddag werd de verbinding met de wal verbroken en eenmaal buitengaats aangekomen werd begonnen met het oefenschema, waaronder verbindings-, schiet- en richtoefeningen, waarna naar de Portland-area werd opgestoomd. Daar aangekomen werden de schepen door de CZM, vice-admiraal Jhr. W.C.M. de Jonge van Ellemeet, en Britse autoriteiten per helikopter bezocht. Na deze inspectie werd gezamenlijk naar de Golf van Biskaje opgestoomd waar vanuit de Poolster olie werd geladen.
In de avond van vrijdag 2 februari splitste het smaldeel zich in een Funchalgroep en een Las Palmasgroep, waarbij de Zeven tot de Funchalgroep behoorde. Het weekeinde werd op zee doorgebracht met naast kerkdiensten ontspanningsevenementen, maar omdat de temperatuur aan de lage kant was kon men niet zonnebaden.

Dinsdag 6 februari 1968. Aankomst Funchal.
Om 09.00 uur arriveerde het gezelschap voor de haven en gaf de kruiser een nationaal saluut af en met behulp van de loods werd langs de kade afgemeerd. Meteen trad het gebruikelijke protocol in werking, maar de bemanningen konden aan bustochten over het eiland en aan sportwedstrijden deelnemen. Ook was er voor een beperkt aantal mensen een feestavond georganiseerd. Op 7 februari vertrok de CZM naar Nederland, maar op 11 februari kwam de commandant van de onderzeedienst aan boord om beide onderzeeboten te inspecteren.

Maandag 12 februari 1968. Vertrek Funchal.
Na een geslaagd bezoek werd op de voormiddag naar zee gestoomd voor het vervolg van het oefenprogramma. In de nacht van 15 februari maakte men rendez-vous met de andere schepen.

Vrijdag 16 februari 1968. Ten anker nabij Cran Canaria.
Na de laatste oefening kwam het verband ten zuidoosten van Mas Palomas op het eiland Cran Canaria ten anker. Hier werd het weekeinde doorgebracht met allerhande sportwedstrijden en ander amusement. Op zondag kon gelegenheid worden gegeven om aan het strand te gaan zwemmen.

Maandag 19 februari 1968. Vertrek Cran Canaria.
Na anker op gaan werden onderzeebootbestrijdingsoefeningen gehouden waarbij helikopters en vliegtuigen werden ingezet. Na afloop van de oefeningen werd het smaldeel opnieuw in tweeën gesplitst, ditmaal in een Las Palmasgroep en een Santa Cruzgroep, waarbij de Zeven bij de eerste groep was ingedeeld.

Dinsdag 20 februari 1968. Aankomst Las Palmas.
Met behulp van de loods werd op de voormiddag in de haven afgemeerd. Gedurende de binnenligperiode werden bustochten en onderlinge sportwedstrijden georganiseerd waarvoor vanwege het fraaie weer weinig belangstelling voor was en de meeste mensen het strand opzochten. Tevens werd onderhoud aan de schepen gegeven.

Maandag 26 februari 1968. Vertrek Las Palmas.
Als laatste verliet de kruiser de haven en gezamenlijk werd koers gezet naar het oefengebied waar rond het middaguur van de volgende dag het gehele verband zich samenvoegde. Met het vliegkampschip weer in het midden kon weer van de vliegtuigen gebruik worden gemaakt voor onderzeebootbestrijdings- en schietoefeningen. In de avond van 5 maart werd het smaldeel opnieuw opgesplitst en kreeg de Zeven met twee jagers Cadiz als bestemming.

Woensdag 6 maart 1968. Aankomst Cadiz.
Om 09.00 uur werd een nationaal saluut afgegeven en na beantwoording met behulp van de loods langs de kade afgemeerd. Gedurende het weekeinde waren de schepen voor het publiek toegankelijk waar dankbaar gebruik van werd gemaakt. Tevens waren er naast kort onderhoud enkele bustochten en sportwedstrijden.

Maandag 11 maart 1968. Vertrek Cadiz.
Nadat de schepen zich in zee weer verzameld hadden werd opnieuw druk geoefend, doch in de loop van de avond van donderdag 14 maart verliet de Zeven met de Poolster het verband om samen naar de thuishaven te stomen.

Vrijdag 15 maart 1968. Aankomst Den Helder.
Op de achtermiddag werden de trossen in de Nieuwe Haven belegd en werd de kruiser aan het smaldeel onttrokken vanwege een grote onderhoudsbeurt.

Vrijdag 22 maart 1968. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Op de achtermiddag meerde het schip bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij voor een grondige reparatie- en onderhoudsperiode, waarbij tevens het geleidewapensysteem werd gemodificeerd.

Vrijdag 28 juni 1968. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg KTZ. G. Zeiler met gebruikelijk ceremonieel het commando over aan KTZ. H.H. van Weelde.

Vrijdag 25 oktober 1968. Vertrek Rotterdam.
Nadat de werkzaamheden tot een goed einde waren gekomen werd naar zee gestoomd voor een proefvaart.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën voor de Nederlandse kust.
Foto IMH.

Donderdag 31 oktober 1968. Aankomst Den Helder.
Voor het afregelen en collimeren van de geleidewapenbatterij werd in de haven afgemeerd.

Woensdag 11 december 1968. Vertrek Den Helder.
Om de afgeregelde systemen te testen werd naar de Noodzee en Het kanaal vertrokken.

Woensdag 18 december 1968. Aankomst Den Helder.
Na de tevreden verlopen beproevingsperiode werd langs de kruiserkade afgemeerd en ging de bemanning met winterverlof.

Dinsdag 14 januari 1969. Vertrek Den Helder.
Voor het opwerken en houden van individuele oefeningen werd op de voormiddag naar zee vertrokken en aandacht besteed aan richtoefeningen met de gehele batterij.
De volgende dag, 15 januari, sloeg om 22.47 uur bij donker en buiig weer met windkracht 6 één der opvarenden overboord. Gelukkig kon hij na het uitvoeren van de standaardprocedure *man-over-boord* om 00.05 uur met de reddingsjol uit het koude water worden opgevist en aan boord van droge kleding voorzien. Later werd door enkele opvarenden van de CZM een tevredenheidsbetuiging ontvangen.

Vrijdag 24 januari 1969. Aankomst Plymouth.
Tijdens het aanlopen van de haven werden de gebruikelijke eerbewijzen gebracht en om 10.25 uur kon over stuurboord langszij number 7 Wharf van de Royal Naval Dockyard Devonport met behulp van een sleepboot worden afgemeerd. Naast de gebruikelijke plichtplegingen waren er sportwedstrijden en werd de omgeving van *Plijmuiden* grondig door de mensen geïnspecteerd.

Maandag 27 januari 1969. Vertrek Plymouth.
Onder het wakend oog van de loods en behulp van een sleepboot werd op het middaguur naar zee vertrokken met bestemming de thuishaven.

Woensdag 29 januari 1969. Aankomst Den Helder.
Nog op de voormiddag werd langs de kruisersteiger afgemeerd voor een onderhoudsperiode en werd het schip gereed gemaakt voor de oversteek over de Atlantische Oceaan.

Maandag 10 februari 1969. Vertrek Den Helder.
Onder grote belangstelling en een gure noordooster wind werd op de achtermiddag steiger 20 in de thuishaven verlaten en koers gezet naar Het Kanaal en de Atlantische Oceaan.
Om 03.00 uur in de nacht van donderdag 13 februari werd in zuid-zuid-oostelijke richting een explosie gehoord en de koers daarheen verlegd. Een en ander werd direct gevolgd door de ontvangst van een SOS-melding van het Zweedse motorschip Jacob Malmros waar zich aan boord een explosie had voorgedaan. In een aanvullend bericht werd medegedeeld dat een reddingsboot met 27 opvarenden was gestreken die later door een Duits vrachtschip was gevonden. Ook bleek dat de brand aan boord inmiddels onder controle was, zodat om 08.00 uur de reis naar Norfolk werd voortgezet.
Op donderdag 20 februari kwam de kruiser op ongeveer 120 mijl ten oosten van Norfolk in een stormgebied terecht en maakte de ene kajer na de andere, waarbij ongeveer zeventig opvarenden knap zeeziek werden en een groot gedeelte zich niet lekker vond. Door een plotseling inkomende golf van meer dan 10 meter hoogte werd schade aan stuurboordsbakspier en motorschouw opgelopen, waarna men ging bijliggen in een storm die soms de kracht van een orkaan vertoonde. De windmeter in de meteohut wees regelmatig 48 knopen aan.

Vrijdag 21 februari 1969. Aankomst Norfolk.
Na een nationaal saluut te hebben afgegeven werd om 11.47 uur over bakboord langszij berth 206, Des-Sub piers op het US Naval Station in een koud Norfolk afgemeerd. Het schip werd door een groot aantal autoriteiten welkom geheten, waaronder Miss Norfolk en Miss Hospitality. Voor de bemanning waren er bustochten naar Williamsburg en in de PX-store op de uitgestrekte marinebasis konden taxfree inkopen worden gedaan. Ook werd er volop aan sport gedaan en open huis gehouden voor 300 gasten. Intussen werd de opgelopen stormschade aan beide kappen van de motorschouw vakkundig door personeel van USS Sierra gerepareerd. De bakspier werd later in Curaçao gerepareerd. Op zaterdag werd het schip gepavoiseerd en van top gevlagd ter gelegenheid van de herdenking van de geboortedag van George Washington.

Maandag 24 februari 1969. Vertrek Norfolk, aankomst Yorktown.
Op de voormiddag werd met behulp van twee sleepboten ontmeerd en via de Hampton Roads, Chesapeakbay en de Yorkriver naar Yorktown opgestoomd waar om 15.15 uur bij het US Naval Weapons Station werd afgemeerd waar 14 Retrofitprojectielen werden geladen.

Dinsdag 25 februari 1969. Vertrek Yorktown.
Op de voormiddag gingen de trossen weer los en werd opgestoomd naar het US Naval Station Roosevelt Roads nabij Puerto Rico waar gedurende 36 uur 3-divisie oorlogswacht en gevechtswacht werd gelopen en de 15 cm batterij geducht van zich liet horen om deze te kalibreren.

Hr.Ms. De Zeven Provinciën afgemeerd in een winterse marinehaven van Den Helder. Foto IMH.

Zaterdag 1 maart 1969. Aankomst Roosevelt Roads.
Bij *overal* heerste er volop spanning aan boord. Voor het eerst deze reis was men overgegaan op tropentenue, dat wil zeggen kort khaki, waarbij de bleke knieën zichtbaar werden.
Om 09.25 uur werd langszij de Fleetpier met behulp van twee sleepboten afgemeerd. Ondanks een rustig verlopen weekeinde zagen toch 3 mensen kans zich in het zonnetje te laten verpiepen, zodat ze met 38 graden koorts in de ziekenboeg terechtkwamen.

Dinsdag 4 maart 1969. Vertrek Roosevelt Roads.
Reeds op de dagwacht werd naar het oefenterrein gekoerst. Op donderdag 6 maart was het dan eindelijk zo ver. Een felle steekvlam, wolken van rook en onder een oorverdovend lawaai vloog de Terrier RIM 2F4 onder luid gejuich op de drone af, even later gevolgd door een tweede projectiel.

Vrijdag 7 maart 1969.
Nadat opnieuw een raket was gelanceerd werd naar Roosevelt Roads werd teruggekeerd en op de achtermiddag op dezelfde plek afgemeerd.
Op zaterdag 8 maart om 14.35 uur overleed in het hospitaal van het Naval Station

Roosevelt Roads de majoor-kok A. Vermeij na aan boord plotseling te zijn getroffen door een hartaanval en met spoed naar het hospitaal was vervoerd. Na het bekendmaken van deze noodlottige gebeurtenis werden vlag en geus tot zonsondergang halfstok gevoerd. De overledene werd nog diezelfde dag naar San Juan vervoerd waar het lichaam werd gebalsemd en door bemiddeling van de consul naar Nederland werd overgevlogen.

Zondag 9 maart 1969. Vertrek Roosevelt Roads.
Op de platvoet werd ontmeerd om buitengaats te gaan oefenen.

Donderdag 13 maart 1969. Aankomst San Juan.
De prijzen waren hoog, de stranden prachtig, evenals een overvloed aan vrouwelijk schoon in alle soorten, wuivende palmen en een warme zon boven een massieve branding. Ziedaar waarmee San Juan lokte en waren zowel overdag als 's nachts een enorme trekpleister. Gelukkig werd door de rum en whisky niet al te veel schade aangericht.

Maandag 17 maart 1969. Vertrek San Juan.
Nagewuifd door de consul gaf de kruiser een lange haal met de luchthoorn ten teken van afscheid. Eenmaal in open zee werd geoefend in luchtdoelschieten op een twee meter lang radiografisch bestuurd vliegtuigje dat door de sleepboot USS Preserver op veilige afstand werd bestuurd.

Woensdag 19 maart 1969. Aankomst St. Maarten.
In de oefening lag opgesloten een landing van mariniers, afkomstig van twee Engelse fregatten die bij Anguilla aan land waren gezet om het 3,7 mijl verderop gelegen St. Maarten onveilig te maken. Daarom kwam de kruiser bij St. Maarten ten anker om met de landingsdivisie de plaatselijke politie te assisteren bij de bewakingsdiensten. Daarnaast was er toch nog gelegenheid om de benen op het eiland te strekken.

Zondag 23 maart 1969. Vertrek St. Maarten.

Maandag 24 maart 1969. Aankomst Willemstad.
Bij aankomst voor de St. Annabaai klonken de gebruikelijke saluutschoten over het water en meerde de kruiser om 11.10 uur over bakboord in de Admiraal Brionhaven. Er volgde nu een twee weken durende stilligperiode waarin onderhoud werd gegeven en men volop kon genieten van de tropische drankjes en stranden.

Zondag 7 april 1969. Vertrek Willemstad.
Toen om 08.00 uur de trossen los gingen was de sleepboot Hr.Ms. Wamandai behulpzaam om de open zee op te zoeken met bestemming Norfolk. Op donderdag werd geoefend met de Task Group 401.3 van de NATO Fire Power Demonstration (FDP).

Vrijdag 12 april 1969. Aankomst Norfolk.
Op de achtermiddag werd deelgenomen aan de NATO-FDP ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan van de NATO. Pas om 23.30 uur werd op het US Naval Station Norfolk afgemeerd. De volgende dag werd de vlag halfstok gevoerd in verband met het overlijden van generaal Dwight D. Eisenhower.
Zondag 14 april 1969. Vertrek Norfolk.
Op de voormiddag werd de verbinding met de wal verbroken en via de Hampton Roads en Chesapeakbay koers gezet richting St. Maarten.

Woensdag 17 april 1969. Aankomst en vertrek St. Maarten.
Op de voormiddag werd op de rede van Philipsburg ten anker gegaan en van top gevlagd in verband met de verjaardag van Prins Maurits. Later op de dag werd doorgestoomd richting Aruba.

De ankerketting wordt schoongespoten.

Oliepeilen is heel belangrijk.

Foto'sIMH.

Donderdag 18 april 1969. Aankomst Oranjestad.
Met behulp van de loods werd op de platvoet in de haven afgemeerd. Voor ontspanning was in ruime mate voorzien en zelfs de scheepsband kreeg een optreden voor de Arubaanse televisie.

Zondag 21 april 1969. Vertrek Oranjestad.
Zonder sleepboot werd om 08.00 uur de haven verlaten om in de Caribische zee te oefenen met de onderzeebootjager Hr.Ms. Amsterdam en vliegtuigen van squadron 1.

Donderdag 25 april 1969. Aankomst Caracasbaai.
Op het eind van de voormiddag werd langszij Shellsteiger III gemeerd om het dorstige schip van verse brandstof te voorzien.

Vrijdag 26 april 1969. Vertrek Caracasbaai, aankomst Willemstad.
Met aan boord 120 gasten werd om 08.05 uur ontmeerd om hen in open zee enkele demonstraties voor te schotelen, waarna op de achtermiddag in de Brionhaven werd afgemeerd.

Donderdag 2 mei 1969. Vertrek Willemstad.
Nadat in open zee was teruggekeerd werden de gehele en volgende dag met de Amsterdam en vliegtuigen geoefend om daarna het Caribisch zeegebied te verlaten met bestemming de Canarische eilanden.

Zondag 12 mei 1969. Aankomst Las Palmas.
Om 09.00 uur werden de trossen belegd en terwijl de slangen het schip van verse brandstof voorzagen konden de benen weer even worden gestrekt door middel van sportwedstrijden en dansen in Club Nautico. Ook waren er enkele bustochten over een gedeelte van het eiland.

Donderdag 16 mei 1969. Vertrek Las Palmas.
Om 08.00 uur werd ontmeerd om het laatste traject naar de thuishaven te ondernemen.

Dinsdag 21 mei 1969. Aankomst Den Helder.
Na een reis van 14.000 zeemijlen arriveerde de kruiser om 11.35 uur langs steiger 21 waarmee een einde was gekomen aan een prachtige reis. Het schip ging nu in onderhoud.

Maandag 16 juni 1969. Vertrek Den Helder.
Het schip was weer ingedeeld bij smaldeel 5 in de volgende samenstelling:
Smaldeelcommandant: SBN O. Cramswinkel
Hr.Ms. De Ruyter (vlaggeschip)
Hr.Ms. De Zeven Provinciën
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Evertsen
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Holland
Hr.Ms. Tjerk Hiddes
Hr.Ms. Van Speijk
Hr.Ms. Walrus
Hr.Ms. Zeeleeuw
Samen met de Friesland en Evertsen werd naar zee vertrokken en de volgende dag rendez-vous gemaakt met de overige schepen, waarna de oefeningen een aanvang namen. Van 16 tot 20 juni bracht staatssecretaris van defensie (marine) A. van Es een bezoek aan het smaldeel en op vrijdag 20 juni verlieten de Zeven, Friesland en Evertsen het oefengebied om naar Den Helder terug te keren.

Zaterdag 21 juni 1969. Aankomst Den Helder.
Reeds op de rede van Den Helder ging de staatssecretaris van boord en nadat in de haven was afgemeerd nam het schip deel aan de nationale vlootdagen.

Dinsdag 1 juli 1969. Vertrek Den Helder.
Een tijdelijk smaldeel 5 was voor deze reis als volgt samengesteld:
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip en de cdt is tevens waarnemend smdlcdt)
Hr.Ms. Evertsen
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Potvis.
Met aan boord 40 adelborsten werd om 10.00 uur naar zee vertrokken voor oefeningen nabij de Schotse kust met vliegtuigen van squadron 4.
Op donderdag 3 juli om 16.00 uur werd tijdens een korte plechtigheid de as van wijlen Ltz. oc 2 van vakdiensten J.C. Klein op zee uitgestrooid in overeenstemming met de laatste wil van de overledene.

Vrijdag 4 juli 1969. Aankomst Dornoch Firth.
Nadat de Evertsen het verband had verlaten kwamen de overige schepen ten anker om het weekeinde door te brengen.

Maandag 7 juli 1969. Vertrek Dornoch Firth.
Na ankerop gaan werd het oefenprogramma weer vervolgd. De volgende dag werd Invergorden voor enkele uren aangelopen om de 40 adelborsten te debarkeren, waarna in zee teruggekeerd de ontmoeting met de Evertsen volgde.

Vrijdag 11 juli 1969. Aankomst Stavanger.
Met de loods aan boord werden de fjorden bij Stavanger binnengevaren en ankerde het schip op de Pina ankerplaats en de overige schepen meerden in de haven. Naast het afleggen van bezoeken werd er een persconferentie gegeven en konden de bemanningsleden met bustochten voor een gereduceerde prijs de fjorden verkennen. Tevens werden er sportwedstrijden gehouden en op maandag ging de landingsdivisie oefenen in het Noorse berglandschap.

Woensdag 16 juli 1969. Vertrek Stavanger.
Op de voormiddag werd naar zee vertrokken om onder de Schotse kust te gaan oefenen.

Zaterdag 19 juli 1969. Aankomst Invergorden.
Met behulp van de loods werd de Cromarty Firth ingevaren en langs de dockyardsteiger afgemeerd. Gedurende het weekeinde stond een voetbalveld ter beschikking en kon er een bustocht naar Loch Ness worden gemaakt.

Maandag 21 juli 1969. Vertrek Invergorden.
Na het ontmeren werd gezamenlijk opgestoomd naar de Moray Firth om te oefenen. Op dinsdag moest de Evertsen met een defect naar de thuishaven, terwijl later op de dag de onderzeeboot het verband verliet.

Donderdag 24 juli 1969. Aankomst Den Helder.
Op de achtermiddag kwam in de Helderse marinebasis een einde aan deze oefenreis en kon de bemanning met zomerverlof gaan. Tevens onderging het schip een onderhoudsperiode.

Maandag 15 september 1969. Vertrek Den Helder.
Sinds 21 augustus was smaldeel 5 als volgt samengesteld:
Smaldeelcommandant: SBN O. Cramswinkel
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip vanaf 15 september)
Hr.Ms. De Ruyter (vanaf 23 september)
Hr.Ms. Poolster (vanaf 23 september)
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Overijssel (vanaf 15 september)
Hr.Ms. Van Galen (vanaf 15 september)
Hr.Ms. Limburg (tot 1 september)
Hr.Ms. Holland
Hr.Ms. Evertsen
Hr.Ms. Van Nes
Hr.Ms. Zeeleeuw (tot 2 oktober)
Hr.Ms. Potvis
Hr.Ms. Tonijn
Deze smaldeelreis had de Middellandse Zee en Atlantische Oceaan tot bestemming en er werd gedeeltelijk in aparte samenstellingen geoefend. Andere schepen waren al eerder naar zee vertrokken, doch de Zeven en Friesland verlieten op deze dag pas de haven maar vanwege de mist kon niet worden geoefend.

Woensdag 17 september 1969. Aankomst en vertrek IJmuiden.
Het vlaggeschip meerde aan het Hoogovenkanaal in IJmuiden om een comité van de NATO aan boord te nemen. Helaas kon vanwege de mist de vaartocht geen doorgang vinden en moest het bezoek stilliggend plaats vinden. Het korte bezoek werd besloten

met een rijsttafel en om 13.00 uur beëindigd. Hierna werd ontmeerd en naar Brest opgestoomd waar op de rede 22 cursisten van de hogere krijgsschool aan boord kwamen.

Vrijdag 26 september 1969. Aankomst Gibraltar.
Om 08.55 uur werd door het vlaggeschip een nationaal- en persoonlijk saluut afgegeven en na beantwoording in de haven afgemeerd. De volgende dag namen de 22 cursisten afscheid en keerden per vliegtuig naar huis terug. Met HMS Eagle werden sportwedstrijden gespeeld en op zondagmiddag was er een zeilwedstrijd, gevolgd door een cocktailparty.

Maandag 29 september 1969. Vertrek Gibraltar.
Na dit informele bezoek werd in het gebied ten zuiden van Lagos met vliegtuigen van squadron 4 geoefend.

Vrijdag 3 oktober 1969. Aankomst Gibraltar.
Het complete smaldeel meerde in Gibraltar af voor een 10-daagse onderhoudsperiode. Het weer was in tegenstelling tot het vorige weekeinde stralend mooi, hetgeen voor velen aanleiding was om The Rock te beklimmen of zich rustig langs het water te verpozen. Helaas werd de Poolster door pech achtervolgd vanwege een gescheurde schroef en moest naar Den Helder terugkeren.

Maandag 13 oktober 1969. Vertrek Gibraltar.
Op de voormiddag vertrokken de schepen naar het oefenterrein om opnieuw de handen uit de mouwen te steken.

Zaterdag 18 oktober 1969. Aankomst Ceuta.
Alleen de Zeven, Evertsen en Van Nes brachten het weekeinde in Ceuta door om de olievoorraden weer op peil te brengen. Na het afgeven van een nationaal saluut werd aan de Diquo de Poniente afgemeerd. Naast de gebruikelijke recepties was er voor de bemanning een bustocht en een cocktailparty op het stadhuis.

Zondag 19 oktober 1969. Vertrek Ceuta.
Op de platvoet werd de haven verlaten en kon men terugzien op een geslaagd bezoek met een gastvrije ontvangst. Het bevoorradingsschip was inmiddels hersteld en keerde terug bij het vlootverband.

Zaterdag 25 oktober 1969. Aankomst Lagosbaai.
Het gehele smaldeel kwam in de baai ten anker om het weekeinde door te brengen waar volop gelegenheid was om te zwemmen en het kleurenschema op peil te brengen.

Maandag 27 oktober 1969. Vertrek Lagosbaai.
Op de voormiddag gingen alle schepen anker op een stoomden, behalve de De Ruyter die naar Malta vertrok, naar het oefengebied Vosmeer voor het vervolg van de oefeningen met vliegtuigen van squadron 4.

Vrijdag 31 oktober 1969. Aankomst Casablanca.
Om 08.00 uur meerde het smaldeel aan de strekdam Moulay Youssef in Casablanca en werden verwelkomd door een muziekkapel van de Marokkaanse marine met een erewacht van 90 man. Talrijke autoriteiten passeerden de valreep waarbij de schipper een poging waagde het record overfluiten te verbeteren. Voor velen waren er dansavonden, bustochten naar Rabat en Marrakech en werden de prachtige stranden druk bezocht. Uiteraard was er grote belangstelling voor de Kasbah en werden wandelingen door deze mysterieuze stadswijk gemaakt. Ook de sportliefhebbers kwamen volop aan hun trekken.

Maandag 3 november 1969. Vertrek Casablanca.
Op de achtermiddag werd Casablanca verlaten waarmee een einde kwam aan een zeer geslaagd bezoek waar met een tevreden gevoel naar kon worden teruggekeken.

Vrijdag 7 november 1969. Aankomst Lagosbaai.
Onder minder fraaie weersomstandigheden werd het weekeinde ten anker liggend doorgebracht, zodat er van zonnebaden en zwemmen niets terechtkwam.

Maandag 10 november 1969. Vertrek Lagosbaai.
Na anker op gaan werd al oefenend richting Gibraltar gestoomd, waar de volgende dag het vlaggeschip het verband verliet en op eigen gelegenheid naar Portsmouth stoomde.

Zaterdag 15 november 1969. Aankomst Portsmouth.
Op de platvoet werd aan de North Corner Jetty in HM Dockyard afgemeerd. Doel van het bezoek was het demagnetiseren van het schip dat op maandag langszij HMS Warmingham gebeurde. Evenals op zondag werd er een bustocht naar Londen georganiseerd waar grote belangstelling voor was. Tevens waren er enkele dansavonden en een all ranks party met medewerking van de scheepsband.

Woensdag 19 november 1969. Vertrek Portsmouth.
Na het ontmeren werd naar de range bij Portland gestoomd om metingen te verrichten, waarna koers werd gezet naar Amsterdam.

Vrijdag 21 november 1969. Aankomst Amsterdam.
Om 14.30 uur werd langs de Shellsteiger afgemeerd ter opluistering van het staatsbezoek van de Duitse president Heineman, voor welke gelegenheid op de maandag hierop 21 saluutschoten over het IJ klonken.

Dinsdag 25 november 1969. Vertrek Amsterdam, aankomst Den Helder.
Op de voormiddag werd de hoofdstad verlaten en eenmaal in open zee werd rechtstreeks koers gezet naar de thuishaven waar om 16.00 uur werd afgemeerd. Het schip bleef nu tot eind januari op haar plaats liggen waarbij onderhoud werd gegeven en de bemanning met winterverlof ging.

Woensdag 1 januari 1970. Naamswijziging.
Als gevolg van het door de CZM in de tweede helft van 1969 ingevoerde onderhoudsschema behoorde het begrip van het als één groep opererende smaldeel voor goed tot het verleden. Dit betekende dat de aanduiding smaldeel 5 werd gewijzigd in Task Group 429.5 met de mogelijkheid dit onder te verdelen in Task Units. Hr.Ms. De Zeven Provinciën werd aldus per 1 januari 1970 als vlaggeschip van Task Unit 429.5.0 ingedeeld en bestond tevens uit:
Task Unit commandant: SBN J.C.H. van den Bergh
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Poolster (tot 13 februari)
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Holland
Hr.Ms. Tonijn (tot 17 februari)

Maandag 6 januari 1970. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg KTZ. H.H. van Weelde met gebruikelijk ceremonieel zijn commando over aan KTZ. F.H. Heckman met aansluitend zondagse dienst.

Beide zusterschepen passeren elkaar in het Noordzeekanaal.
Foto IMH.

Maandag 20 januari 1970. Vertrek Den Helder.
Elk afzonderlijk vertrokken de schepen naar zee om met een gedeeltelijk nieuwe bemanning op te werken waarbij werd opgestoomd naar het oefengebied ten westen van Portugal.

Vrijdag 31 januari 1970. Aankomst Lagosbaai.
Het weekeinde werd in alle rust ten anker liggend doorgebracht waar een ontmoeting volgde met het eveneens ten anker liggende Portugese fregat Commandante Sacadura Cabral waarmee bezoeken werden uitgewisseld.
Op de eerste wacht van 1 februari ging de kruiser anker op voor controle van een reparatie aan de bakboordsschroefaslager. Dit bleek niet afdoende verholpen te zijn zodat opnieuw ten anker werd gegaan voor verder herstel.

Zondag 2 februari 1970. Vertrek Lagosbaai.
Pas toen het euvel definitief was verholpen werd het anker ingedraaid en naar het oefenterrein ten zuidwesten van Portugal gestoomd.

Woensdag 5 februari 1970. Aankomst Cadiz.
Op de voormiddag werd voor de haven een nationaal saluut afgegeven waarna in de haven werd afgemeerd. Voor de bemanning was er op het gebied van sport en ontspanning van alles georganiseerd met voetbalwedstrijden tussen de scheepselftallen. Tevens was er op 6 en 7 februari voor 400 opvarenden een bustocht naar Sevilla. In het weekeinde kwamen ongeveer 3.000 mensen de schepen bezichtigen.

Zondag 9 februari 1970. Vertrek Cadiz.
Vermoeid maar voldaan werd op de voormiddag ontmeert om het oefengebied ten zuiden van Cadiz onveilig te maken, waarna al oefenend in de richting van Het Kanaal en de Noordzee werd gestoomd.

Woensdag 19 februari 1970. Aankomst Den Helder.
Met het afmeren in de thuishaven kwam een einde aan de eerste winterreis van Task Unit 429.5.0 en onderging het schip een onderhoudsperiode.

Maandag 16 maart 1970. Vertrek Den Helder.
Voor deze reis bestond Task Unit 429.5.0. uit:
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Tjerk Hiddes
Hr.Ms. Holland
Hr.Ms. Friesland.
Voor een korte oefenreis werd naar zee vertrokken voor een individuele opwerkperiode, waarna het in opmars ging naar het oefengebied ten zuiden van de Noorse kust.

Zaterdag 21 maart 1970. Aankomst Kristiansand.
Op de voormiddag werd eerst gemeerd aan de oliesteiger om te bevoorraden, waarna om 13.00 uur op eigen kracht naar steiger 13 werd verhaald. Deze niet beraamde manoeuvre was bijzonder hinderlijk met het oog op passagieren, dat nu pas om 14.00 uur kon beginnen. Op dit tijdstip sloten op zaterdag de winkels in Noorwegen. In de namiddag werd door 60 opvarenden een rondrit door Kristiansand en omgeving gemaakt welke door het gemeentebestuur was aangeboden. Op zondag maakten 135 opvarenden een unieke excursie. Op uitnodiging van de Noorse marine, die het transport verzorgde en onder deskundige leiding van enige instructeurs van de Noorse landmacht, werd een skitocht gemaakt waarvoor een ieder zijn eigen ski's en schoenen kreeg uitgereikt. Dankzij de goede begeleiding keerden allen zonder ongelukken, maar uiterst tevreden aan boord terug.

Maandag 23 maart 1970. Vertrek Kristiansand.
Op de dagwacht werd ontmeerd om al oefenend naar huis terug te keren.

Donderdag 26 maart 1970. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 31 maart 1970. Vertrek Den Helder.
Voor deelname aan de jaarlijkse tactische oefening *Rusty Nut* die tot 8 april zou duren werd naar het oefengebied in de Schotse wateren opgestoomd.

Woensdag 8 april 1970. Aankomst Den Helder.
Teruggekeerd bij de thuishaven werd meteen een vaartocht met cadetten van de Koninklijke militaire academie ondernomen.

Maandag 13 april 1970. Vertrek Den Helder.
Voor een korte oefenreis werd naar de Schotse wateren vertrokken.

Vrijdag 17 april 1970. Aankomst Rosyth.
Om uit te rusten werden de oefeningen tijdens het weekeinde onderbroken.

Maandag 20 april 1970. Vertrek Rosyth.
Na het vertrek werden de oefeningen ten westen van de Firth of Forth voortgezet om na afloop de thuishaven weer op te zoeken.

Donderdag 23 april 1970. Aankomst Den Helder.

Maandag 4 mei 1970. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Ter gelegenheid van de nationale vlootdagen werd een informeel bezoek aan Rotterdam gebracht.

Vrijdag 8 mei 1970. Vertrek Rotterdam.
Na het vertrek werd samen met de Holland naar het zeegebied nabij Cape Wrath opgestoomd waar op maandag een bombardementsschietoefening werd gehouden.

Donderdag 14 mei 1970. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 19 mei 1970. Vertrek Den Helder.
Op de Noordzee werd met Task Unit 429.5.1 een korte oefening gehouden.

Vrijdag 22 mei 1970. Aankomst Den Helder.
Teruggekeerd in de thuishaven kreeg het schip een onderhoudsbeurt en kon de bemanning met zomerverlof gaan.

Maandag 20 juli 1970. Vertrek Den Helder.
Task Unit 429.5.0 vertrok in de volgende samenstelling naar de Schotse wateren:
Task Unit commandant: SBN J.C.H. van den Bergh
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Evertsen
Hr.Ms. Isaac Sweers (vanaf 10 augustus)
Hr.Ms. Friesland.

Dinsdag 21 juli 1970. Aankomst Rosyth.
Direct na het vertrek uit Den Helder werd rechtstreeks opgestoomd naar Rosyth waar een aantal bezoeken werden afgelegd en besprekingen volgde. Er werd volop aan sport gedaan en in het weekeinde werden bustochten door de omgeving gemaakt.

Maandag 27 juli 1970. Vertrek Rosyth.
Uitgerust werd na het vertrek aan het eerste deel van de oefening, genaamd *Minorex,* deelgenomen die tot en met donderdag 30 juli duurde.

Vrijdag 31 juli 1970. Aankomst en vertrek Spey Bay.
Na afloop van het eerste gedeelte van de oefening werd in Spey Bay ten anker gegaan waar aan boord van het vlaggeschip een commandantenvergadering werd belegd om het verloop van het eerste gedeelte en de tweede oefening met de naam *Oceane*x te bespreken. Op de platvoet werd het anker weer gelicht voor het tweede gedeelte van de oefening die tot maandag 3 augustus op de achtermiddag eindigde. Op die dag werd een lekkage aan een stookolietank ontdekt en werd voor reparatie naar Den Helder vertrokken.
Dinsdag 4 augustus 1970. Aankomst Den Helder.
Meteen na afmeren stond een ploeg van de Rijkswerf gereed om het euvel te verhelpen.

Maandag 10 augustus 1970. Vertrek Den Helder.
Met aan boord 13 cursisten van de hogere krijgsschool werd met de Task Unit naar zee vertrokken voor het houden van oefeningen nabij Flamborough Head. Op donderdag werd koers gezet naar de Nederlandse kust waar op vrijdag de voorzitter van de Verenigde Chefs van Staven, luitenant-admiraal H.M. van der Wall Bake, alsmede de Chefs van Staven van de drie krijgsmachtonderdelen zich met de Task Unit commandant voor IJmuiden aan boord van de Evertsen inscheepten die in zee per seamex op het vlaggeschip werden overgezet. Vanaf het vlaggeschip woonden zij enkele demonstraties bij.

Vrijdag 14 augustus 1970. Aankomst Den Helder.
Op de rede van Den Helder kwam de CZM, vice-admiraal A. van der Moer aan boord die de gasten welkom heette en op de platvoet gingen de hoge gasten van boord, waarna de kruiser in de haven afmeerde voor een drieweekse onderhoudsperiode.

Maandag 7 september 1970. Vertrek Den Helder.
Task Unit 429.5.0 bestaande uit Hr.Ms. De Zeven Provinciën, Poolster, Evertsen, Tjerk Hiddes en Van Nes gingen van 7 tot 11 september op de Noordzee opwerken en stoomden vervolgens naar de aanvangsposities voor deelname aan de NATO-oefening *Northern Wedding* die van 14 tot 26 september werd gehouden. Op deze dag nam Hr.Ms. De Ruyter de taak van vlaggeschip over.

Maandag 28 september 1970. Aankomst Oslo.
Na te zijn afgemeerd werden in deze haven de nabesprekingen van de afgelopen oefening gevoerd.

Donderdag 1 oktober 1970. Vertrek Oslo.

Vrijdag 2 oktober 1970. Aankomst Den Helder.
Na afmeren in de Helderse marinehaven werd Hr.Ms. De Zeven Provinciën tijdelijk aan de Task Unit onttrokken en ging in kort onderhoud.

Maandag 19 oktober 1970. Vertrek Den Helder.
Op de voormiddag werd naar zee vertrokken om op te werken en in de Noordzee en Het Kanaal Terrierlanceeroefeningen te houden.

Vrijdag 30 oktober 1970. Aankomst Portsmouth.
Voor een routinebezoek en om de bemanning ontspanning en rust te geven werd het weekeinde in deze Britse marinebasis doorgebracht.

Maandag 2 november 1970. Vertrek Portsmouth.
Teruggekeerd in zee werd koers gezet naar de Nederlandse kust waar de volgende dag rendez-vous werd gemaakt met Task Unit 429.5.0 en 429.5.1.
In de nacht van 3 op 4 november werd bij stormachtig weer deelgenomen aan een opsporings- en reddingsactie, waarbij werd opgestoomd naar het Engelse motorschip Foxtongate, het Duitse Heimatlant en het Cypriotische schip Rigel. Er hoefde echter geen daadwerkelijke hulp worden verleend.
Op woensdag 4 november bood de Zeven vanaf de rede van Den Helder gastvrijheid aan 75 leden van het korps studentenweerbaarheid Pro Patria voor een korte vaartocht die later op dezelfde plaats van boord gingen. Vervolgens werd koers gezet naar het oefengebied nabij Plymouth waar op maandag 9 november smaldeeloefeningen begonnen.
Op dinsdag 10 november werd bericht ontvangen van het overlijden van generaal De Gaulle, waarop werd besloten het voorgenomen bezoek aan Brest uit het programma te schrappen.

Vrijdag 13 november 1970. Aankomst Plymouth.
In plaats van Brest werd nu Plymouth door het scheepsverband bezocht waar de bemanningsleden een onberispelijke indruk achterlieten. Ook dat mag vermeld worden!

Maandag 16 november 1970. Vertrek Plymouth.
In zee werden de oefeningen weer hervat, doch op woensdag verliet de Zeven het verband om naar Nederland terug te keren voor een algehele grote onderhoudsbeurt.

Vrijdag 20 november 1970. Aankomst Den Helder.
Na het afmeren werd alles in gereedheid gebracht voor het tweejaarlijkse onderhoud bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij en werd met winterverlof gegaan terwijl vele mensen naar andere plaatsingen gingen.

Donderdag 19 januari 1971. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Op de achtermiddag werd in de Heysehaven van de RDM afgemeerd voor het tweejaarlijkse onderhoud. Tijdens deze ingrijpende reparatieperiode werden de masten vernieuwd, de VI-radar verwijderd op welke plaats de DA-radar kwam, op de nieuwe achtermast werd de UA-13 antenne geplaatst, de accommodatie in het onderofficiers-, korporaals- en slaapverblijven verbeterd, de beeldkast van de AN SPS-39-radar in de gevechtscentrale geplaatst, het vernieuwen van scheepsvlakken van het ketelruim en de machinekamer, twee ketels van nieuwe waterpijpen voorzien, de bekabeling grotendeels vernieuwd en aan de verdere scheepsinstallaties een uitgebreid onderhoud gegeven. Dit had tot gevolg dat de bemanning tijdelijk op het logementschip Hr.Ms. Hertog Hendrik werd ondergebracht dat langszij lag afgemeerd. Vele kilo's tjet werden in de verblijven weggesmeerd, waarbij ook het uiterlijk niet werd vergeten.

Vrijdag 20 januari 1971. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg met gepast ceremonieel KTZ. F.H. Heckman zijn commando over aan de waarnemend commandant KTZ. D. Teer.
In de nabijheid van de kruiser lag het hotelschip Mr. Jan Elshout dat begin 1971 gedurende de nacht in brand raakte. Van de 51 technici die daar aan boord logeerden verloren er bij dit ongeval acht het leven. De bemanning van de kruiser assisteerde bij het reddingswerk.

Vrijdag 2 april 1971. Commandowisseling.
Waarnemend commandant KTZ. D. Teer droeg tijdens een alle hens voor de boeg met gepast ceremonieel het commando over aan de nieuwe waarnemer Ltz.1 J.J. Koster.

Vrijdag 21 april 1972. Commandowisseling.
Inmiddels bevorderd droeg KLTZ. J.J. Koster tijdens een *alle hens voor de boeg* zijn waarnemend commando over aan de nieuwe commandant, KTZ. A.P.E.J.J. Besnard.

Woensdag 3 mei 1972. Vertrek Rotterdam.
Nadat de reparatieperiode was voltooid werd naar zee vertrokken voor een proefvaart.

Donderdag 4 mei 1972. Aankomst Den Helder.
Teruggekeerd in de thuishaven werden de geleidewapenbatterij en de conventionelebatterij gecollimeerd en het schip opnieuw van verse voorraden en munitie voorzien.

Dinsdag 6 juni 1972. Vertrek Den Helder.
Voor een uitgebreide proefvaart werd naar zee vertrokken die ging via de Noordzee, Het Kanaal, Atlantische Oceaan en Ierse Zee, waarbij op maandag 12 juni nabij Arran de gemeten mijl werd gevaren en de dag daarop in Loch Striven de brandstofvooraad werd aangevuld.

Vrijdag 16 juni 1972. Aankomst Plymouth.
Voor een routinebezoek en om uit te rusten, alsmede op-te-toppen werd op de voormiddag in de haven afgemeerd.

Maandag 19 juni 1972. Vertrek Plymouth.
Na het vertrek werd nabij Portland de demagnetisering afgeregeld.

Woensdag 21 juni 1972. Aankomst Den Helder.
Bij binnenkomst bleek de proefvaart tot volle tevredenheid te zijn verlopen en kon iedereen met een gerust hart van het zomerverlof gaan genieten.
Met ingang van maandag 26 juni werd het schip ingedeeld bij het eskader.
Op vrijdag 21 juli werd Hr.Ms. De Ruyter wegens de komende uitdienststelling aan het eskader onttrokken en ging de eskadercommandant, SBN P.J.F. van der Meer Mohr, met zijn staf over op Hr.Ms. De Zeven Provinciën dat hiermede vlaggeschip werd.

Donderdag 17 augustus 1972. Vertrek Den Helder.
Na het ontmeren werd naar zee vertrokken om met het eskader op de Noordzee te oefenen.

Vrijdag 18 augustus 1972. Aankomst Rotterdam.
Voor een routinebezoek en weekendrust werd langs de Parkkade afgemeerd.

Maandag 21 augustus 1972. Vertrek Rotterdam.
Bij terugkeer in de Noordzee werd met het eskader en vliegtuigen van de tactische luchtmacht geoefend.

Vrijdag 25 augustus 1972. Aankomst Den Helder.

Maandag 4 september 1972. Vertrek Den Helder.
Samen met de Poolster en Van Nes werd al oefenend naar de Noorse kust opgestoomd waar de Tonijn zich bij de schepen vervoegde.

Vrijdag 8 september 1972. Aankomst Narvik.
In de loop van de morgen meerden de schepen voor een routinebezoek en ontspanning in deze Noorse haven af waar in de oorlogsjaren het Duitse slagschip Tirpitz de geallieerden veel schrik bezorgde.

Maandag 11 september 1972. Vertrek Narvik.
Na het vertrek voegde ook de Evertsen zich bij het verband om deel te gaan nemen aan de NATO-oefening *Strong Express* welke van donderdag 14 tot donderdag 28 september in het noordelijke gedeelte van de Noordzee werd gehouden.

Donderdag 28 september 1972. Aankomst Den Helder.
Na afloop oefening werd in de thuishaven afgemeerd voor onderhoud.

Maandag 30 oktober 1972. Vertrek Den Helder.
Na een maand rust waarin het schip van een nieuw laagje verf was voorzien werd samen met de Van Speijk naar het oefengebied ten zuidwesten van Engeland vertrokken waar op woensdag 1 november een ontmoeting met de overige eskaderschepen plaats vond. Gezamenlijk werd opgestoomd naar de Portugese kust, waarbij enkele schepen individueel het verband verlieten om elders een haven aan te lopen.

Vrijdag 10 november 1972. Aankomst Lissabon.
Bij aankomst werd een nationaal saluut afgegeven en met behulp van de loods in de haven afgemeerd voor een informeel bezoek.

Maandag 13 november 1972. Vertrek Lissabon.
Na het vertrek stoomde de Poolster naar huis en gingen de overige schepen ten zuiden van Portugal waar tot het einde van de week werd geoefend.

Vrijdag 17 november 1972. Aankomst Gibraltar.
Voor een informeel bezoek werd in deze Britse marinehaven afgemeerd om te ontspannen.

Maandag 20 november 1972. Vertrek Gibraltar.
In verband met een sterfgeval aan boord werd met enige vertraging naar zee vertrokken om onder uitstekende weersomstandigheden al oefenend de Middellandse Zee in te stomen met bestemming Turkije.

Vrijdag 24 november 1972. Aankomst Izmir.
Op de achtermiddag kwam nabij de baai van Izmir de loods aan boord en werd een nationaal saluut afgegeven dat door een batterij van fort Yeni Kale correct werd beantwoord. Hierop werd op ongeveer 1.000 meter van de stad Izmir ten anker gegaan, gevolgd door de nodige beleefdheidsbezoeken, waarbij in de avonduren 80 gasten werden ontvangen. De volgende morgen om 10.00 uur legde de eskadercommandant een krans bij het monument van Kemal Atatürk. In verband met het onderhoudsschema werd hier een week verbleven.
Voor de bemanning waren er druk bezochte bustochten naar plaatsen uit de oudheid die een diepe indruk achterlieten. Tevens werd deze stilligperiode gebruikt om de algehele conditie weer op peil te brengen door middel van sportwedstrijden. Het bezoek aan Izmir bleek een groot succes, gezien de reacties van de autoriteiten en de bevolking. Men sprak alom zijn waardering uit omtrent het uitmuntende gedrag van de Nederlandse marinemannen.

Zaterdag 2 december 1972. Vertrek Izmir.
Na het anker te hebben gelicht werd opgestoomd naar de baai van Souda op het eiland Kreta waar op de bergtoppen sneeuw werd gezien. In deze baai bevond zich de Nato Missile Firing Installation die het hoofddoel vormde van deze Middellandse Zee reis. Hier zou de kruiser in samenwerking met de Amerikaanse Zesde Vloot Terrierprojectielen lanceren.
De week van maandag 4 tot vrijdag 8 december werd voornamelijk benut voor richtoefeningen met de Griekse luchtmacht, waarbij in de nachtelijke uren het schip nabij Souda een vaste ankerplaats had gevonden.

Vrijdag 8 december 1972. Aankomst Baai van Souda.
Het weekeinde werd doorgebracht aan de steiger van Souda, zodat de belangstelling voor het passagieren aanmerkelijk groter was. Zo was er onder meer een bustocht naar Heraklion en naar overblijfselen van het beroemde paleis Knossos. Vanwege de

late binnenkomst werden de beleefdheidsbezoeken tot de volgende dag uitgesteld. Op zondagmorgen moest het schip de steiger echter vrijmaken voor koopvaardijschepen en ging in de baai ten anker.

Maandag 11 december 1972. Vertrek Baai van Souda.
Meteen na anker op gaan werd koers gezet naar de Amerikaanse Zesde Vloot. De volgende morgen werd rond 11.00 uur binnen een tijdsbestek van 15 minuten met succes drie Terrierprojectielen op doelvliegtuigen afgevuurd. In de namiddag werd de nabespreking gevoerd waarop koers werd gezet richting het eiland Malta.

Donderdag 14 december 1972. Aankomst en vertrek La Valetta.
Op de voormiddag werd langs de Parlatorio Wharf in de Grand Harbour afgemeerd om olie te laden, waarna om 13.00 uur de trossen werden binnengehaald om koers te zetten naar de thuishaven.

Woensdag 20 december 1972. Aankomst Den Helder.
Op de achtermiddag arriveerde het schip langs de steiger in de Nieuwe Haven waar vele familieleden ter begroeting aanwezig waren en kon worden teruggezien op een geslaagde najaarsreis. Om 16.00 uur kon de grote exodus van het winterverlof beginnen.

Maandag 5 februari 1973. Vertrek Den Helder.
Voor een oefen- en vlagvertoonreis naar de Verenigde Staten vertrok het eskader vanuit de thuishaven in de volgende samenstelling:
Eskadercommandant: SBN P.J.F. van der Meer Mohr.
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Amsterdam
Hr.Ms. Drenthe
Hr.Ms. Holland.
Op de Noordzee volgde eerst een korte invaar- en opwerkperiode, waarbij als gevolg van het slechte weer een gedeelte van de oefeningen kwam te vervallen en in het Skagerrak onder de Noorse kust olie moest worden geladen.

Vrijdag 9 februari 1973. Aankomst Plymouth.
Het weekeinde werd voor een informeel bezoek in deze bekende pleisterplaats doorgebracht dat zich in hoofdzaak kenmerkte met het uitwisselen van beleefdheidsbezoeken.

Dinsdag 13 februari 1973. Vertrek Plymouth.
De vorige dag werd het Britse fregat HMS Minerva bij het eskader ingedeeld met aan boord ZKH Prins Charles. Vanwege het slechte weer werd het vertrek met een dag uitgesteld.
De oversteek naar de Azoren vond plaats in winden met orkaankracht en hoge zeeën, zodat er van enige oefening geen sprake was. Hierbij liep de Drenthe aan haar romp zoveel schade op dat het voor noodreparatie in Ponta Delgada moest binnenlopen en vandaar naar Nederland werd gezonden.

Zaterdag 17 februari 1973. Aankomst Ponta Delgada.
Deze haven werd aangelopen om olie te laden.

Zondag 18 februari 1973. Vertrek Ponta Delgada.
Geheel opgetopt werd aan de oversteek naar Bermuda begonnen.

Vrijdag 23 februari 1973. Aankomst Bermuda.
Na het afmeren in Hamilton voor een informeel bezoek werd HMS Minerva aan het eskader onttrokken. Gedurende het bezoek genoten alle opvarenden van het prachtige weer en natuurschoon van dit paradijsachtige eiland. De ingescheepte steelband van de Marinierskapel maakte naam en faam door een optreden bij meerrol en diverse festiviteiten.

Maandag 26 februari 1973. Vertrek Bermuda.
Met de brandstoftanks weer gevuld werd koers gezet naar de Amerikaanse kust, waarbij onderweg een woelige zee werd ontmoet met veel wind die een onrustige overtocht veroorzaakte met de nodige zeezieken.

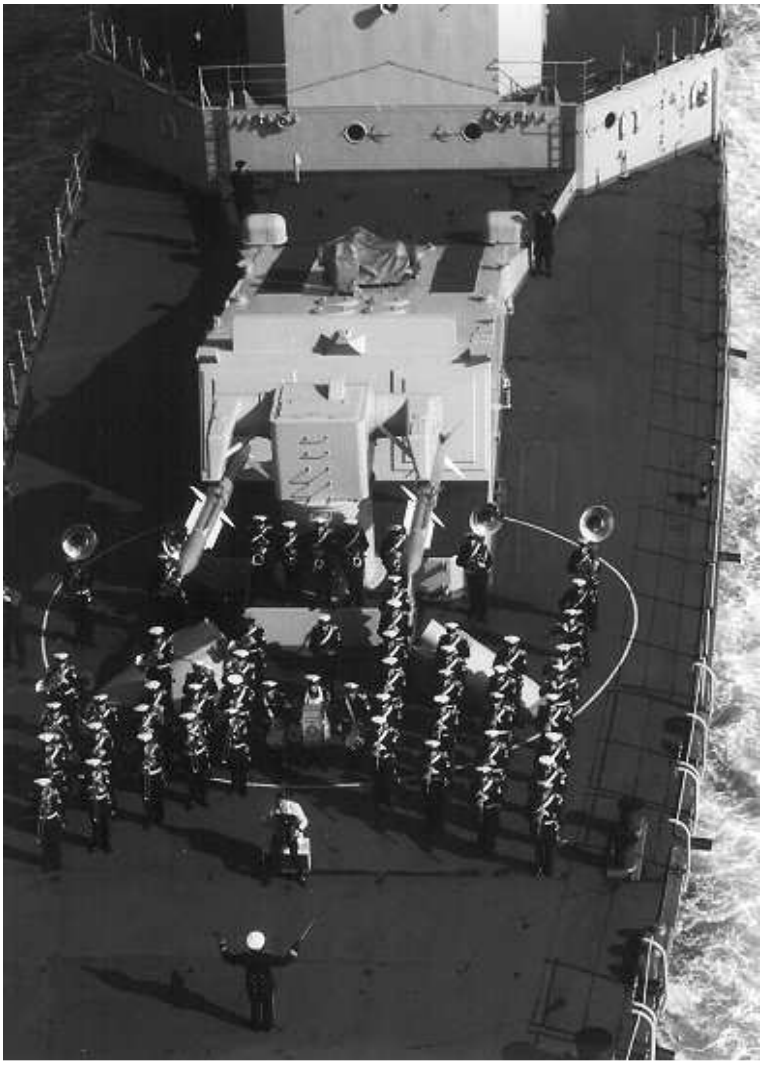
Donderdag 1 maart 1973. Aankomst Baltimore.
Met het binnenlopen van deze haven begon het vlagvertoongedeelte van deze reis, waarbij de schepen tevens *Holland Promotion* verrichten. In het kader hiervan vonden naast de gebruikelijke beleefdheidsbezoeken vele ontvangsten, lunches en bezoeken aan boord plaats. Uit reakties van het Amerikaanse bedrijfsleven bleek dat een en ander een groot succes was.

Vrijdag 6 maart 1973. Vertrek Baltimore, aankomst en vertrek Yorktown, aankomst en vertrek Norfolk.
Na het vertrek uit Baltimore werd via de Chesapeak Bay voor een kort bezoek naar Yorktown gestoomd om raketten te laden, om vervolgens voor enkele uren in Norfolk af te meren. Hierna werd met Amerikaanse eenheden geoefend en opgestoomd richting New York.

Donderdag 15 maart 1973. Aankomst New York.
Het informele bezoek aan New York stond eveneens in het teken van *Holland Promotion*, waarbij een zware wissel werd getrokken op de huishoudelijke dienst. Aan boord genoten de gasten van het Nederlandse nationale product in eet- en drinkbare vorm, terwijl de opvarenden volop gelegenheid kregen om deze facinerende metropool met al zijn beroemde bezienswaardigheden te bezichtigen.

Maandag 19 maart 1973. Vertrek New York.
Vermoeid maar voldaan vertrokken de schepen naar zee voor de thuisreis, waarbij de weergoden het eskader ditmaal eindelijk gunstig gezind bleken te zijn. Onderweg werd in Het Kanaal uit de Royal Fleet Auxilliary tanker Grey Rover olie geladen.

Woensdag 28 maart 1973. Aankomst en vertrek Rotterdam.
In Het Kanaal splitste de kruiser zich af van de overige schepen die naar Den Helder gingen, en zette het vlaggeschip koers naar Rotterdam. Deze achtweekse American Patrol oefenreis eindigde met een feestelijk tintje, toen voor Hoek van Holland naast de loods ook de Marinierskapel met John Woodhouse en zijn magic organ plus een voltallige cameraploeg van de NCRV-televisie aan boord kwamen voor de opname van een programma dat later op 17 mei werd uitgezonden.
Even voordat de havenhoofden werden gepasseerd volgde er een bijna historische ontmoeting. Voortgetrokken door sleepboten schoof het zusterschip ex-Hr.Ms. De Ruyter, nu onder de naam Almirante Grau, op weg naar de werf langs haar gelukkiger collega. De aan boord van de De Zeven verblijvende Peruaanse officieren keken het prachtige schip met blijdschap na..., bij anderen kwamen weemoedige herinneringen aan een vroegere plaatsing op dit fraaie schip naar boven.



Op 28 maart 1973 was de Marinierskapel met John Woodhouse aan boord ter gelegenheid van opname door de NCRV-televisie.
Foto IMH.

Donderdag 29 maart 1973. Aankomst Den Helder.
Eenmaal afgemeerd brak er een periode van onderhoud aan.

Donderdag 19 april 1973. Commandowisseling.
Tijdens een *alle hens voor de boeg* droeg met gebruikelijk ceremonieel KTZ. A.P.E.J.J. Besnard het een alle commando over aan KTZ. H.E. Rambonnet.

Maandag 7 mei 1973. Vertrek Den Helder.
Vooruitlopend op de nationale oefening *Rocking Nut* werd in de Noordzee en Noorse Zee een opwerkweek gehouden.

Vrijdag 11 mei 1973. Aankomst Den Helder.

Maandag 14 mei 1973. Vertrek Den Helder.
Het eskader was als volgt samengesteld:
Eskadercommandant: SBN P.J.F. van der Meer Mohr
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)

Hr.Ms. Holland
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Noord Brabant
Hr.Ms. Limburg
Hr.Ms. Overijssel
Hr.Ms. Amsterdam
Hr.Ms. Van Speijk
Hr.Ms. Van Galen
Hr.Ms. Evertsen
Hr.Ms. Zeehond
Hr.Ms. Potvis
Hr.Ms. Zwaardvis
Tevens vliegtuigen van de MLD.
Het eskader vertrok naar zee voor deelname aan de oefening *Rocking Nut* die van 14 tot 25 mei zou worden gehouden. Doel van de oefening was het uitvoeren van tactische operaties teneinde de operatieve vaardigheid van de schepen te vergroten.

Vrijdag 18 mei 1973. Aankomst Trondheim
Met uitzondering van de drie jagers van de Holland-klasse ging het eskader voor Trondheim ten anker.

Zaterdag 19 mei 1973. Vertrek Trondheim
Na anker op gaan volgde het tactische gedeelte van de oefening en stoomde het verband in een zich langzaam toespitsende conflictsituatie een ronde om de Färöereilanden onder de dreiging van lucht-, zee- en onderwatereenheden.

Woensdag 30 mei 1973. Aankomst Den Helder.
Na afloop van deze geslaagde en leerzame oefening werd in de thuishaven afgemeerd waar de nabespreking plaats vond. Het vlaggeschip onderging nu een onderhoudsperiode waarbij de bemanning met zomerverlof ging.

Maandag 3 september 1973. Vertrek Den Helder.
Voor deelname aan de NATO-oefening *Quick Shave*, waaraan ook Britse, Canadese, Portugese en Amerikaanse eenheden deelnamen, vertrok het eskader naar zee en was voor deze reis als volgt samengesteld:
Eskadercommandant: SBN P.J.F. van der Meer Mohr
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Drenthe
Hr.Ms. Amsterdam
Hr.Ms. Noord Brabant
Gezamenlijk werd op gestoomd naar het operatieterrein nabij de Portugese kust om het weekeinde in Lissabon door te brengen.

Vrijdag 7 september 1973. Aankomst Lissabon.
Het weekeinde in Lissabon stond in het teken van het uitwisselen van bezoeken aan NATO-partners, terwijl daarnaast het stralende nazomerweer werd gebruikt voor uitstapjes en excursies. Op de rede ten anker liggend werd geoefend in zelfbescherming tegen kikvorsmannen en vond de voorbespreking in het hoofdkwartier van de Commander Iberian Atlantic Area plaats.

Maandag 10 september 1973. Vertrek Lissabon.
De tactische oefening werd gehouden van 10 tot 20 september in de Atlantische Oceaan waarbij de eskadercommandant gedurende drie dagen het bevel over het gehele vlootverband voerde. De oefening eindigde ten anker liggend in de Falmouth Bay voor de nabespreking, waarna de kruiser zich van het eskader afzonderde en in haar eentje de Middellandse Zee opzocht voor deelname aan de multinationale oefening *Iles d'Or* die tussen 15 oktober en 27 november werd gehouden.
Tussen zaterdag 22 september en woensdag 24 oktober werden echter bezoeken gebracht aan Gibraltar, La Valetta, Heraklion en Souda Bay. Nabij Cartagena werd op woensdag 24 oktober rendez-vous gemaakt met andere eskaderschepen en deelgenomen aan de oefening

Vrijdag 26 oktober 1973. Aankomst Barcelona.
Voor een informeel bezoek werd het weekeinde in deze Catalaanse hoofdstad door gebracht met de gebruikelijke ontvangsten en uitstapjes.

Maandag 29 oktober 1973. Vertrek Barcelona.
In de nu komende week werden onderzeebootbestrijdings- en lucht/zeedoelschietoefeningen gehouden en werd bezoek ontvangen van Prins Claus die enkele dagen mee voer.

Vrijdag 2 november 1973. Aankomst Toulon.
Het weekeinde werd voor een informeel bezoek in Toulon doorgebracht, gevolgd door een routinebezoek in verband met de oefening *Iles d'Or.* Deze werd gehouden in het zeegebied ten westen van Corsica en Sardinië, waaraan ook Franse, Italiaanse en Britse schepen deelnamen.

Maandag 5 november 1973. Vertrek Toulon.

Dinsdag 20 november 1973. Aankomst en vertrek Toulon.
Voor korte tijd werd in de haven afgemeerd om daarna snel te vertrekken en de thuishaven op te zoeken.

Dinsdag 27 november 1973. Aankomst Den Helder.
Met het afmeren was er een einde gekomen aan een drukke oefenperiode en kon iedereen met een gerust hart van het winterverlof gaan genieten.

Maandag 18 februari 1974. Vertrek Den Helder.
Met aan boord een flink aantal nieuwelingen werd op de eerste vaardag van het nieuwe jaar als vlaggeschip met het eskader voor een oefenreis naar de Canarische eilanden vertrokken in de volgende samenstelling:
Eskadercommandant: SBN J.W.H. Wevers
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Amsterdam
Hr.Ms. Utrecht (tot 21 februari en vanaf 31 maart)
Hr.Ms. Van Galen (vanaf 11 maart)
Hr.Ms. Tonijn (tot 8 maart)
Hr.Ms. Zeehond (vanaf 11 maart)

Vrijdag 1 maart 1974. Aankomst en vertrek Las Palmas.
Het eskader meerde voor een routinebezoek in Puerto de la Luz, de haven van Las Palmas. Op maandag 4 maart gingen alle schepen behalve het vlaggeschip naar zee.

Maandag 11 maart 1974. Vertrek Las Palmas.

Zaterdag 16 maart 1974. Aankomst Las Palmas.
De oefeningen werden onderbroken om het weekeinde afgemeerd te kunnen doorbrengen.

Maandag 18 maart 1974. Vertrek Las Palmas.
Eenmaal in zee werd het oefenprogramma vervolgd en koers gezet naar de Spaanse kust.

Vrijdag 22 maart 1974. Aankomst Cadiz.
Het gehele eskader meerde voor een routinebezoek en ontspanning in de haven af.

Maandag 25 maart 1974. Vertrek Cadiz.

Zaterdag 30 maart 1974. Aankomst El Ferrol.
Slechts een gedeelte van het eskader bracht het een routinebezoek aan El Ferrol.

Maandag 1 april 1974. Vertrek El Ferrol.
Na het verlaten van de haven werd al oefenend opgestoomd naar de thuishaven.

Donderdag 4 april 1974. Aankomst Den Helder.

Donderdag 2 mei 1974. Vertrek Den Helder.
Samen met de Limburg werd de Helderse marinehaven verlaten om op te stomen naar Rosyth waar van 6 tot 20 mei werd deelgenomen aan de *Joint Maritime Course 742.*

Woensdag 22 mei 1974. Aankomst Den Helder.
Na het afmeren onderging het schip een stilligperiode waarin het gebruikelijke onderhoud werd gegeven en de bemanning met zomerverlof ging.

Vrijdag 31 mei 1974. Commandowisseling.
Volgens gebruikelijk ritueel droeg KTZ. H.E. Rambonnet het commando over aan KTZ. W. Gronggrijp met aansluitend zondagse dienst.

Vrijdag 30 augustus 1974. Vertrek Den Helder.
Uitgerust en in een fris jasje gestoken vertrok het vlaggeschip met de Van Galen en Van Speijk naar zee voor een formeel bezoek aan Helsinki om luister bij te zetten aan het officiële bezoek van Koningin Juliana en Prins Bernhard aan Finland. De reis stond in het teken van bijzonder fraai zomerweer, waarbij onderweg werd geoefend in het afgeven van saluutschoten.

Maandag 2 september 1974. Aankomst Helsinki.
Aangekomen voor de smalle haveningang van Helsinki denderden 21 saluutschoten voor de Finse vlag over het water van de Finse Golf, dat even later vanaf het uit 1748 daterende fort Suomenlinna gepast werd beantwoord. Onder de klanken van de beide volksliederen, gespeeld door de Finse militaire kapel, werd om 09.00 uur in de Katajanokkahaven, dicht bij het centrum van de stad, afgemeerd. Nog geen half uur later werden de eerste gasten aan boord ontvangen, gevolgd door de vele plichtplegingen.

Nog diezelfde middag werd een Hollandse Week geopend welke werd opgeluisterd door tamboers en pijpers en een detachement mariniers. Het OS&O-programma omvatte onder meer een rondrit door Helsinki en een dansavond. Na het neerhalen van de vlag bij zonsondergang werd door de schepen de contourverlichting ontstoken.

Woensdag 4 september 1974. Koninklijk bezoek.
Vroeg in de morgen werd er hard gewerkt en veel aandacht besteed aan het *poetsen en opknappen* van het schip dat keurig werd gepavoiseerd. De valreep werd vervangen door een vliegtuigtrap, afgestaan door de luchtvaartmaatschappij Finair, om het Koninklijk Paar dat om 17.15 uur onder de klanken van het Wilhelmus voet aan boord zette, gerieflijker te kunnen ontvangen. Hoewel dit bezoek van korte duur was werd het toch door de opvarenden als een hoogtepunt ervaren. Op donderdag en vrijdag stond het bol van de OS&O-activiteiten met excursies naar Lahti, Turku en Tampere, waarbij enkele fabrieken werden bezocht.

Zaterdag 7 september 1974. Vertrek Helsinki.
Meteen na het vertrek splitste het vlaggeschip zich af om alleen naar de Schotse wateren te stomen waarbij een dag later onderstaande bericht van de eskadercommandant op de dagelijkse orders prijkte:

> *…"Van Z.K.H. de Prins der Nederlanden vernam ik dat Z.K.H. bijzonder veel waardering had voor het uiterlijk aanzien van de schepen bij aankomst, vertrek en het passeren van Hare Majesteit, en voorts voor de correcte eerbewijze door de bemanningen en het goede en vlotte verloop van de ontvangst aan boord van het vlaggeschip. Ik kan daar slechts mijn gelukwensen aan toevoegen…"*

Vrijdag 13 september 1974. Aankomst Glasgow.
Na het afmeren in Glasgow ontmoette men enkele andere eskaderschepen waarmee van 16 tot 27 september werd deelgenomen aan de NATO-oefening *Northern Merger*.

Maandag 16 september 1974. Vertrek Glasgow.
Met het eskader werd deelgenomen aan bovengenoemde oefening.

Donderdag 3 oktober 1974. Aankomst en vertrek Kopenhagen.
Na afloop van de oefening werd de Deense hoofdstad aangelopen voor de nabespreking van de oefening, waarna op de achtermiddag werd ontmeerd om de thuisreis te ondernemen.

Zaterdag 5 oktober 1974. Aankomst Den Helder.

Maandag 21 oktober 1974. Vertrek Den Helder.
Voor de najaarsreis naar de Middellandse Zee was het eskader als volgt samengesteld:
Eskadercommandant: SBN J.W.H. Wevers
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip)
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Van Speijk
Hr.Ms. Zeeland
Hr.Ms. Drenthe
Hr.Ms. Utrecht (tot 16 november)
Hr.Ms. Zwaardvis
HMS Onyx
In de Middellandse Zee werd geoefend met eenheden van de Amerikaanse Zesde Vloot en enkele Italiaanse eenheden.

Vrijdag 1 november 1974. Aankomst Tunis.
Het oefenschema werd onderbroken om in alle rust het weekeinde voor een informeel bezoek aan Tunis te brengen.

Maandag 4 november 1974. Vertrek Tunis.

Zaterdag 9 november 1974. Aankomst Genua.
Het scheepsverband was inmiddels dringen aan een onderhoudsperiode toe waartoe voor een informeel bezoek in Genua werd afgemeerd.

Maandag 18 november 1974. Vertrek Genua.

Vrijdag 22 november 1974. Aankomst Gibraltar.
Voor een routinebezoek meerde het eskader in deze Britse Kroonkolonie af.

Maandag 25 november 1974. Vertrek Gibraltar.
Na het ontmeren stoomde het vlaggeschip individueel naar het Franse lanceergebied bij Les Landes voor Terrierlanceringen.

Vrijdag 29 november 1974. Aankomst Den Helder.
Met het afmeren was de laatste reis van 1974 voltooid en kon aan het schip onderhoud worden gegeven, terwijl de bemanning met winterverlof ging.

Maandag 27 januari 1975. Vertrek Den Helder.
Voor een winterreis naar de wateren rond Gibraltar was het eskader als volgt samengesteld:
Eskadercommandant: SBN J.W.H. Wevers
Hr.Ms. De Zeven Provinciën (vlaggeschip tot 6 juni)
Hr.Ms. Poolster
Hr.Ms. Friesland
Hr.Ms. Van Speijk
Via de Straat Dover werd naar Het Kanaal opgestoomd en geoefend met Britse en Franse vliegtuigen, waarbij de schepen werden geschaduwd door een aan de oppervlakte varende Russische onderzeeboot van de Juliett-klasse en een Russisch koopvaardijschip.

Vrijdag 7 februari 1975. Aankomst Gibraltar.
Om de bemanningen rust te gunnen werd voor een routinebezoek het weekeinde in Gibraltar doorgebracht.

Maandag 10 februari 1975. Vertrek Gibraltar.

Vrijdag 14 februari 1975. Aankomst Casablanca.
Behalve het bevoorradingsschip dat naar Tanger ging, bracht het eskader een informeel bezoek aan Casablanca dat voor de Friesland met enkele dagen werd verlengd voor routine-onderhoud.

Maandag 17 februari 1975. Vertrek Casablanca.

Zaterdag 22 februari 1975. Aankomst Lagos Baai.

Zondag 23 februari 1975. Vertrek Lagos Baai.
Nadat het weekeinde ten anker liggend was doorgebracht stoomde het eskader langs de Portugese kust waar de volgende dag de Rotterdam zich bij het verband vervoegde.

Vrijdag 28 februari 1975. Aankomst Brest.

Maandag 3 maart 1975. Vertrek Brest.
Nadat in Brest de benen gestrekt en de spieren door middel van sport waren losgemaakt werd ter afsluiting van deze winterreis een korte tactische oefening met de naam *Hot Dog* gehouden met deelname van de Franse marineluchtvaartdienst.

Vrijdag 7 maart 1975. Aankomst Den Helder.
Na afmeren kon aandacht aan het uiterlijk van het schip worden gegeven en dit in gereedheid worden gebracht voor de volgende reis.

Maandag 7 april 1975. Vertrek Den Helder.
Met het eskader werd naar zee vertrokken voor een opwerkperiode waarbij werd geoefend in de kustwateren van zuidwest Noorwegen en om gedurende een week deel te nemen aan de nationale oefening *Roaming Nut.*

Zaterdag 12 april 1975. Aankomst Scapa Flow.
Het weekeinde werd ten anker liggend in deze historische Britse marinebasis doorgebracht waar op 14 oktober 1939 het Britse slagschip HMS Royal Oak door de U-47 van Günther Prien werd getorpedeerd en zonk.

Zondag 13 april 1975. Vertrek Scapa Flow.
Na anker op gaan stoomde het eskader naar het Noordelijke gedeelte van de Noordzee en Noorse Zee waar van maandag 14 tot woensdag 23 april de nationale oefening *Roaming Nut* werd gehouden. Nadat deze naar tevredenheid was verlopen werd opgestoomd naar de Nederlandse kustwateren waar op donderdag 24 april met de Koninklijke Luchtmacht werd geoefend.

Vrijdag 25 april 1975. Aankomst Den Helder.

Dinsdag 6 mei 1975. Vertrek Den Helder.
Op de voormiddag werd samen met de Friesland naar zee vertrokken voor een vlagvertoon- en oefenreis die tot vrijdag 30 mei zou duren.

Woensdag 7 mei 1975. Aankomst Antwerpen.
Met de gebruikelijke eerbewijzen werd in Antwerpen voor een informeel bezoek en vlagvertoon afgemeerd waar een uitgebreid sociaal programma werd afgewerkt met een cocktailparty en een galabanket.

Maandag 12 mei 1975. Vertrek Antwerpen.

Vrijdag 16 mei 1975. Aankomst Rotterdam.
In Rotterdam werd voor een routinebezoek aan de Parkkade afgemeerd. Doch op zondag 18 mei kwam het brandpiket in actie om assistentie te verlenen bij het blussen van de brand in het restaurant Bellevue langs de Parkkade dat helaas hierbij verloren ging.

Dinsdag 20 mei 1975. Vertrek Rotterdam.
Met aan boord enkele militaire autoriteiten van de Marinestaf en de Verenigde Chefs van Staven werd onder de muzikale klanken van de Marinierskapel naar zee vertrokken. Op de platvoet werden de gasten op de rede van Den Helder gedebarkeerd na eerst enkele demonstraties te hebben bijgewoond.

Vrijdag 23 mei 1975. Aankomst Plymouth.
Inmiddels had de Isaac Sweers zich bij het duo vervoegd en werd voor een informeel bezoek het weekeinde in Plymouth doorgebracht.

Dinsdag 27 mei 1975. Vertrek Plymouth.
Na het vertrek werd naar de Nederlandse kust gestoomd waar de volgende twee dagen met vliegtuigen van de MLD werd geoefend.

Donderdag 29 mei 1975. Aankomst Den Helder.
Met het beëindigen van deze reis was een einde gekomen aan de lange en eervolle loopbaan van Hr.Ms. De Zeven Provinciën als vlaggeschip bij de Koninklijke marine. Op vrijdag 6 juni 1975 werd namelijk de vlag van de eskadercommandant neergehaald die nu met zijn staf overging op Hr.Ms. Van Galen. Hiermede werd de kruiser definitief aan het eskader onttrokken.

Vrijdag 17 oktober 1975. Uit dienst gesteld.
In het kader van de voorgestelde bezuinigingsmaatregelen werd op deze dag Hr.Ms. De Zeven Provinciën door de commandant, KTZ. W. Gonggrijp, voor de laatste maal uit dienst gesteld, waarbij hij tevens zijn commando overdroeg aan de waarnemend commandant, KLTZ. (administratie) C.L. Dekking. De bemanning werd grotendeels overgeplaatst en slechts een detachement bleef aan boord voor noodzakelijk onderhoud en lopende zaken.

Woensdag 9 juni 1976. Uit de sterkte afgevoerd.
DE MINISTER VAN DEFENSIE 's-GRAVENHAGE, 10 JUNI 1976
Nummer: 885460/885071
Onderwerp: Afvoeren uit de sterkte der zeemacht van Hr.Ms. De Zeven Provinciën.

Gelet op de Koninklijke machtiging, verleend bij kabinetsrescript nr. 79 van 9 juni 1967;
Gehoord het advies van de chef van de marinestaf en de vlagofficier materieel;

Besluit:
1 Hr.Ms. De Zeven Provinciën wordt met ingang van de datum van deze beschikking uit de sterkte der zeemacht afgevoerd;

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

3 De beschikkingen waarbij de uitrustingsbescheiden voor Hr.Ms. De Zeven Provinciën zijn vastgesteld zullen op een nader te bepalen datum worden ingetrokken;

4 Het voornoemde vaartuig zal ter verkoop worden overgedragen aan de dienst der domeinen.

DE MINISTER VOORNOEMD
voor deze
DE PLV. SECRETARIS-GENERAAL
w.g. M. de Jonge, wnd.

Ruim 22 jaar had Hr.Ms. De Zeven Provinciën vele malen als vlaggeschip bij de Koninklijke marine dienst gedaan waarbij was gebleken dat het niet alleen een fraai schip, maar bovendien een gevechtswaardig- en zeer waardevol schip was geweest dat zware stormen en hoge zeeën had doorstaan in soms moeilijke perioden.
Opmerkelijk is, en voor de opvarende misschien jammer, dat de kruiser nimmer in de Indische Oceaan of de Pacific Ocean, doch in hoofdzaak op het Westelijk Halfrond heeft gevaren. Duizenden opvarenden hebben niettemin dierbare herinneringen aan de talloze reizen met bezoeken aan vele buitenlandse havens.
Volgens opgave heeft de kruiser 230.000 zeemijl afgelegd in nationaal verband, waarbij tijdens NATO-oefeningen nog eens 170.000 zeemijl bij moet worden opgeteld, zodat in totaal ongeveer 400.000 zeemijlen werden afgelegd.

Woensdag 9 juni 1976. Vertrek Den Helder, aankomst Rotterdam.
Na het vertrek werd opgestoomd naar de Rotterdamse Droogdok Maatschappij voor onderhoud en verbouwing tot helikopterkruiser, geschikt voor drie Sea King helikopters. Het gehele hoofddek werd tot boven het achterschip doorgetrokken en achter de achterschoorsteen een hangaar gebouwd.

Vrijdag 25 juni 1976. Commandowisseling.
Waarnemend commandant, KLTZ.(A) C.L. Dekking droeg met gepast ceremonieel het commando over aan LTZ.1 (T) J.N. Meijer welke tot 3 maart 1978 aan boord bleef.

Dinsdag 17 augustus 1976. Verkoop aan Peru.
Op deze dag werd de kruiser, compleet met bijbehorende sloepen, aan de marine van Peru verkocht voor de somma van ƒ 34.000.000,-, waarbij tevens de naam werd gewijzigd in BAP Almirante Aquirre met naamsein CL 84.
Bij de verkoop werd de voltallige Terrierinstallatie met bijbehorende technische apparatuur van boord gehaald en aan de Amerikaanse marine teruggegeven.

Dinsdag 31 oktober 1977. Vertrek Rotterdam.
Nadat de verbouwing tot een goed einde was gekomen werd op deze dag Nederland voorgoed verlaten en koers gezet richting Peru. Daar aangekomen werd het schip op 24 februari 1978 officieel als helikopterkruiser in dienst gesteld.

VERANTWOORDING GEBRUIKTE BRONNEN.

1 Archief Hr.Ms. De Zeven Provinciën, Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag.

2 Jaarboeken van de Koninklijke marine, diverse jaargangen, Den Haag.

3 Tussen vloot en politiek, J.J.A. Wijn, Den Haag.

4 Scheepsjournaals (42 stuks), Algemeen Rijks Archief, Den Haag.

5 Chronoligisch overzicht Hr.Ms. De Zeven Provinciën, H.J.G. Floor, Weesp.

6 Maandblad Alle Hens, diverse jaargangen.

7 Uittreksel Mari-team, Amsterdam, H. van Kuilenburg.

8 Fotomateriaal H.H. Kragt, Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag.

9 Maandblad De Wekker, juli 1953, bedrijfsorgaan van de RDM

10 Dagblad De Telegraaf, 28 maart 1956.

11 Databestand auteur.

INHOUDSOPGAVE.

Inleiding	3
De voorgeschiedenis	4
Scheepsuitrusting	13
Specificaties	15
Lijst van commandanten	16
Naamgeving	17
Het scheepsembleem	18
Levensloop 1e fase	19
Verbouwing tot geleidewapenkruiser	65
Levensloop 2e fase	70
Verantwoording gebruikte bronnen	136
Inhoudsopgave	137

IN DEZE REEKS ZIJN REEDS VERSCHENEN:

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

Nederlandse torpedobootjagers.

Onderzeebootjagers van de Holland- en Friesland-klasse.

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

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

Nederlandse Motortorpedoboten (MTB's).

Alle schepen van de Mijnendienst in woord en beeld.

De Van Speijk-klasse fregatten.

De Standaardfregatten van de Kortenaer-klasse.

De kruiser Hr.Ms. De Ruyter.

De kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën.

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

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

De geschiedenis van Hr.Ms. Overijssel.