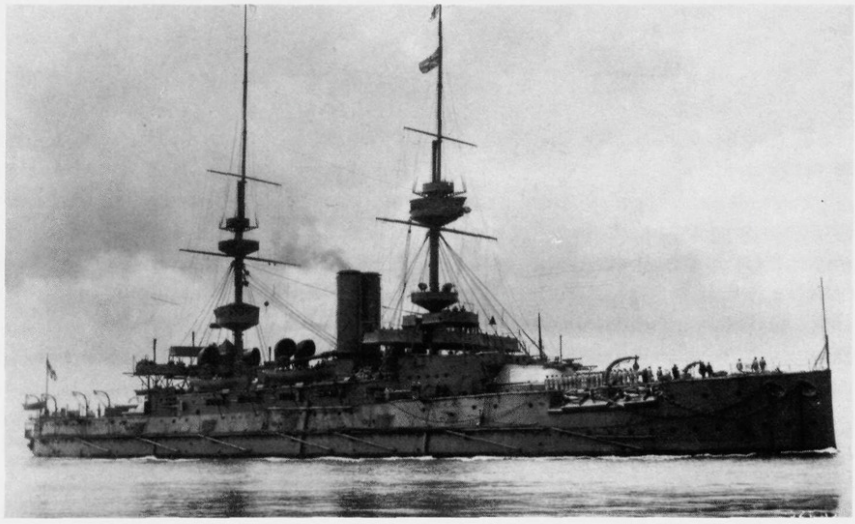
ACHTSTE UITGAVE KRING VAN 'VRIENDEN VAN DE HONDSBOSSCHE', 1989
correspondentieadres: Postbus 22, 1800 AA Alkmaar, telefoon 072-193636

H.M.S. Prince George
van slagschip tot kustverdediging

door Will Conijn en Wil Janssen



De 'Prince George' in volle glorie, stomend in het Kanaal. Het slagschip maakte toen (1901) deel uit van de Britse Home Fleet, met Portsmouth als thuishaven. Foto National Maritime Museum Greenwich, Londen.

Voorwoord

Een mooie zomerdag in 1986 aan de Hondsbossche Zeewering. Gewapend met een verrekijker tuur ik in de verte. Af en toe een schip op afstand. Zeevogels bij de vleet. Op de strekdammen hengelaars. Fietsers en wandelaars op de dijk. Af en toe een vrachtwagen van het hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier, beheerder van de dijk. Onbekend met de situatie vraag ik voorbijgangers naar de herkomst van een scheepswrak bij dam 24. 'De sinaasappelenboot', is meermalen het antwoord. Het zegt me niets.
Een week later, op een winderige dag, ontdek ik al fietsend aan de landzijde van de dijk een simpele houten keet, waarbij een groot bord met het opschrift 'De dijk te kijk'. Ik blijk gestuit te zijn op het informatie-centrum van het hoogheemraadschap. Tot m'n grote vreugde bevinden zich daar ook enkele foto's van het scheepswrak dat zo zeer tot m'n verbeelding sprak. De 'sinaasappelenboot' blijkt het restant te zijn van de *Prince George*, een voormalig Brits oorlogsschip uit de Eerste Wereldoorlog! Mijn belangstelling is nu helemaal gewekt en de speurtocht krijgt gestalte. Het duurt niet lang of ik krijg contact met Wil Janssen uit Camperduin, die zich al jaren toelegt op de geschiedenis van de regio Schoorl en het daarbij behorende kustgebied tussen Camperduin en Petten.
Het gevolg van dit contact: een geweldige hoeveelheid gegevens en foto's, die weldra een paar flinke ordners vullen. Reden genoeg voor een nieuwe uitgave van de Kring van 'Vrienden van de Hondsbossche'. Het resultaat van onze gezamenlijke arbeid ligt nu voor u.

Will Conijn, Den Helder

Een Brits slagschip uit 1895

ENIGE TECHNISCHE GEGEVENS EN DE LEVENSLOOP VAN DE 'PRINCE GEORGE' TOT 1914

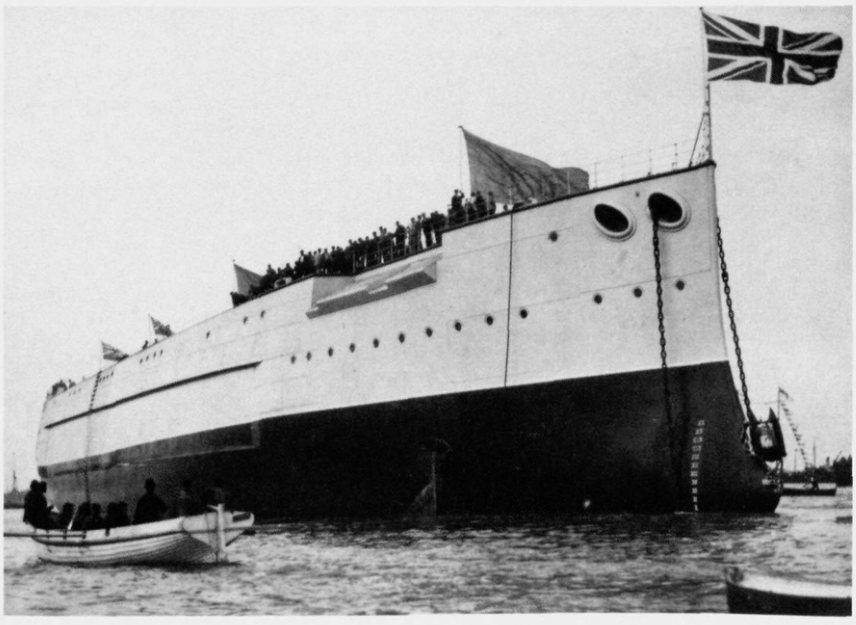
In de periode 1860–1890 maakte de bouw van oorlogsschepen een ongekende ontwikkeling door. Na verbetering van de stoommachine door James Watt tussen 1769–1800, werd de stoomkracht benut voor de aandrijving van raderschepen. Bij enige zeegang bleken de schepraderen echter zeer kwetsbaar te zijn, zodat naarstig gezocht werd naar een oplossing voor dit probleem. Een grote verbetering werd bereikt, toen omstreeks 1850 het door een schroef aangedreven schip in gebruik kwam, zij het, dat deze schepen nog volledig getuigd waren en hoofdzakelijk door zeilen werden voortbewogen. De snelheid was niet erg groot, zodat men de schroef tijdens het zeilen uit het water kon ophalen, teneinde de wrijvingsweerstand te verkleinen.

De destijds gebruikte houten oorlogsfregatten en korvetten, voorzien van een (hulp)stoominstallatie, bleken niet meer te voldoen, zodat men overging op een nieuw type oorlogsschip, de ijzeren, later stalen kruiser met gedeeltelijke bepantsering, zonder tuigage. Op de fregatten waren de kanons namelijk op de toen gebruikelijke wijze in de brede zij opgesteld, langsscheeps dus. Bij het kruiser-type werden de kanons opgesteld in torens, waarbij de zwaarste stukken geschut werden ondergebracht in de torens op het voor- en achterdek. De taak van de kruiser was allereerst het voeren van een handelsoorlog, dat wil zeggen het afbreuk doen aan de vijandelijke en het beschermen van de eigen handelsvloot, zoals in de Amerikaanse Burgeroorlog werd gedemonstreerd.
Tot omstreeks 1875 is er van verandering in de bouw van kruisers niet veel merkbaar, voornamelijk omdat de aandacht werd opgeëist door de ontwikkeling van pantserschepen. Immers ook de verbetering van het scheepsgeschut stond niet stil. De uitvinding van de springgranaat, die de ronde ijzeren kanonskogel verving, maakte het noodzakelijk de schepen van een doelmatige pantsering te voorzien.

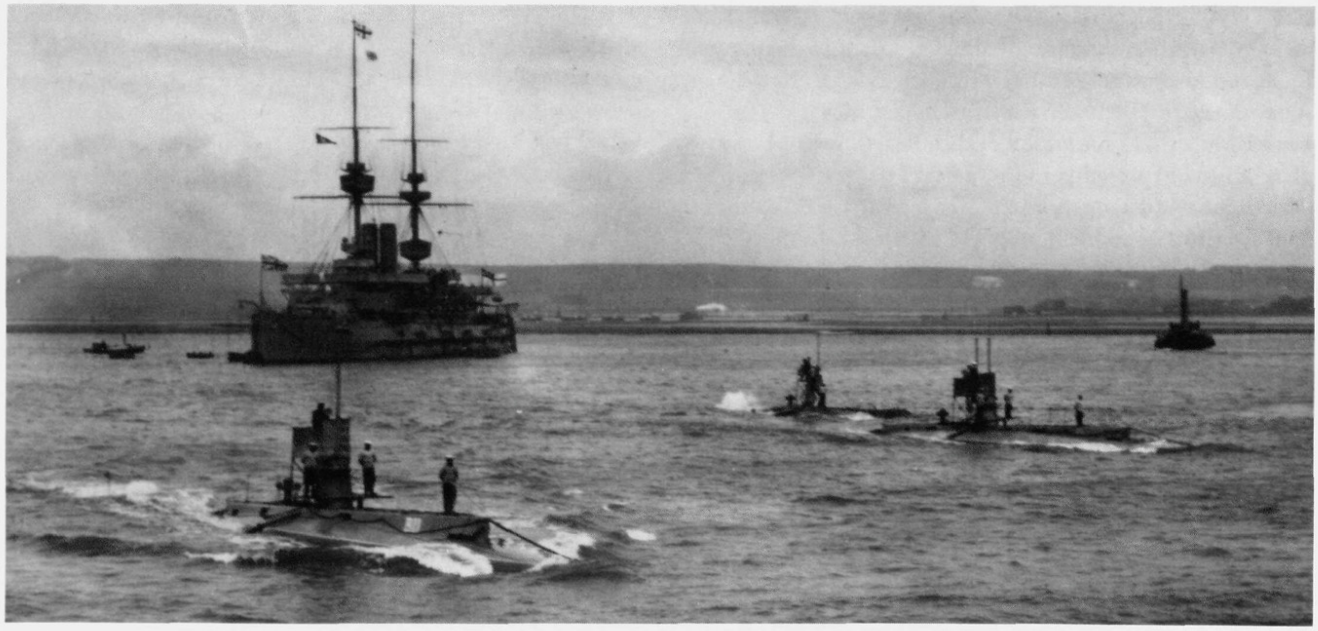
SLAGSCHEPEN EN DREADNOUGHTS

Een volgende stap was de bouw van de pantserkruiser, een oorlogsbodem voorzien van een volledige pantsergordel en een pantserdek. Na 1890 komt men het woord 'pantserschip' echter nauwelijks meer in de vocabulaire tegen. Men spreekt dan vrijwel algemeen van 'slagschip'. Dit type schip, dat de kern van de slagvloot vormde, was de ideale oorlogsbodem, die het tegen elke tegenstander kon opnemen. Zijn projectielen konden de pantsering van de opponent doorboren, terwijl de eigen bepantsering intact bleef.

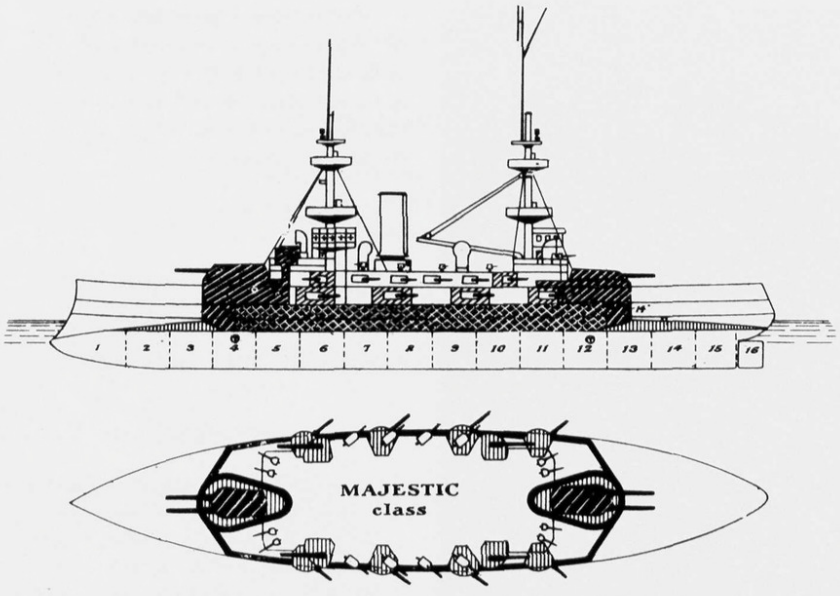
Tegen het einde van de 19de eeuw was een soort 'eenheidsschip' ontstaan. Slagschepen uit die tijd werden alle ongeveer naar dezelfde inzichten gebouwd. De vuurkracht werd geleverd door een zware batterij van enkele kanons in torens, opgesteld op voor- en achterschip en door een uitgebreide batterij van kanons van verschillend kaliber in torens of kazematten, geplaatst op of in de citadel, de centraal geplaatste opbouw. Tevens waren vele



De feestelijke tewaterlating van de 'Prince George' op 22 augustus 1895 te Portsmouth. De Britse vlag ('Union Jack') wappert van de voorsteven. Door het nog ontbreken van de bewapening en de bepantsering ligt ze hoog op het water. Het slagschip kreeg aan de boeg drie zware ankers; twee aan stuurboord en een aan bakboord, waarvoor uitsparingen in het dek waren aangebracht. Foto Imperial War Museum, Londen.



lichte snelvuurkanons aanwezig voor het afslaan van aanvallen van torpedoboten en dergelijke. De bepantsering was zeer uitgebreid.
De voortstuwing vond plaats door middel van triple-expansie stoommachines, terwijl voor de stoomproduktie gebruik werd gemaakt van door kolen gestookte waterpijpketels, waardoor een snelheid kon worden bereikt van zo'n 29 mijl (circa 54 km) per uur. Toen in de jaren '90 van de vorige eeuw in Engeland het tekort aan kruisers manifest werd, dienden verouderde schepen vervangen te worden door nieuwbouw. De Engelse oorlogsvloot was destijds de machtigste ter wereld. Haar sterkte werd in de internationale vlootovereenkomsten zodanig geregeld, dat zij krachtiger was dan de twee grootste vloten, waartegen zij zou kunnen moeten strijden.
In 1897 omvatte de Engelse vloot 330 schepen met in totaal 92.000 koppen. Ter vergelijking in 1912: 570 schepen, waaronder 19 dreadnoughts, 43 andere linieschepen, 41 pantserkruisers, 86 lichte kruisers met een totaal aantal bemanningsleden van 197.000! In een memorandum van Lord George Hamilton vatte deze het minimum nieuwbouw-programma samen, waarin onder meer zeven slagschepen waren opgenomen. Gespreid over een periode van vijf jaar zouden de uitgaven daarvoor zo'n 31 miljoen pond sterling bedragen. Een formidabele som als we ons realiseren dat een pond des-



Boven: De 'Prince George' in 1907 voor de Engelse kust. Op de voorgrond drie onderzeeërs, waarvan de voorste (de B11) op 13 december 1914 het Turkse slagschip 'Messudieh' in de baai van Chanak tot zinken bracht. Foto Imperial War Museum, Londen.

De slagschepen van de Majestic-klasse behoorden destijds tot de grootste oorlogsbodems. Behalve de 'Prince George', maakten de 'Ceasar', 'Hannibal', 'Illustrious', 'Jupiter', 'Magnificent', 'Majestic', 'Mars' en 'Victorious' deel uit van deze klasse. Ze werden tussen 1893 en 1898 gebouwd. Hiernaast: profiel en dekplan. Illustratie uit Jane's Fighting Ships 1905–'06.

tijds twaalf gulden waard was. De bewapeningswedloop tussen de rivaliserende mogendheden was in volle gang. Engeland keek met argusogen naar de Fransen en de Russen, die tezamen dertien slagschepen konden inzetten. Lord Spencer had inmiddels een ambitieus nieuwbouwprogramma gepresenteerd dat na veel geharrewar in het parlement werd aangenomen. Het omvatte niet minder dan 159 grotere en kleinere oorlogsbodems. In de zwaarste klasse, de *Majestic*-klasse, werden negen slagschepen op stapel gezet. Een daarvan was de *Prince George*.

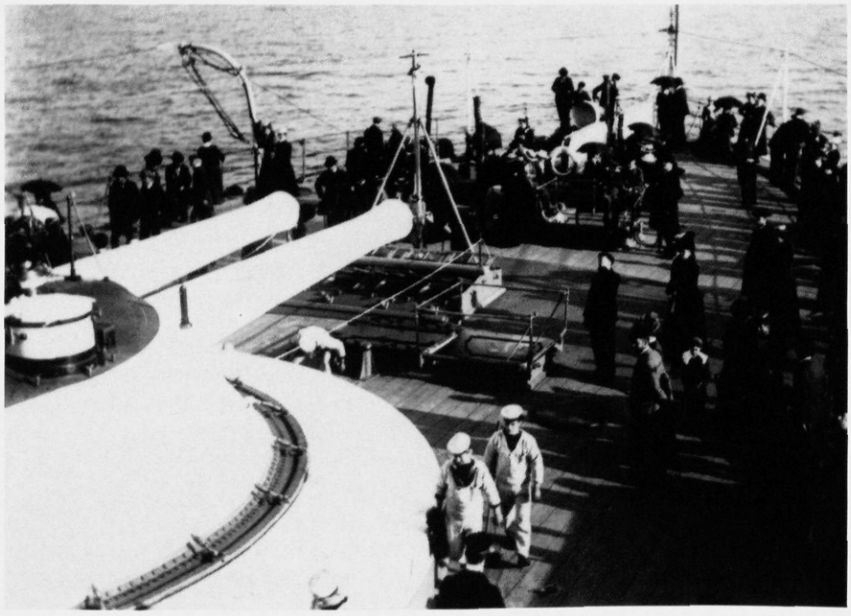
De geweldige vuurkracht die deze oorlogsbodems konden ontwikkelen, kan het best als volgt worden geïllustreerd. De vier kanons van 12 inches, die 46 ton wogen, konden granaten van 390 kg afvuren die op een afstand van bijna een kilometer een ijzeren plaat van 85 cm dik konden doorboren. Een aantal van deze kanons van schepen van de *Majestic*-klasse werden in 1915 gemonteerd op zogenaamde monitors. Door verbeterde elevatie kon goed gericht vuur tot op twintig kilometer afstand worden afgegeven. Monitors waren oorspronkelijk in de Amerikaanse burgeroorlog (1861) gebruikte pantserschepen, zonder masten, die slechts weinig boven het water uitstaken, voorzien van twee stukken geschut in een draaibare pantsertoren. Ze bleken weinig zeewaardig.

De oorlogsbodems van de *Majestic*-klasse waren de grootste slagschepen ooit gebouwd. Rond de romp was een bepantsering aangebracht van maximaal 45 cm dikte! In de loop der jaren werden alle schepen van de *Majestic*-klasse, op twee na, uitgerust met oliegestookte voortstuwingsmachines. Men kende in die tijd ook 'mixed-fuel' schepen, waarbij stookolie over de kolen werd gesproeid en niet apart verbrand.

Alle schepen waren bovendien uitgerust met torpedoafweernetten. Deze stalen netten lagen opgerold aan dek en konden wanneer een aanval met torpedo's werd verwacht, snel aan bomen (of spieren) van ruim 9 m lengte rond het gehele schip uitgezet worden. Men kon met neergelaten netten nog met een snelheid van 6 knopen (11 km) blijven stomen. Hoe indrukwekkend de Britse vloot na het gereedkomen van Lord Spencer's nieuwbouwprogramma ook was geworden, de ontwikkeling van het zeewapen was nog lang niet beëindigd.

Tien jaar na de ingebruikneming van de *Prince George* kwam in 1906 in de bouw van slagschepen een grote wijziging: de zogenaamde 'dreadnought' werd geïntroduceerd. De middelbare batterij verdween grotendeels en de zware batterij werd belangrijk uitgebreid. Tevens werd de snelheid belangrijk opgevoerd door de toepassing van turbines, terwijl men als brandstof in plaats van kolen, olie ging gebruiken.

De schepen werden groter en ook het kaliber van de kanons nam toe. Het zal duidelijk zijn, dat het op 10 december 1894 bij de marinewerf te Portsmouth in Engeland op stapel gezette slagschip *Prince George* derhalve bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 alweer behoorlijk verouderd was.



Vreedzaam tafereel tijdens een bezoek van Engelse burgers, verzameld onder de dreigende lopen van de 30,5 cm kanons op het achterdek van de 'Prince George'. Foto National Maritime Museum Greenwich, Londen.

Links: De 'Prince George' in 1911. Zij krijgt Devonport als thuishaven. Duidelijk zichtbaar is de zware bewapening. Foto National Maritime Museum Greenwich, Londen.

ENIGE TECHNISCHE GEGEVENS VAN H.M.S. PRINCE GEORGE

gebouwd	marinewerf te Portsmouth (Dockyard), Engeland
kiellegging	10 september 1894
tewaterlating	22 augustus 1895
oplevering	26 november 1896
bouwkosten	895.504 Engelse Ponden (*f* 10.746.048) waarbij nog 70.100 Engelse Ponden (*f* 841.200) voor de bewapening
afmetingen	lengte 390 ft (118,87 m) breedte 75 ft (22,86 m) diepgang 26,5–27,5 ft (8,08–8,38 m)
bewapening	totaal gewicht 1.580 ton, bestaande uit: 4 × 12 inches (0,30 m) 12 × 6 inches (0,15 m) 12 × 3 pounders (1,36 kg) 16 × 12 pounders (5,44 kg)
bepantsering	4.535 ton = 30,4% (!) van het totale gewicht
torpedo-lanceerbuizen	5 × 18 inches (0,45 m)
maximum snelheid	bij 12.000 pk: 17 knopen (31,48 km)
voortstuwing	stoom (triple-expansie)
kolenbunkers	900/1900 ton + 400 ton olie
bemanning	tussen de 672 en 757 koppen

Enkele verklaringen

Dreadnought (Engels voor 'Vreesniets')
Engels slagschip van die naam van 22.000 ton waterverplaatsing, machinevermogen 23.000 apk., snelheid 21 mijl/u, bewapening 10 kanons van 12 cm en 24 van 7,5 cm, pantsergordel 28 cm, afmetingen van het schip 156 m lang, 25 m breed, bovendien uitgerust met torpedolanceerinrichtingen.
De *Dreadnought* heeft haar naam gegeven aan alle schepen van dit zelfde type en zelfs aan later gebouwde grotere, die men superdreadnoughts noemde.

Gebruikte Engelse maten
1 foot = 12 inches = 1/3 yard = 0,3048 meter
1 inch = 0,0254 meter
1 pound = 0,4536 kilogram
1 knoop = 1 zeemijl = 1852 meter

Houwitser
Een houwitser is korter en dikker dan een kanon, maar slanker dan een mortier.

Kanons
In tegenstelling tot het landleger waar men in meervoud over kanonnen spreekt, bezigt men in marinekringen de term kanons.

Naamgeving schip
Navraag bij Britse maritieme musea leerde dat de naam *Prince George* geen betrekking heeft op leden van de Britse koninklijke familie rond de eeuwwisseling. In de loop der eeuwen werden meerdere Britse oorlogsbodems voorzien van deze naam.

Springgranaat
In 1895 komt de brisant-granaat in gebruik. Bij de marine spreekt men echter over springgranaat.

Stoomturbine
Primair roterend krachtwerktuig, waarin stoom van hoge druk en temperatuur wordt omgezet in stoom met een hoge snelheid. De stoomstraal met hoge snelheid wordt aangewend om een as of rotor in draaiende beweging te brengen door middel van daarop aangebrachte schoepen.

Triple-expansie stoommachine
Krachtwerktuig voor aandrijving van de scheepsvoortstuwer (schroef, scheprad) of van een hulpwerktuig (pomp, anker) waarin het vermogen wordt geleverd door stoom te laten expanderen. Eerst nadat zacht stoommachinestaal beschikbaar kwam voor de stoomketelbouw kon de druk worden opgevoerd en kwam de triple-expansiemachine (A.C. Kirk 1881) tot ontwikkeling, die de standaardmachine werd en dit bleef tot de Tweede Wereldoorlog. Bij de triple-expansiemachine expandert de stoom in drie trappen:
ten eerste in de HD-cilinder (kleinste boring); dan in de middeldruk MD-cilinder (grotere boring) en tenslotte in de LD-cilinder (grootste boring).
De beroemdste triple-expansiemachine is die welke als hoofdwerktuig in de bekende Liberty-schepen werd gebruikt.

DE LEVENSLOOP
VAN H.M.S. PRINCE GEORGE
TOT 1914

augustus 1895 Op de Portsmouth Dockyard, de op één na oudste en de belangrijkste Britse marinewerf – gesticht in 1540 – wordt de *Prince George* met veel feestvertoon te water gelaten.

november 1896 In actieve dienst genomen na de afbouw van ruim een jaar. Het schip gaat dienst doen in het Kanaal en heeft Portsmouth als thuishaven .
Kapitein: A.A. Chase Parr.

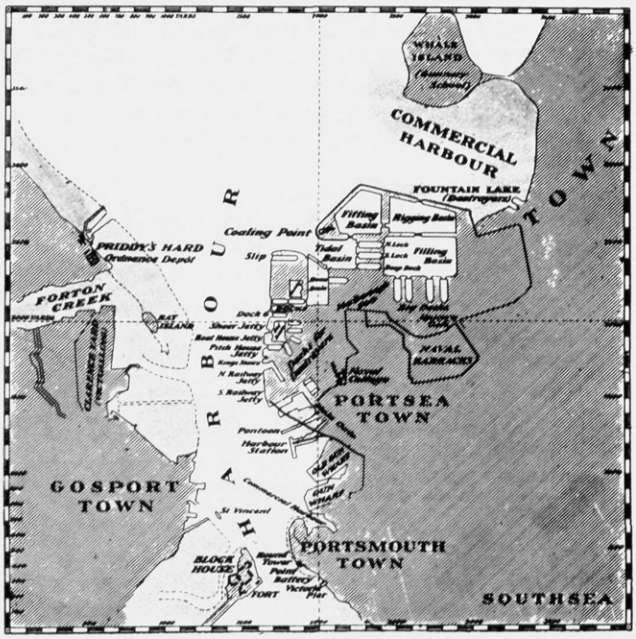
juni 1899 Kapitein: A. Barrow.

oktober 1900 Kapitein: R.A.J. Montgomerie.

november 1901 Kapitein: A.C. Clarke.

september 1903 Kapitein: F.L. Campbell.

oktober 1903 De *Prince George* komt nabij Ferrol in aanvaring met het zusterschip *Hannibal* en loopt daarbij schade op aan de bepantsering, het casco en de waterdichte schotten.



De Royal Dockyards te Portsmouth omstreeks 1900, de op een na oudste marinewerf van Groot-Brittannië. Er werkten destijds zo'n 8000 mensen. Illustratie uit Jane's Fighting Ships 1905–'06.

De *Hannibal* heeft geen schade. De reparaties aan de *Prince George* worden nog hetzelfde jaar uitgevoerd. De schuldvraag blijft onbeantwoord.

juli 1904 Grote onderhoudsbeurt, waarbij onder andere de machines worden omgebouwd voor oliestook.

januari 1905 De *Prince George* wordt aan de reserve-vloot toegevoegd.
Kapitein: R.H.S. Stokes.

februari 1905 Het schip gaat naar de Atlantic Fleet.

maart 1905 Nabij Gibraltar een aanvaring met de Duitse kruiser *Friedrich Karl*, door een navigatie-fout van de laatste. Ze loopt wederom schade op.

juli 1905 Weer ingedeeld bij de Channel Fleet.

maart 1907 Van maart 1907 tot februari 1909 is de *Prince George* het vlaggeschip van vice-admiraal Sir Alexander E. Bethell, commandant van de Derde Vloot in het Engelse Kanaal, de Portsmouth Division van de Home Fleet.
Kapitein: S.H.M. Login.

1908 Kapitein: A.M. Farquhar.

1909 In dit jaar volgt een grote dokbeurt.
Kapitein: P.W. Bush.

december 1909 Het schip raakt bij Portsmouth op drift en komt in aanvaring met de kruiser *Shannon*, waarbij aanzienlijke schade ontstaat.

december 1909 In dezelfde maand met de kernbemanning weer toegevoegd aan de Portsmouth Division van de Home Fleet.

1910 Weer een grote dokbeurt.
Kapitein: H.H. Bruce.

januari 1911 Kapitein: Drury St. A. Wake.

juni 1911 Kapitein: A.H. Limpus. De *Prince George* weer vlaggeschip.

augustus 1911 Het schip krijgt, als onderdeel van de Home Fleet, Devonport als thuishaven.

juni 1912 Van juni 1912 tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog maakt het deel uit van het 7de slag-eskader (Battle Squadron) van de Derde Vloot.

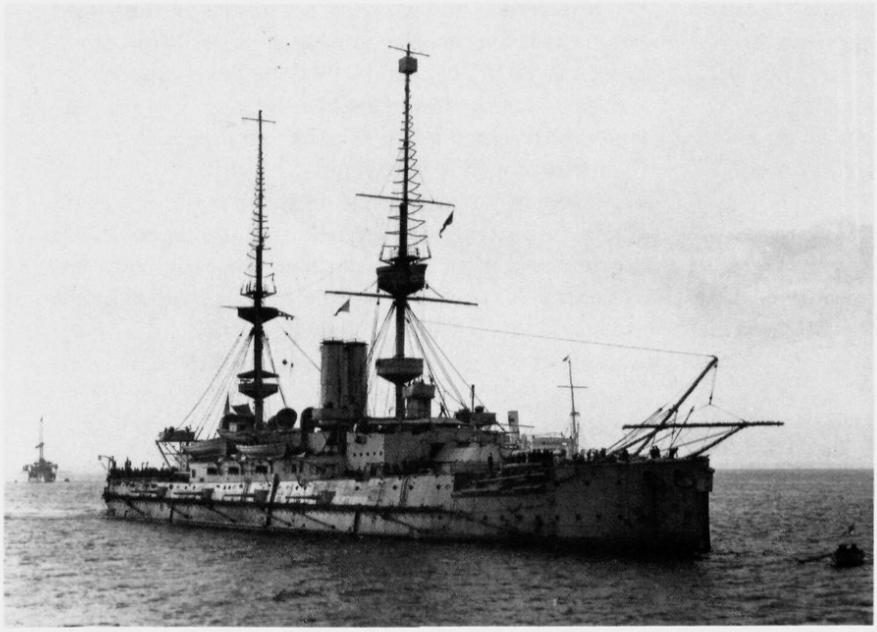
juli 1912 Kapitein: Godfried Tuke.

september 1913 Kapitein: J.B. Sparks.

januari 1914 Kapitein: H.F.G. Talbot.

De Eerste Wereldoorlog en de rol van de *Prince George*

Als in juli 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbreekt, is de *Prince George* het vlaggeschip van het 7de eskader slagschepen. In deze functie heeft het een belangrijke taak als dekking van het transport van het Britse expeditieleger over het Kanaal naar Frankrijk. Kapitein is G.H. Todd; in september vlaggeschip onder vice-admiraal Sir Alexander E. Bethell. De belangrijkste oorlogstaak vervult de *Prince George* evenwel in de oostelijke wateren



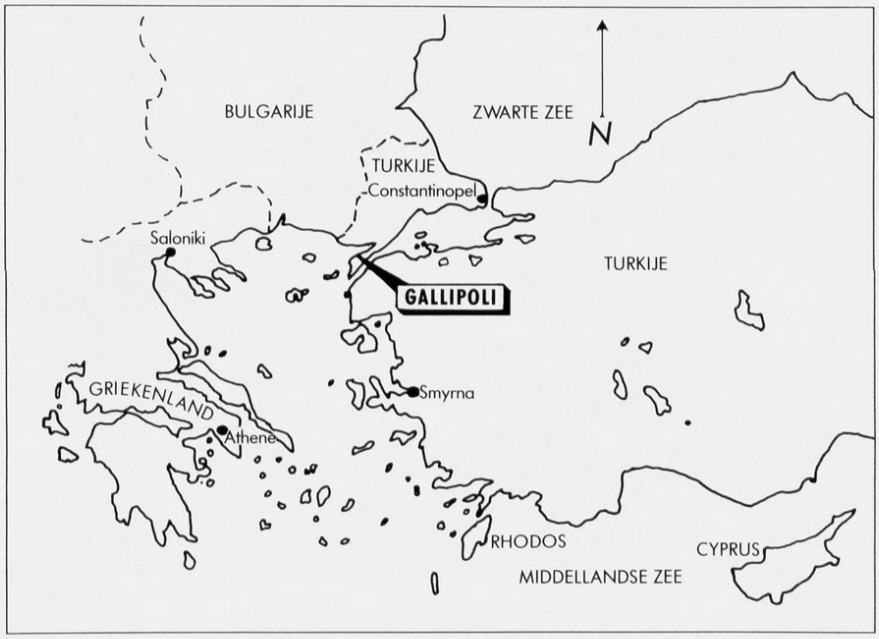
De 'Prince George' ligt in december 1915 nog in volle oorlogsuitrusting op de rede van Saloniki. De spiraalvormige kabels rond de masten moeten radio-peilingen bemoeilijken. De zeven bomen langszij het schip dienen om anti-torpedonetten uit te hangen, zoals op het achterste schip is gebeurd. Foto Imperial War Museum, Londen.

van de Middellandse Zee. Dat is ook de reden waarom we wat dieper op deze – grotendeels vergeten – episode uit de Eerste Wereldoorlog willen ingaan.

DE STRIJD OM DE DARDANELLEN

Zoals bekend stond amper een maand na het schot in Sarajevo op 28 juni 1914 een groot deel van Europa in lichterlaaie. Wat aanvankelijk een regionaal conflict leek, breidde zich als een olievlek uit over de rest van de wereld. Zelfs Turkije, aanvankelijk neutraal, werd willens en wetens door Duitsland gedwongen partij te kiezen.

Wat was namelijk het geval? Turkije was voor alle grote mogendheden een strategisch belangrijk land. Het grote, maar sterk verzwakte rijk strekte zich nog uit van Constantinopel (de hoofdstad) en omgeving in het noordwesten, tot en met Bagdad en Armenië in het oosten en tot en met Egypte en Arabië in het zuiden.
Alle belangrijke internationale verbindingen liepen door of langs het rijk; de Bosporus, het Suez-kanaal en de karavaanwegen in het Midden-Oosten. Al ver voor de Eerste Wereldoorlog was de invloed van Duitsland in dit Turkse of Osmaanse rijk sterk toegenomen. Vandaar dat Engeland, jarenlang de natuurlijke beschermer van de Sultan tegen te ambitieuze plannen van Rusland

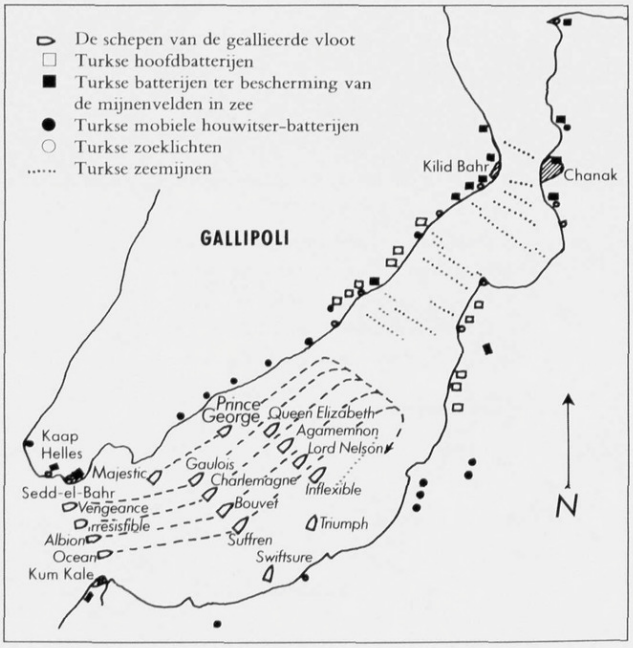


Overzichtskaart van het oostelijk bekken van de Middellandse Zee rond 1915. Het schiereiland Gallipoli neemt in de toegang tot de Zwarte Zee een strategische positie in. Reeds in de oudheid was dit punt bekend als de Hellespont.

(Middellandse Zee!), met argusogen toezag hoe Duitsland door een modern spoorwegnet het vrij ongestructureerde Turkse rijk voorzag van 'ruggegraat en ribben'; hoe het leger werd uitgerust met Duits materiaal en dito uniformen en op Pruisische wijze werd gedrild, en hoe de modernisering zich ook doorzette in de oorlogsvloot.

Maar niet alleen Engeland zag de ontwikkeling met bezorgdheid aan, ook Rusland. De natuurlijke weg uit de Zwarte Zee naar de Middellandse Zee loopt immers langs Constantinopel door de Bosporus en de Dardanellen. Het is niet verwonderlijk dat bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog twee Duitse oorlogsbodems in deze wateren opereren: de *Goeben*, een hypermoderne dreadnought van 23.000 ton en de kleine kruiser *Breslau* van 4.550 ton. Een Brits eskader is in de buurt, maar de Duitse oorlogsbodems zien kans de Britse achtervolgers te ontlopen en de dan nog neutrale Turkse wateren te bereiken.

Dat Turkije stap voor stap in het Duitse kamp terecht komt is gezien het voorgaande niet zo verwonderlijk. Het verhaal van de *Goeben* en de *Breslau* is maar een onderdeel van het grote diplomatieke pokerspel dat wordt gespeeld. Beide oorlogsschepen worden aan de Turkse marine overgedragen ('verkocht'), onder voorwaarde dat de Duitse commandant Souchon opperbevelhebber van de Turkse vloot wordt!
De verdediging van de vaarwateren naar de Bosporus en de Dardanellen en daarmee de toegang tot de Zwarte Zee, van levensbelang voor de Russen, komt nu in Duitse handen. Rusland echter, was reeds sinds 1895 bondgenoot van Frankrijk en sedert 1907 van Engeland!

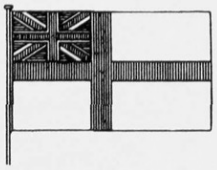


De geallieerden onderkennen het gevaar en reeds eind 1914 wordt overwogen de passage tussen Middellandse Zee en Zwarte Zee, die dwars door Europees- en Aziatisch Turkije loopt, middels de inzet van zee- en landstrijdkrachten veilig te stellen en Istanboel (Constantinopel) te veroveren.
Op 2 januari 1915 ontvangt de Britse regering van de Russische regering een verzoek om hulp tegen de Turken, die succesvol in de Kaukasus opereren. Londen besluit op 13 januari 1915 tot een expeditie van de zeestrijdkrachten naar de Dardanellen. Een krachtige geallieerde vloot stoomt op. De Turken hebben in de Dardanellen, een nauwe zee-engte, waar een felle getijde-stroom staat, een vijftiental mijnenvelden aangelegd, met naar schatting zo'n 350 mijnen.

De geallieerde vloot schaart zich in slagorde:
De hoofdmacht, linie A, wordt gevormd door de Britse slagschepen *Queen Elizabeth, Agamemnon, Lord Nelson* en *Inflexible*, aan de flanken ondersteund door de zware batterijen van de *Triumph* en de *Prince George*.
De tweede hoofdmacht, linie B, bestaat uit de Franse slagschepen *Gaulois, Charlemagne, Bouvet* en *Suffren*, die ondersteund worden door de *Majestic* en de *Swiftsure*.
De derde linie wordt gevormd door de Britse slagschepen *Vengeance, Irresistible, Albion* en *Ocean*.

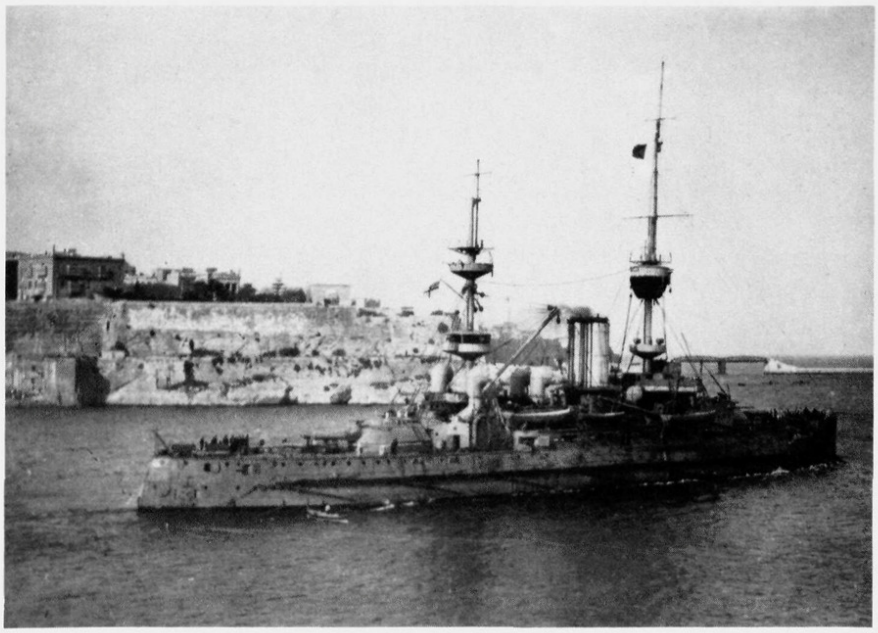
DE GROTE AANVAL

Op 18 maart 1915 gaat deze geweldige vloot met z'n enorme vuurkracht tot de aanval over. De Turkse forten ter weerszijden van de Dardanellen komen onder moordend vuur van de geallieerde scheeps-artillerie te liggen. De uitwerking van het bombardement is echter teleurstellend. Afgezien van een gelukstreffer in de kruitkamer van een der Turkse forten, is de toegebrachte schade onbeduidend. De Turken geven geen krimp en bestoken op hun beurt met taaie volharding vanuit hun forten en met mobiele houwitser-batterijen de geallieerde vloot.



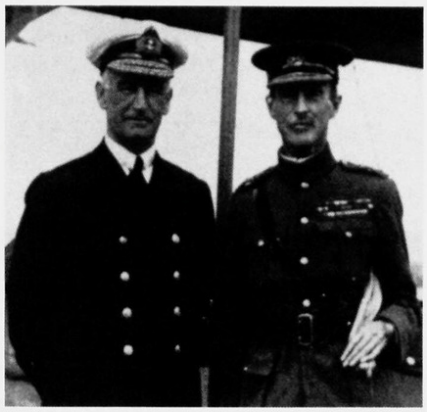
De 'Ensign', de vlag, die door ieder schip van de Royal Navy wordt gevoerd.

Het strijdtoneel tijdens de maritieme operaties in de Dardanellen op 18 maart 1915. De 'Prince George' vervulde in linie A een flankerende rol. Illustratie ontleend aan R.R. James, Gallipoli.



De 'Prince George' verlaat na reparatiewerkzaamheden de haven van Malta in mei 1915. Foto Imperial War Museum, Londen.

Onder: Vlootcommandant De Robeck (links) in gezelschap van de opperbevelhebber van de landstrijdkrachten, Sir Ian Hamilton. Foto uit R.R. James, Gallipoli.



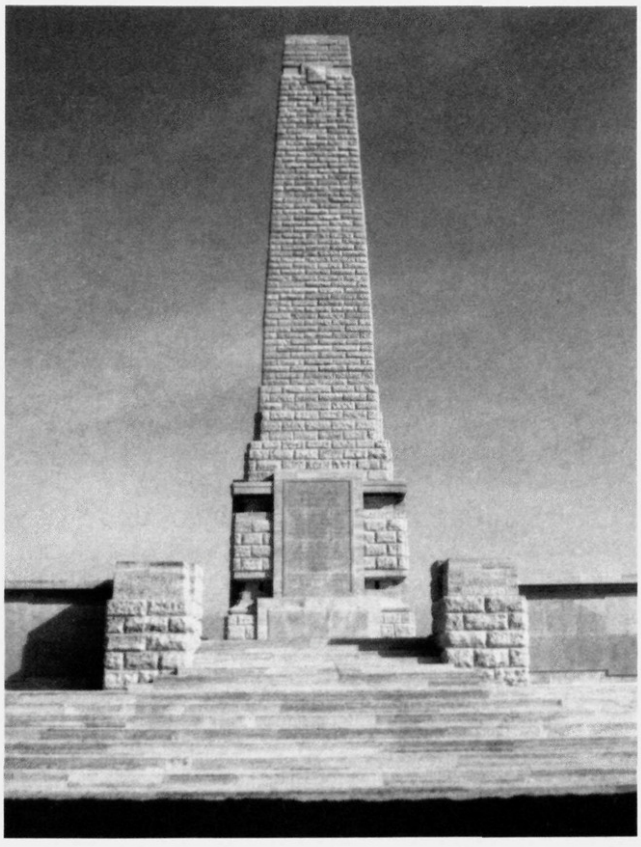
Drie oude slagschepen, de *Bouvet,* de *Ocean* en de *Irresistible* lopen op een mijn en zinken. De Britse slagkruiser *Inflexible* loopt zware schade op na aanvaring met een mijn, terwijl twee Franse slagschepen ernstige schade oplopen door Turks artillerievuur. Ter ondersteuning van de marine wordt besloten landstrijdkrachten in te zetten. Op 22 maart 1915 zouden daarom massale landingen op het schiereiland Gallipoli plaatsvinden om te trachten het grote aantal Turkse forten en batterijen uit te schakelen. De organisatie faalt echter op velerlei punten, zodat de landingen eerst op 25 april worden uitgevoerd. Britse troepen landen bij Kaap Helles en de Anzacs (Australian and New Zealand Army Corps) bij Gaba Tepe. Door de sterke getijde-stroom worden de landingsvaartuigen van de Anzacs noordwaarts weggezet, waardoor de landingstroepen op een ongunstig punt debarkeren.
Ondanks hevige Turkse tegenstand, onder commando van de Duitse (!) maarschalk Liman von Sanders, die op 19 maart 1915 was aangesteld als bevelhebber van het schiereiland Gallipoli, slagen de Britten er in een vijftal bruggehoofden te vestigen.
De geallieerde invasie loopt echter volkomen vast tengevolge van misverstanden, gebrekkige verbindingen en de taaie tegenstand van de Turken. Bij een bombardement op 2 mei loopt de *Prince George* lichte schade op, die op Malta wordt gerepareerd.
Op 6 augustus 1915 landen nog eens twee Britse divisies in de Baai van Suvla. Ook deze actie, waaraan de *Prince George* (Kapitein: A.V.Campbell) wederom deelneemt, faalt volkomen. De opperbevelhebber van de landingstroepen, luitenant-generaal Sir Frederick Stopford wordt op 15 augustus van zijn post ontheven. Het wordt maar al te duidelijk, dat de pogingen om het schiereiland Gallipoli te bezetten, volkomen mislukt zijn.

Op 14 oktober wordt de opperbevelhebber van het leger, generaal Sir Ian Hamilton vervangen door generaal Sir Charles Monro, die voorstander is van het plan om de expeditie te beëindigen. Inmiddels tracht Roger Keyes, stafchef van vlootcommandant De Robeck, zijn plannen te verwezenlijken om wederom de marine in te zetten om de doorvaart door de Dardanellen alsnog te forceren. Hij krijgt echter onvoldoende steun. Tenslotte wordt in december 1915 besloten Gallipoli te ontruimen.
De massale evacuatie slaagt wonderwel en is op 9 januari 1916 voltooid: 115.000 manschappen, duizenden paarden en voertuigen, alsmede grote voorraden zijn in veiligheid gebracht. Tijdens de evacuatie zorgt de *Prince George* nog even voor paniek. Zij rapporteert dat ze is getroffen door een niet-geëxplodeerde torpedo, hetgeen echter een ronddrijvend stuk wrakhout blijkt te zijn. Veel van de overlevenden van de gevechten op Gallipoli worden vervolgens ingezet aan het westelijk front in Frankrijk.
Naar aanleiding van de Gallipoli-affaire neemt de First Sea Lord, Fisher, ontslag. Winston Churchill, als First

Lord of the Admiralty, wordt van zijn post ontheven en verliest zelfs zijn zetel in het Britse Lagerhuis. Hij moet opnieuw een politieke loopbaan opbouwen en zou daarin waarschijnlijk nooit zijn geslaagd indien de Tweede Wereldoorlog zich niet had aangediend.

ESKADERS WAARVAN
H.M.S. PRINCE GEORGE GEDURENDE
DE EERSTE WERELDOORLOG
DEEL UITMAAKTE

augustus 1914	*Prince George* *Caesar* *Illustrious* *Majestic* *Sapphire*	7th Battle Squadron, thuishaven Devonport
januari 1915	*Argonaut* *Amphitrite* *Vindictive* *Europa* (te Portsmouth) *Prince George* (te Lissabon) 3 AMC's (Armed Merchant Cruiser)	9th Cruiser Squadron bij West-Afrika
januari 1916	*Glory* *Lord Nelson* *Prince George* *Prince of Wales* *Russel* *Swiftsure* *Zealandia*	Battleships (slagschepen) in de Middellandse Zee
januari 1917	*Prince George* disarmed (bewapening verwijderd). De schepen waarvan de bewapening verwijderd was, werden depotschepen of ongewapende transportschepen.	



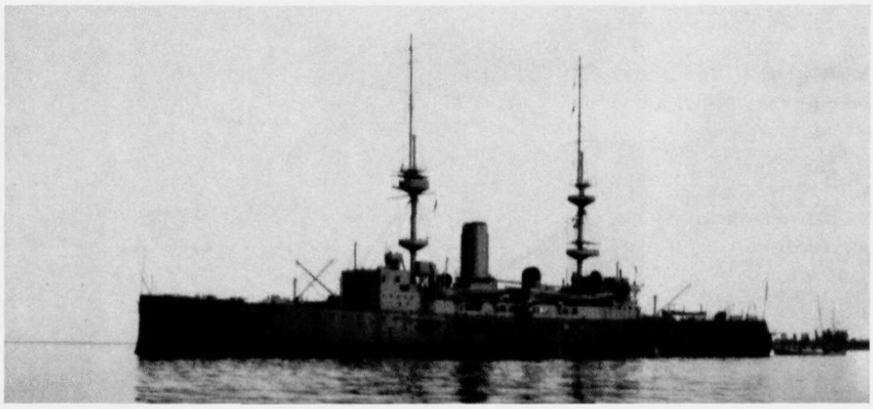
Naar de sloper

Na 1915 is de glorietijd van de *Prince George,* 'the battleship, that survived the Gallipoli-campaign', voorbij. Eind 1916 wordt het schip, inmiddels ontdaan van de bewapening, en nadat de dikke staalplaten van de bepantsering zijn vervangen door gewone platen, buiten dienst gesteld. Enkele jaren doet het nog dienst als havenservice-en hospitaalschip onder de naam *Victorious II* in de wateren rond Chatham. In 1919 krijgt het de naam *Prince George* weer terug.
Op 29 januari 1921 komt het voorlopige einde: het schip wordt verkocht aan het sloopbedrijf G.Cohen Sons & Co te Briton Ferry and Swansea. Later wordt het doorverkocht aan een Duits bedrijf.

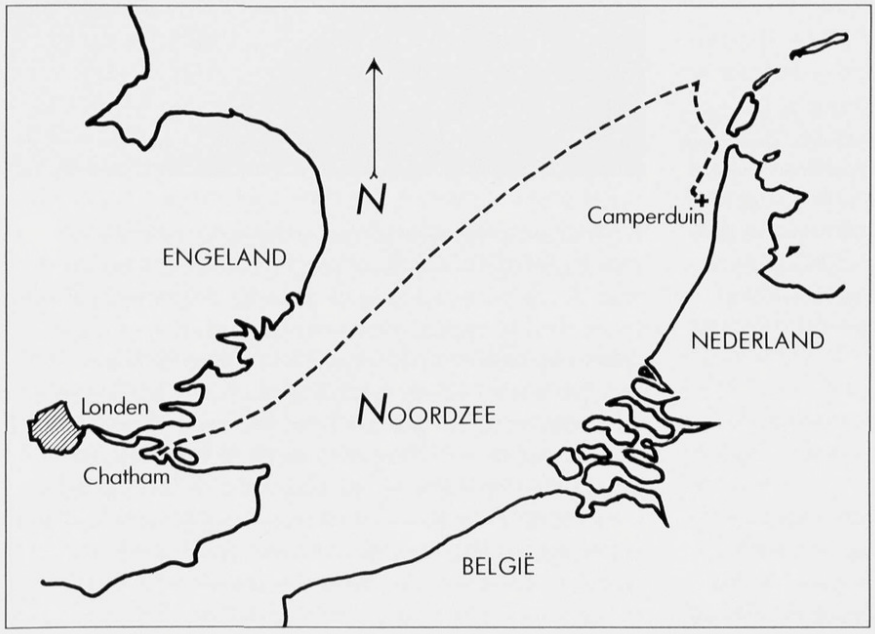
DUITSE SLOOPBEDRIJVEN

Na de Eerste Wereldoorlog waren er aan de Weser nogal wat sloopbedrijven die een aandeel hadden in het opheffen van het enorme ijzer- en staaltekort na het verlies van de oorlog door Duitsland. Van over de hele wereld kocht men schepen op voor de sloop. Maar niet elk kopend sloopbedrijf was een bestaand bedrijf. Ook in die tijd bestond er al zo iets als een 'papieren' N.V. Bedrijven die soms wel tot sloop overgingen konden in veel gevallen het werk niet afmaken, omdat ze alweer bankroet waren. Kortom, het was een enorme chaos en een rommeltje van jewelste. Met betrekking tot de vermoedelijke fraude rond de stranding van de *Prince George*: als het 'sloopbedrijf in Brake' nu eens een papieren N.V. was of al half bankroet, dan komt zo'n stranding goed uit. Jammer dat in het archief van de Handelskammer (Kamer van Koophandel) van het Duitse Oldenburg, niets over deze materie valt te achterhalen.

Links: Het 'Helles Memorial' op Kaap Helles is een van de vijf gedenktekens die aan de bittere strijd om de Dardanellen herinnert. De dertig meter hoge obelisk vermeldt onder andere de naam van de 'Prince George'. Foto Commonwealth War Graves Commission, Maidenhead.



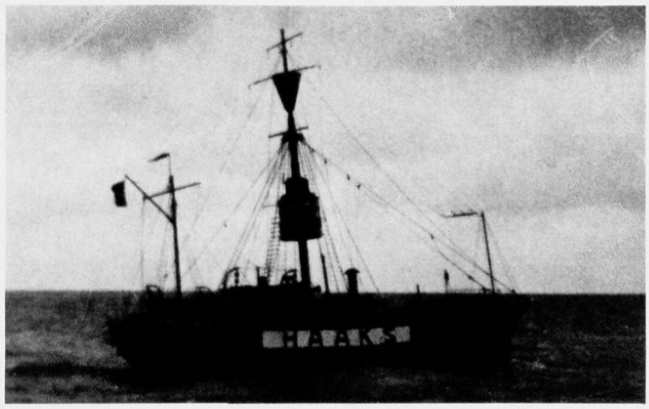
De 'Prince George' in 1919 op de rede van Sheerness. Als opgelegd oorlogsschip is zij ontdaan van de bewapening.
Foto Imperial War Museum, Londen.



De vermoedelijk gevolgde sleeproute van de 'Prince George' over de Noordzee in december 1921.

Onder: Het vuurschip 'Haaks' omstreeks 1920, ter hoogte waarvan de 'Prince George' voor anker gaat. De 'Haaks' werd in 1951 vervangen door het lichtschip 'Texel'.
Foto Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf, Den Haag.

In tegenstelling tot de jaren voor de Eerste Wereldoorlog, waarin Nederland de voornaamste koper was van oude Britse schepen voor sloopdoeleinden, komen omstreeks 1921 de beste aanbiedingen uit Duitsland. Als regel doen zich geen moeilijkheden voor bij de betaling, ondanks de lage koers van de Duitse Mark. De betalingen hebben meestal à contant plaats. Volgens rederskringen staan Amerikaanse belangen hier achter.
Het casco wordt goed verzekerd (!) en begin december 1921 starten de voorbereidingen; het schip wordt van alle essentiële onderdelen ontdaan en versleept van Chatham naar Sheerness. In de laatste week van december 1921 wordt het door twee Britse sleepboten, de *Joffre* en de *Ployer*, vanuit Sheerness versleept over de Noordzee met als bestemming de Duitse havenplaats Brake, gelegen aan de Weser dichtbij Bremen. Onder leiding van de gezagvoerder, kapitein Arthur Hayter, bijgestaan door een aantal runners, verlaat men onder gunstige weersomstandigheden de Engelse haven. De sleepreis verloopt voorspoedig.



Als men de Nederlandse kust ter hoogte van het vuurschip *Haaks* op ongeveer vier mijl is genaderd, gaat de *Prince George* voor anker, terwijl de beide sleepboten naar Engeland terugkeren om ... te gaan bunkeren! Een vreemde gang van zaken! Men mag toch gevoeglijk aannemen dat de actieradius van beide slepers groot genoeg

HET LICHTSCHIP 'HAAKS'

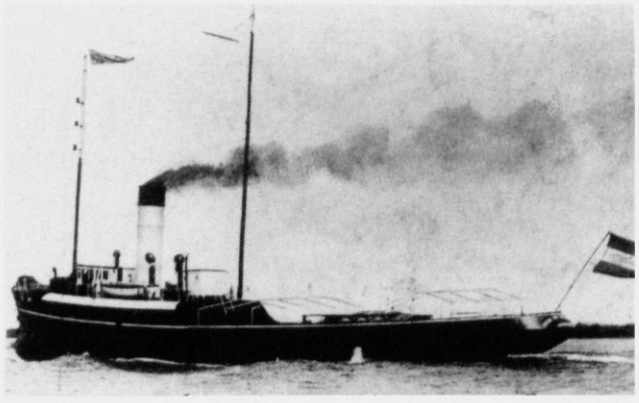
De lichtschepen waren een noodzakelijke aanvulling op de vuurtorens aan de wal. Omstreeks 1900 lagen er vijf van deze schepen voor onze kust, namelijk van zuid naar noord, *Noord-Hinder, Schouwenbank, Maas, Haaks* en *Terschøllingerbank*. De *Haaks* was in 1890 uitgelegd. In 1904 kreeg ze ter vervanging van het oude draailicht, een elektrisch licht (kooldraadlampen), met elke tien seconden een schittering. Men beproefde de radiotelegrafie voor het eerst in 1909 op dit lichtschip. De *Haaks* werd in 1951 vervangen door het lichtschip *Texel*, welk schip sinds 1977 als eerste onbemand werd uitgelegd. Tegenwoordig worden lichtschepen niet meer gebruikt.

De 'Prince George' met zware slagzij vast op hoofd 24 van de Hondsbossche Zeewering. Foto uit A.P. Schat, publication no. 6/E.

is om zonder bunkeren naar Brake te stomen. Bovendien had men in geval van nood ook in de dichtstbijzijnde Nederlandse haven (Nieuwediep-Den Helder) kunnen bunkeren, hetgeen waarschijnlijk een aanzienlijke tijd- en kostenbesparing had betekend.

STRANDING

De weersvooruitzichten zijn inmiddels alarmerend: er wordt storm verwacht! Inderdaad wakkert de wind aan en de zee wordt hol. Grote brekers storten over het dek van het voor anker liggende schip. Als het anker begint te krabben en het schip aan lager wal dreigt te geraken, wordt de situatie kritiek. Door het opkomende stormweer is de *Prince George* inmiddels tot ongeveer drie mijl uit de kust tussen Petten en Camperduin gedreven.
Een sleepboot van Wijsmuller uit IJmuiden, de *Jacob van Heemskerk*, die opgeroepen was om in IJmuiden het s.s. *Dicido* te assisteren, praait het in moeilijkheden verkerende schip en biedt assistentie aan, die evenwel wordt geweigerd. De *Jacob van Heemskerk* stoomt door naar IJmuiden, nadat men de gezagvoerder van de *Prince George* had gewaarschuwd voor de gevaarlijke situatie waarin hij zich met opkomend stormweer bevond.
Aan het relaas over de stranding van Jouke Minkema ontlenen we dat, zogenaamd om proviand in te slaan, enkele runners en de kapitein, nadat de Nederlandse sleepboot vertrokken is, per sloep naar de nabij gelegen kust roeien. Deze loopt tegen twaalven op het strand van Camperduin. Kapitein Hayter stapt als eerste uit. De tientallen Campers, inmiddels verzameld rond de sloep, brengen de kapitein naar de boerderij van de familie Kroon, gelegen aan de voet van de Hondsbossche Zeewering, waar ook de kustwachtpost was gevestigd. Toevallig was hier een familielid te logeren, die de Engelse taal goed beheerste. Hayter maakt duidelijk dat hij wil telefoneren.
Hij belt schijnbaar woedend naar Engeland en deelt de andere kant mee dat plotseling de slepers hebben afgehaakt en hij, omdat de proviand bijna op was, met enkele bemanningsleden roeiend naar de kant is gekomen om in een plaatselijke winkel inkopen te doen. Hiertoe spoedt hij zich naar Groet, koopt het een en ander en keert dan snel terug naar de sloep op het strand van Camperduin. Door het opkomende stormweer wordt al gauw duidelijk dat men niet meer roeiend naar het schip



De stoomsleepboot 'Jacob van Heemskerk' van Bureau Wijsmuller ter assistentie onderweg naar de in moeilijkheden verkerende 'Prince George'. Later schieten nog de sleepboten 'Cyclop', 'Gelderland' en 'Zeeland' te hulp. Het mag niet baten.

terug kan varen. Ze gaan daarom naar IJmuiden, waar men zes runners weet aan te monsteren, aldus Minkema. Inmiddels was een contract opgemaakt om het schip af te slepen en binnen te brengen. Vier sleepboten van het bureau Wijsmuller stomen s'nachts op naar Camperduin. Inmiddels zijn de plaatselijke commissies van de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij rond de Hondsbossche Zeewering gealarmeerd en in de hoogste staat van paraatheid gebracht. De *Prince George* drijft, zoals was voorzien, richting kust en raakt vast op de tweede zandbank vanaf de dijk. Nadat de sleepboten van Wijsmuller op de strandingsplaats zijn aangekomen, brengen ze een tros over en beginnen te trekken. Het weer is op dat moment redelijk.
Kapitein Hayter, de gezagvoerder van de *Prince George*, maakt duidelijk dat hij bij gebrek aan eigen machinevermogen het anker niet kan hieuwen. De sleepbootkapiteins stellen voor om in dat geval het anker te laten slippen (de ankerketting te kappen). Maar Hayter weigert. Inmiddels verslechtert het weer. Zware grondzeeën beginnen over de sleepboten te breken, zodat het niet langer verantwoord is de bergings-pogingen voort te zetten. Noodgedwongen moeten de slepers de haven van IJmuiden opzoeken.

De IJmuidenaren hebben pech, een mooie prijs gaat hun neus voorbij. Maar ... het wellicht reeds in Engeland geënsceneerde plan heeft wel succes. De *Prince George* raakt op drift en slaat in de avond van 28 december 1921 om ongeveer 18.30 uur op hoofd 24 van de Hondsbossche Zeewering, de boeg naar het zuiden gekeerd en met een zware slagzij van meer dan 40 graden over stuurboord. Nu, na bijna zeventig jaar, zit het wrak nog altijd onwrikbaar op dezelfde plaats.

REDDING VAN DE BEMANNING

Het verslag van de commissie van het plaatselijk bestuur te Petten van de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij gedateerd 29 december 1921 vermeldt het volgende over de redding van de achtergebleven bemanningsleden:

'Ingesloten heb ik de eer U Edele te zenden een verslag der stranding van het Engelsche oorlogsschip *Prince George* op 28 december 1921 waarvan wij het genoegen hadden de bemanning te redden. Deze bestond uit vier man der equipage waaronder de kapitein en zes IJmuidenaren.
Het is ons na ontzaglijk veel moeite gelukt eindelijk een vuurpijl over of op het schip te krijgen. We hadden met allerlei bijna onmogelijke tegenspoeden te kampen. Het was een West-noord-wester storm, dan gingen de pijlen links, dan weer rechts of er tegen aan of de lijnen braken. Gisteravond 28 december te 9 uur waren wij met het vuurpijltoestel (wippertoestel: red.) op de plaats der stranding en om 12 uur hadden wij onze laatste vuurpijl van de zeven voorradige verschoten, zonder eenig succes. Onmiddellijk ben ik toen per auto vertrokken naar de kustwacht alhier en vroeg vier pijlen met lijnen van Callantsoog. Te 2 uur vannacht waren deze ter plaatse en te half vier de pijlen verschoten en geen verbinding, weer hetzelfde resultaat. Toen de nog twee aanwezige pijlen vanuit Callantsoog laten halen per auto en deze verschoten.
Toen dit dan ook te half zes was geschied meenden we nog geen resultaat te hebben gehad en vroegen we vanuit Egmond aan Zee eenige pijlen daar het schip steeds hachelijker positie begon aan te nemen. De schip-

Gelegenheidsfoto van geredde bemanningsleden van de gestrande 'Prince George'. In het midden kapitein A. Hayter. De foto is op een later tijdstip in Southsea, Engeland, gemaakt door Oscar Owers.

breukelingen hadden zeer weinig licht aan boord en de storm en de duisternis en het verbazend hellen van het schip waren oorzaak dat zij zich niet of zeer moeilijk konden verplaatsen waardoor zij ook niet wisten, of zich daar niet konden overtuigen, of de laatste pijl met lijn aan boord was.
Te 6 uur zijn wij toen vertrokken om de reddingboot te gaan halen van hier en zoo mogelijk de redding per boot bij daglicht uit te voeren, wat namelijk zeer gevaarlijk zou zijn met zonder strand zeer nauw aaneengelegen pieren en alles stenen bermen.
Te half acht 's morgens waren wij allen weer ter plaatse met reddingboot van hier en vuurpijlen van Egmond aan Zee om opnieuw pogingen uit te voeren en toen bleek ons dat de laatste pijl toch door ons gemeende en vurig begeerde verbinding tot stand had gebracht en we toen onmiddellijk alles in gereedheid brachten om tot afhalen over te gaan.
Zonder noemenswaardige stoornis had alles toen een vlot verloop en hadden wij de groote voldoening na zeer veel moeite en voorbereidering de menschen aan land te krijgen. Te half tien waren de menschen van boord. Hiermee U een en ander te hebben meegedeeld van de plaats gehad hebbende redding en gaarne tot meerdere bereid te zijn blijven wij met de meeste hoogachting Uw dienstwillige

Namens de Plaatselijke commissie te Petten
H. S. Eriks, voorzitter
K. Nottelman, secretaris.'

Aan de redding hebben deelgenomen, van de commissie van plaatselijk bestuur de heren H. S. Eriks, voorzitter en de leden van de commissie K. Nottelman, G. Timmerman en Jb. Timmerman en verder G. Blom, vuurpijlrichter, C. Snip, assistent vuurpijlrichter, J. Duin, bootsman der reddingboot, N. Schager, P. Koopman, P. Kuiper, P. Hollander, P. Schager, P. Glas, M. Roozing, Ph. de Graaf, A. Schaap, J. Vriendjes, Jb. Vriesman, Jb. Visser, K. van der Vlies, J. Timmerman en P. Koopman, allen roeiers en reserve-roeiers van de reddingboot.

Een schipbreukeling wordt met het wippertoestel, 'de broek', naar de vaste wal gehaald.

KRITIEK UIT DE PERS, REACTIES EN OFFICIËLE RAPPORTEN

De gelukkige afloop van deze aktie krijgt een vervelende nasmaak door de kritiek die over de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij losbarst. Wij citeren in verband hiermee enkele fragmenten hieruit.

UIT SCHOORL

''s Morgens, toen de zee wat kalmer was, werden pogingen gedaan om met de reddingsboot de menschen te redden, doch het bleek niet mogelijk den kruiser met de reddingsboot te naderen, waarna pogingen werden gedaan om de menschen met de broek aan wal te brengen. Dit gelukte, nadat men daarvoor per auto de lijn van Callantsoog had gehaald, omdat bleek, dat dit van Petten door muizen onbruikbaar was geworden. Wat meer toezicht op de reddingsmiddelen is wel gewenscht.'
Alkmaarsche Courant, vrijdag 30 december 1921.

UIT PETTEN

'Naar ons van betrouwbare zijde medegedeeld wordt is ons bericht over de redding der schipbreukelingen van den bij Petten gestranden kruiser, wat betreft de kwaliteit der reddingsmiddelen, niet juist geweest. De burgemeester van Petten, de heer Eriks, heeft eerst een zevental vuurpijlen, behoorende tot de reddingsmiddelen van Petten, laten gebruiken, doch zonder succes. Daarna is te Callantsoog om pijlen gevraagd en met de laatste daarvan werd verbinding verkregen, wat evenwel door de duisternis niet dadelijk werd opgemerkt, zoodat dus ook nog te Egmond aan Zee om pijlen verzocht werd. Van minderwaardigheid der reddingsmiddelen is geen sprake geweest. De schipbreukelingen zijn allen naar IJmuiden vertrokken.'
Alkmaarsche Courant, zaterdag 31 december 1921.

INGEZONDEN STUK

'Mijnheer de Redacteur!
De bemanning bestaande uit 10 koppen, 4 Engelschen en 6 IJmuidenaren, werden toen een voor een naar land gehaald en waren zeer dankbaar. Die waren er wel van overtuigd dat de beste pogingen waren verricht, hoewel er met veel niet te voorziene tegenspoeden was te kampen geweest. Wanneer men nu nagaat dat deze handelingen gedurende den geheelen nacht aan de kust tijdens stormweer zijn uitgevoerd ('s morgens te plm. 6 uur werd het weer iets beter) en er door plm. 30 menschen steeds hun uiterste best is gedaan, kunt u nagaan, dat

Zij die het zeldzame schouwspel, dat het gevaarte thans biedt, wenschen te zien, doen goed om over Schoorl naar Camp te fietsen. Het is daarbij gewenscht zich zoo te kleeden, dat er aan de kleeren niet veel valt te bederven. De wegen zijn namelijk van dien aard, dat men ze niet zonder vol modderspatten te geraken, kan berijden.

Alkmaarsche Courant, 30 december 1921.

de mededeeling van Uwen berichtgever inzake de ondeugdelijkheid der reddingsmiddelen hen onaangenaam heeft getroffen. Wat de reddingsmiddelen te Petten betreft, kan men gerust aannemen dat deze op andere plaatsen langs de kust niet beter en gereeder worden aangetroffen. Met deze nu, hebben uw geachte lezers een juist bericht, hoe of alles in zijn werk is gegaan en wij hopen dat dan ook voortaan de geachte redactie van het Alkmaarsch Dagblad zich ook goed overtuigt van de betrouwbaarheid zijner rapporters.'
Ingezonden stuk van de heer H.S. Eriks, burgemeester van Petten en voorzitter van de commissie van plaatselijk bestuur te Petten van de NZHRM.
Schager Courant, 3 januari 1922.

ONJUIST BERICHT

'Wanneer men gedurende een geheelen stormnacht op een dijk heeft gestaan, hard heeft gewerkt en ten slotte het doel bereikt, vermoeid maar met een gevoel van voldoening huiswaarts keert, dan stemt het hoogst onaangenaam in de inmiddels uitgekomen courant een geheel onjuiste critiek aan te treffen op het werk waaraan men uit louter menschlievendheid zijn volle kracht heeft gegeven.
Het onjuiste in het bericht was voornamelijk dat het niet spoedig slagen van de reddingspogingen werd geweten aan den staat der reddingsmiddelen – de lijnen zouden door muizen zijn beschadigd. Zulke berichten worden dan door alle couranten overgenomen en geven een geheel verkeerd beeld van de wijze waarop het Reddingswezen wordt behartigd.
In de Alkmaarder Courant van 31 december 1921 werd deze fout hersteld en medegedeeld dat van minderwaardigheid der reddingsmiddelen geen sprake was geweest. De kosten van deze redding waren voor de Reddingmaatschappij *f* 389, ongerekend de kosten van vervanging van de verschoten vuurpijlen en van touwwerk te zamen *f* 1.500 bedragende.'
De Reddingboot, nr. 21, april 1922.

DE SCHEEPVAART-INSPECTIE

De Inspectie in het 1e District te Amsterdam, stelt op 30 december 1921 een uitvoerig rapport op over de stranding, waar in men ook zijn bevreemding uitspreekt over:

a het feit, dat de Britse sleepboten helemaal naar Engeland terugkeerden om te bunkeren;
b 'dat het schip zoo met de ankers doorgegaan zou zyn, om zoover heen te dryven als het schip gedreven is. Of hier opzet in het spel is, durf ik niet te beslissen';
c 'dat toen de sleepboot de tros vast had, de kapitein van het schip weigerde, om de ankers te laten slippen, waardoor het schip dan ook op het strand gekomen is'.

De inspecteur in het 1e District, schrijft op 5 januari 1922 aan de Hoofdinspecteur voor de Scheepvaart te 's-Gravenhage dat 'hij herhaaldelyk getracht (heeft) om een of meer der opvarenden van dit schip of van de sleepbooten te kunnen hooren voor voorloopig onderzoek, doch dat dit (hem) niet is mogen gelukken, omrede deze lieden allen reeds naar Engeland zyn vertrokken.'

De Commissie uit den Raad voor de Scheepvaart beslist ter zitting op 10 januari 1922, dat geen onderzoek naar die Scheepsramp zal worden ingesteld.'

ENGELSE BERICHTEN OVER DE STRANDING

Ook in Engelse kranten en tijdschriften werd aandacht aan de stranding geschonken:

'*Prince George*, battleship, has been sold out of the Navy and towed away from Sheerness for breaking up. She was launched at Portsmouth in 1895, and in the early part of the war was

Prentbriefkaart van het op 28 december 1921 gestrande slagschip 'Prince George', uitgegeven door de weduwe Jn. Louter te Schoorl, naar een foto van Adr. Schoen te Bergen.

flagship of Vice Admiral Sir Alexander Bethell, Commanding the Third fleet in the English Channel.
Subsequently she was paid off and fitted as a base repair ship for duty at Scapa Flow.'
Army, Navy and Air Force Gazette, 31 december 1921.

'A message from Ymuiden states that the *Prince George*, an obsolete British warschip, is stranded at Camperdown, and has been abandoned by her crew.'
The Times, 30 december 1921.

'Lloyd's Ymuiden agent telegraphs that the obsolete British warship *Prince George* is stranded at Kamperduin. The crew left the vessel. No assistance could be rendered on account of bad weather.'
The Naval and Military Record, 4 january 1922.

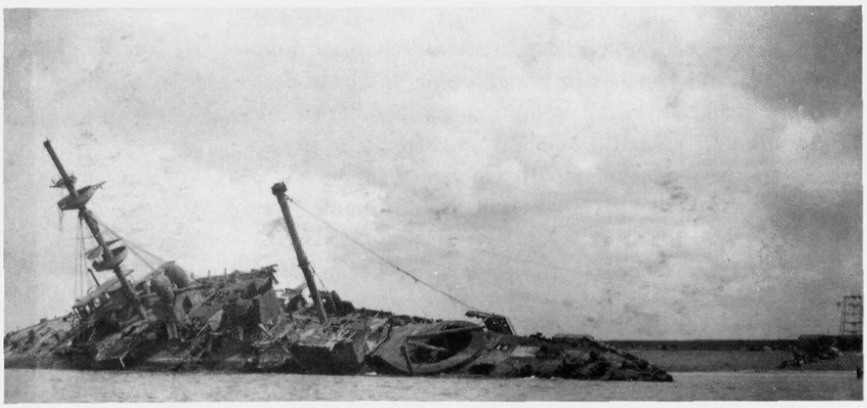
EEN SLAGSCHIP ALS KUSTVERDEDIGING

Het blijft jarenlang rustig rond de *Prince George*. De assuradeuren zijn kennelijk een beetje huiverig om tot uitbetaling over te gaan, hetgeen gelet op de omstandigheden waaronder de stranding plaats vond niet zo verwonderlijk is. Desondanks wordt na jaren van touwtrekken door de verzekeringsmaatschappij aarzelend de verzekerde som uitbetaald. Het hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier, dat in het jaar vóór de stranding, een zelfstandig lichaam is geworden, is als eerste waterschapsbestuur in den lande eigenaar van een slagschip.
Zat het hoogheemraadschap aanvankelijk met de oorlogsbodem in de maag, later was men zeer ingenomen met dit degelijke Engelse cadeau. Wat was namelijk het geval? Het solide schip bleek een formidabele golfbreker te zijn en is dat nog. Als het met de voorjaarsstormen in maart 1925 in tweeën breekt, waardoor een goede aansluiting met de zeebodem wordt bereikt, is het effect optimaal. Nadelig zandtransport wordt gestopt en men is lang niet ontevreden met deze vorm van kustverdediging. Het afzinken van (afgedankte) schepen wordt overigens al eeuwenlang toegepast bij de aanleg van haven- en geleidedammen.

Slopers en jutters

Daar lag ze dan, de *Prince George*. Nog redelijk kompleet, zij het dat de bewapening al in 1916 was verwijderd, evenals de bijna 23 cm dikke nikkelstalen bepantsering welke over de halve lengte van het schip was aangebracht en was vervangen door gewone staalplaat. Ook de geschutstorens en de commandotoren waren destijds verwijderd, maar desondanks zag het schip er bij de stranding op de Hondsbossche Zeewering nog indrukwekkend uit.
En die grote hoop staal, ijzer en koper deed de harten van slopers en handelaars in deze metalen sneller kloppen. Nog voor Nieuwjaar 1922 was er al koper, nikkelstaal en teakhout weg en waren fraaie meubels en tal van andere begerenswaardige zaken van boord verdwenen. 'De salon van de commandant van het schip leek wel een hotel', herinnert zich een oude Pettemer, die vele malen een 'bezoek' bracht aan het schip. Vanuit Egmond tot Den Helder verschenen er jutters, die deze wintermaanden wel een paar centen wilden bijverdienen.
De eerste legale gegadigde meldde zich in maart 1923 en vroeg het hoogheemraadschap om een sloopvergunning. Het was de N.V. Electro uit Amsterdam.

Het wrak van de 'Prince George', domein van slopers, vanuit zee gezien.



Onder: De steunmast voor het transport van sloopmateriaal via een kabel, wordt aan de zeezijde van de Hondsbossche Zeewering opgericht.

NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP „ELECTRO"
ZUUR- EN WATERSTOFFABRIEK
AMSTERDAM.
KANTOREN EN SHOWROOM: O.Z. VOORBURGWAL 41
FABRIEKEN: CRUQUIUSWEG 115
TELEGRAM-ADRES: ELECTRO A B C CODE 5TH EDITION
INTERC. TELEFOON: KANTOOR O 2428 FABRIEKEN N 6738
BANK-CONTO NATIONALE BANKVEREENIGING BIJKANTOOR: ALKMAAR
POST-CHEQUE EN GIRO N° 80081 GEMEENTE-GIRO N 2360

CORRESPONDENTIE

Aan de hand van gevoerde correspondentie van en aan het hoogheemraadschap willen we de sloopgeschiedenis van het scheepswrak nader vervolgen.

N.V. ELECTRO, AMSTERDAM

1923

maart 'Electro' wil in verband met werkverschaffing voor haar personeel in de zuurstoffabriek in Amsterdam, alsmede voor werkverschaffing in Noord-Holland, na verkregen opdracht van de eigenaars, overgaan tot het slopen van de *Prince George*.
Toestemming wordt gevraagd voor:

1 Oprichten van een steunmast met betonnen blok. Alsmede het plaatsen van een motorlier en een direktiekeet, volgens tekening, ten einde aan deze mast een kabelspoor aan bedoelde kruiser te bevestigen om de gesloopte materialen af te voeren.
2 Opslaan van ongeveer 1000 ton ijzer, dat later afgevoerd wordt naar het Noordhollands Kanaal.
3 Gebruik van het al bestaande smalspoor met wagens, en gebruik van de aan de Hondsbossche Vaart liggende terreinen en bestaande kraan.
4 Het aanbrengen van een smalspoor met wissel van de onderzijde tot boven op de dijk.

Ter verduidelijking: de afgebrande staalplaten van het scheepswrak worden door middel van een kabelspoor naar de buitenberm van de dijk vervoerd, daar in de

wagens van het hulpwerkspoor geladen, die via een wissel op het werkspoor van het hoogheemraadschap aansluiten. Via dit bestaande smalspoor boven op de dijk gaan de gesloopte materialen naar de opslagplaats aan het eind van de Hondsbossche Vaart, onder Petten. Met de (motor)-kranen van het hoogheemraadschap aan de Leihoek wordt het schroot in een schuit geladen, die het naar het Noordhollands Kanaal te Jacob Klaassensluis vervoert, alwaar kranen van het hoogheemraadschap het materiaal overladen in een schip dat het naar Amsterdam vervoert.

mei Nadat de tekeningen zijn bestudeerd wordt de gevraagde vergunning alsmede het in tijdelijk medegebruik geven van bovenbedoelde materialen en terreinen verleend, behoudens een tiental voorwaarden. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland verlenen spoedig hierna hun toestemming tot deze sloop. Vergunning blijft niet langer van kracht dan tot 1 oktober 1923.

juni Schrijven van 'Electro':
'Wegens moeilijkheden ontstaan tussen eigenaar en verzekeringsmaatschappij is de sloop gedurende dit jaar uitgesteld en zal vermoedelijk eerst in maart 1924 hiermee een aanvang kunnen worden gemaakt.'

november 'Electro' aan hoogheemraadschap:
'De gerezen moeilijkheden tussen eigenaar en assuradeur zijn nog niet tot een goed einde gekomen, en daardoor zal vermoedelijk ook niet voor april 1924 een beslissing omtrent het slopen kunnen worden genomen.'

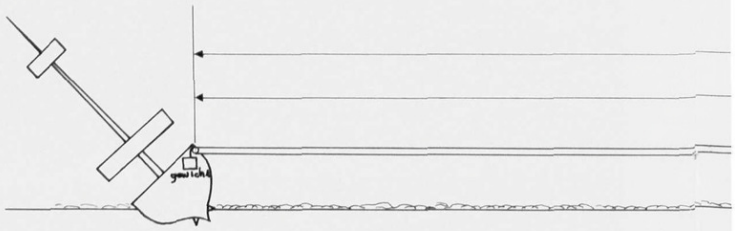
1924

oktober In Londen wordt een procedure gevoerd tussen de eigenaars van de *Prince George* en de assuradeuren.

1925

januari Uittreksel uit de notulen der vergadering van Dijkgraaf en Hoogheemraden van 14 januari 1925.
'De Voorzitter deelt mede, dat aan den Secretaris en den Ingenieur verlof is verleend om zich naar Londen te begeven, teneinde als getuige te worden gehoord in de procedure betreffende den kruiser *Prince George*.'

De handtekening van de eerste dijkgraaf C. Wijdenes Spaans.



maart De N.V. Expeditieonderneming 'Electro' uit Amsterdam, bevestigt dat hen door haar zuster-onderneming 'Electro Zuurstoffabriek' is opgedragen de definitieve sloping van het slagschip. De sloopwerk-zaamheden kunnen eind maart 1925 aanvangen.

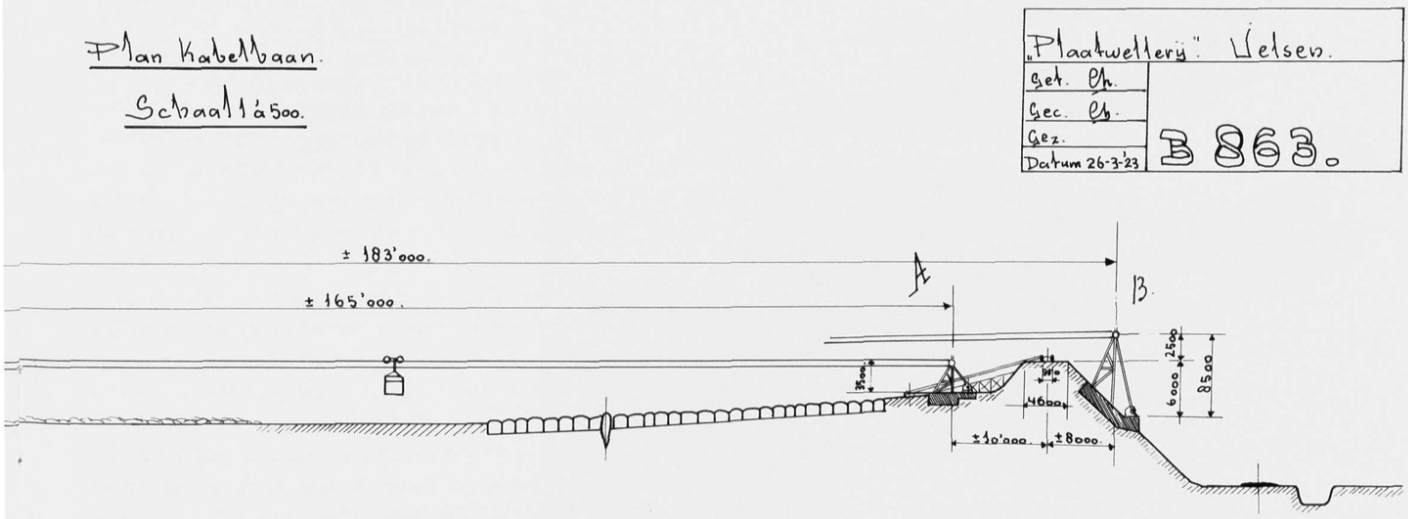
maart De ingenieur aan Dijkgraaf en Hoogheemraden:
'Het vaartuig ligt er nog net zo bij als in 1923. Kort geleden is het schip echter midscheeps doorgebroken, waardoor het voorschip met de kop meer naar beneden is gezakt. Stelt voor de vergunning te verlenen onder de zelfde voorwaarden als in 1923. De vergunning blijft van kracht tot 1 oktober 1925.'

april Gedeputeerde Staten verlenen hieraan goedkeuring tot 15 oktober 1925.

mei Besluit van Dijkgraaf en Hoogheemraden:
'Uit de thans overgelegde nieuwe tekeningen blijkt dat het betonblok niet zal worden gebruikt, doch, dat in plaats daarvan op de buitenberm een werkspoor zal worden aangebracht, waarover een kraan zich kan bewegen. Ook Gedeputeerde Staten dienen haar besluit aan te passen.'

mei 'Electro' stort een bedrag van *f* 4.000 op de bankrekening van het hoogheemraadschap als waarborg en voor eventuele latere schade aan de bestorting.

juni De commandant der marine te Willemsoord (Helder) deelt mee, dat er op 12 mei een marinevliegtuig tegen de kabel, gespannen tussen het schip en de wal, is gevlogen. 'Electro' eist *f* 36.000 schadevergoeding, daar het volgens haar niet mogelijk is om de bergings-



Dwarsprofiel van de kabelbaanconstructie, die op de Hondsbossche Zeewering jarenlang voor de sloop van de 'Prince George' is gebruikt.

werkzaamheden te verrichten binnen de contractueel vastgestelde tijd van 1 oktober 1925. De marine-commandant verzoekt nu om de vergunning met een maand te verlengen, waardoor de kosten voor het Rijk tot een minimum zullen worden beperkt.

augustus Het verzoek van de marine om het contract met een maand te verlengen, om de schadevergoeding naar aanleiding van de vliegtuig-crash te beperken, wordt ingewilligd. De vergunning wordt verlengd tot 1 november.

EEN VLIEGTUIGONGEVAL IN 1925

De N.V. 'Electro' uit Amsterdam hield zich in mei 1925 bezig met sloopwerkzaamheden aan het wrak. Hiertoe had men een staaldraad gespannen tussen het wrak en een aan de wal opgerichte toren en een draad vanaf het achterdek naar de voormast. Op dinsdagmorgen 12 mei 1925 vloog om omstreeks half twaalf een jachtvliegtuig van het type Fokker D VII, registratienummer D 20, van het vliegveld De Kooy, bestuurd door de milicien-vliegenier De Knegt, tegen een van deze kabels. Het vliegtuig dat van het marine-vliegveld was opgestegen, vloog langs de duinrand richting Amsterdam. Ter hoogte van Petten volgde de vliegenier de Hondsbossche Zeewering richting Camperduin. Bij nadering van het wrak van de *Prince George* trachtten de op de dijk aanwezige personen de vliegenier te waarschuwen voor de strak gespannen kabels. Piloot De Knegt echter dacht dat men naar hem zwaaide en vloog vanwege deze attentie nog iets lager, met als gevolg, dat hij te laat de kabel bemerkte, die vanaf het achterschip naar de voormast was gespannen. De vliegenier trok snel z'n toestel op, maar raakte daarbij de op ongeveer 12m boven de zeespiegel gespannen staalkabel, welke vanaf de voormast naar de wal liep. Het vliegtuigje vloog tweemaal over de kop en viel toen totaal vernield op het strand, tussen de strekdammen.

De gewaarschuwde arts uit Groet, dokter Heringa, verleende eerste hulp aan de slechts lichtgewonde vliegenier, die later per ambulance werd vervoerd naar het Marine-Hospitaal te Den Helder. De N.V. 'Electro' diende naar aanleiding van dit ongeval een eis tot schadevergoeding in bij de marine te Den Helder. Naast de direkt toegebrachte schade claimde men een bedrag van *f* 36.000, omdat het volgens Electro onmogelijk was de sloopwerkzaamheden binnen de contractueel vastgestelde tijd te verrichten.

De commandant der marine verzocht op 22 juli 1925 aan het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap de vergunning verleend aan de N.V. 'Electro' met ongeveer een maand te verlengen, teneinde de kosten voor het Rijk tot een minimum te beperken. Het hoogheemraadschap ging accoord en verlengde de sloopvergunning met een maand.

Het vliegtuigje dat op 12 mei 1925 op de dijk neerstortte, na een botsing met een stalen draad van de kabelbaan. Het toestel is een eenmotorige tweedekker van het type Fokker D VII, registratienummer D 20. Foto Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf, Den Haag.

september 'Electro' verzoekt om de vergunning te verlengen van 1 oktober 1925 tot 1 oktober 1926. Daar deze winter ons wel geen winst zal opleveren, maar werkverschaffing voor 12 man van ons personeel goed uitkomt, vragen wij om het terrein en werkspoor gratis beschikbaar te stellen, aangezien het ons anders gedurende de wintermaanden niet mogelijk is om de werkzaamheden voort te zetten.

september Dijkgraaf en Hoogheemraden besluiten de vergunning te verlengen tot 1 oktober 1926.

oktober Gedeputeerde Staten besluiten om hun beschikking te verlengen tot 1 november 1926.

1926

november 'Electro' vraagt opnieuw vergunning aan tot 1927.

1927

augustus Na 31 december 1926 heeft 'Electro' vier maal gebruik gemaakt van kraan en drijver. De kosten voor het huren van de kraan bedroegen *f* 2,50 per uur en het uurloon van de drijver *f* 1 per uur. De afrekening luidt:

8 uur gebruik van kraan	*f* 20
13 uur uurloon drijver	13
huur werksporen opslagterrein	150
totaal	*f* 183

augustus 'Electro' verzoekt het hoogheemraadschap de vergunning tot 1 november 1927 te verlengen, op welke datum het slopingswerk wordt stopgezet.

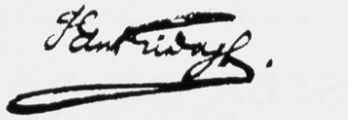
oktober 'Electro' schrijft het hoogheemraadschap: Gedurende deze maand is de gehele dijk opgeruimd, behalve de direktiekeet. Het aanbrengen van een zinkstuk heeft niet plaats gevonden aangezien de ligging van het wrak gunstig is. Verzoekt om de *f* 2.000 voor het zinkstuk terug te storten, temeer daar het werk niet lonend was en voor een ruime werkverschaffing is gezorgd.
'Wij moeten erkennen, dat dit werk ons een klein verlies heeft opgeleverd, waar tegenover staat, de voldoening, dat een zeer groot bedrag aan loonen is besteed en hierdoor het algemeene welzijn is ten goede gekomen'.

oktober Ingenieur Poppens rapporteert:
'Daar de gestrande kruiser oorspronkelijk midscheeps rustte op de bestorting van het strandhoofd, zodanig dat de kiel boven de zeebodem uitstak, was het gevolg daarvan, dat bij westelijke winden het water onder de kiel doorstroomde en belangrijke verdieping te weeg bracht. Mede tengevolge van het sloopen is het schip middendoor gebroken, zodat de kiel op de bodem is komen te liggen, waardoor de stroom werd afgesloten. Het gevolg daarvan is geweest, dat de verdieping zich niet voortzette, terwijl het hoofd door de beschutting van het schip geheel onder het zand is geraakt. Het slopen heeft dus inplaats van nadeelen, voordeelen gebracht. Door dit voordeel, heeft 'Electro' recht op restitutie van de gestorte *f* 2.000 waarborgsom'.

december Het gemeentebestuur van Schoorl deelt het hoogheemraadschap mee, dat men diverse gesprekken

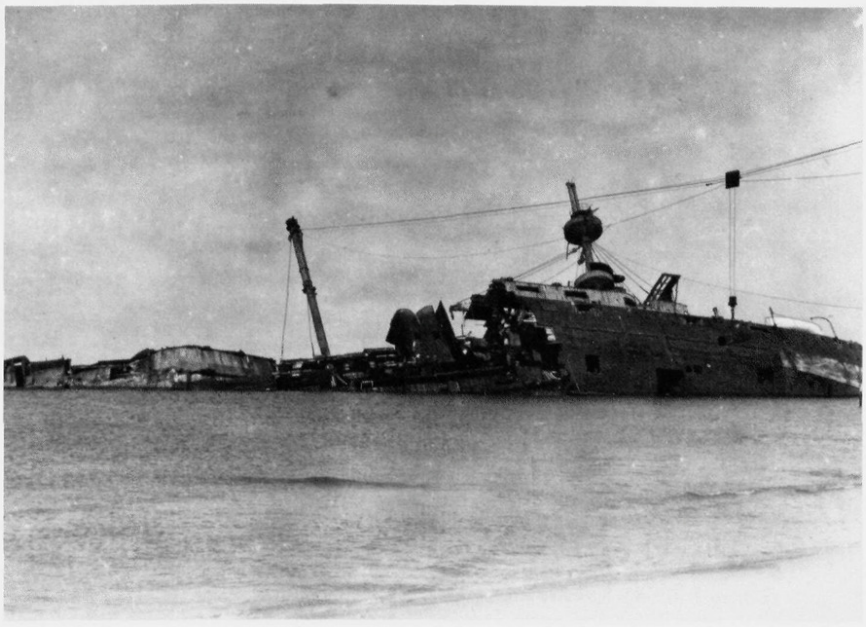
heeft gevoerd met Alfred Schröder, Lloyd's-agent te Amsterdam. Als vertegenwoordiger van de 'Salvage Association', meent Schröder, dat het schip nog aan die onderneming behoort, hoewel er nog geen uitspraak schijnt te zijn, wie van de verzekeringsmaatschappijen te Londen als eigenaresse is aangewezen.
Nu er deze winter niet aan het schip wordt gewerkt, kunnen de strandjutters er alles van waarde afhalen, hetgeen nadelig voor het moreel van de omgeving werkt. Reeds is proces verbaal wegens diefstal opgemaakt. De burgemeester – strandvonder van Schoorl – verzocht Schröder tot aanstelling van een wacht op ongeregelde tijden gedurende enige dagen per week in het winterseizoen, kosten totaal ongeveer *f* 100, in verhouding tot de aanwezige waarde, niet veel.
Als het wrak nog langer onbeheerd blijft, wordt dit als strandvonderijgoed beschouwd, in welk geval het als werkloosheidsvoorziening voor de ingezetenen kan dienen.
'Kunt u my berichten, of het wrak, wanneer het van alle waarde is ontdaan, zoover dit met de beschikbare middelen mogelijk blykt, aldaar 'ten eeuwigen dage' kan blyven liggen, dan wel, dat het belang der zeewering eischt, dat het geheel of grootendeels wordt opgeruimd?'

december De rechter-commissaris voor strafzaken te Alkmaar aan het hoogheemraadschap:
'De verdachte, dien ten laste wordt gelegd dat hij koper uit het wrak van de *Prince George,* liggende onder Schoorl, zou hebben weggenomen, beroept er zich op dat het wrak geabandonneerd zou zijn en als bewijs daarvan zegt hij dat al de sloopingswerktuigen zouden zijn opgeruimd en Uw bestuur van de sloopingsdirectie de schuur die op den wal bij de *Prince George* stond, zou hebben gekocht. Ik verzoek U mij te melden of dit laatste op waarheid berust en van wie(n) U de schuur heeft gekocht.'



De handtekening van de toenmalige burgemeester-strandvonder S. G. L. F. Baron van Fridagh van de gemeente Schoorl.

december De ingenieur aan Dijkgraaf en Hoogheemraden: 'Electro' zal volgend jaar het slopen van het schip niet voortzetten. Bij de lage waterstanden, die zich de laatste weken regelmatig voordoen, komen verschillende onderdelen en voorwerpen van koper boven water, hetgeen aanleiding is, dat strandjutters trachten dit materiaal te bergen. Tegen het slopen met eenvoudige middelen als zaag, hamer en beitel, als werkloosheidsvoorziening, indien het onbeheerde wrak als strandvonderijgoed kan worden beschouwd, hebben wij geen bezwaar. Het belang van de zeewering eist niet, dat het wrak geheel of grotendeels wordt opgeruimd.
De burgemeester, tevens strandvonder, van de gemeente Schoorl bericht men dat er tegen het slopen met eenvoudige middelen geen bezwaar bestaat. 'Wanneer te zijner tijd van Uwentwege tot verdere slooping van het wrak mocht worden overgegaan, gelieve U tijdig, een vergunning en ontheffing der dijkverordening, aan te vragen.'



De kabelbaan in bedrijf. Het wrak is voor ongeveer de helft gesloopt. Nadat het schip in 1927 door midden breekt, ontstaat aansluiting met de zeebodem rondom hoofd 24. Een gunstige aanzanding is daarvan het resultaat.

GEBR. DE BOER Jbz.
AANNEMERS VAN
Handel in AFBRAAK

OOSTZAAN (overzijde van het Y)
SLOOPWERKEN
en OUDE METALEN

GEBR. DE BOER JBZ., OOSTZAAN

1929

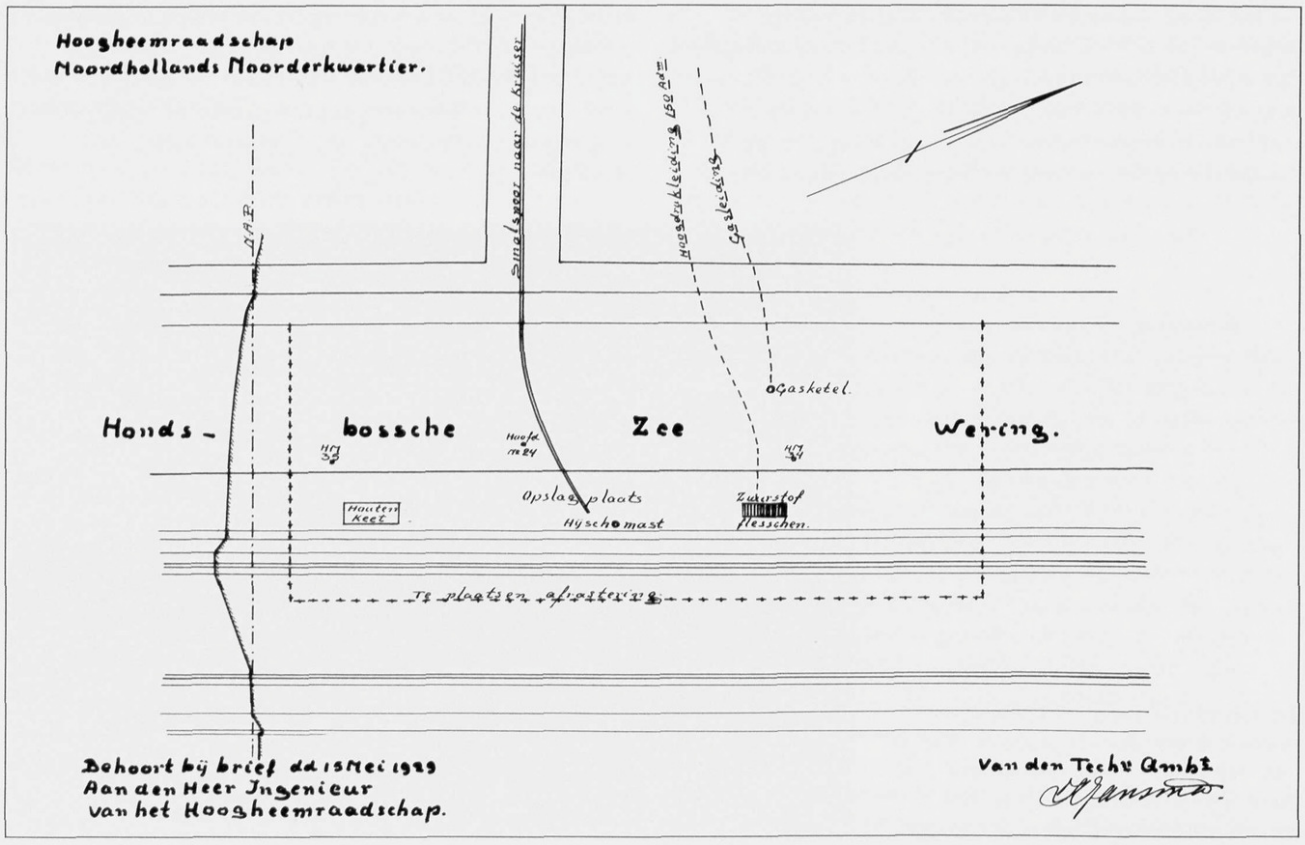
februari Gebr. de Boer Jbz. te Oostzaan bericht het hoogheemraadschap dat men koper van het schip is geworden en verzoekt om de afkomende materialen over de dijk te mogen vervoeren en gebruik te mogen maken van het aldaar op de dijk liggende spoor, benevens een stukje grond aan de waterkant als opslagterrein.

maart De slopersfirma wil vanaf de kruin van de dijk een smalspoor leggen tot aan het wrak. Op de dijk een draaischijf met zijspoor, lang ongeveer 50 m, langs het bestaande werkspoor, om het afkomende materiaal tijdelijk op te slaan tot het vervoer naar de loswal.

Voor het optrekken van de wagens zou dan een kleine motorlier op de kruin van de dijk moeten worden geplaatst en enkele jukken in of op de buitenberm, ter ondersteuning van het smalspoor.

maart Het vervoer over het werkspoor zal geschieden met eigen wagens. De opslagplaats op de loswal behoeft niet groot te zijn, daar het afkomende materiaal zo spoedig mogelijk zal worden afgevoerd.

mei Technisch ambtenaar Jansma meldt:
De sloop wordt op grotere schaal uitgevoerd dan eerst was afgesproken. Het afkomend materiaal wordt thans op de buitenberm opgeslagen en er is een hijsmast met giek in de berm geplaatst om hiermee later het ijzer op de wagons te laden. Voor het snijden van het ijzer aan boord



van het wrak, is een leiding gelegd vanaf de buitenberm naar het wrak, waarop 10 à 12 flessen zuurstof van 150 atmosfeer zijn aangesloten.
Ook de carbidgasinstallatie is op de dijk opgesteld met een leiding naar het wrak. Al met al een heel bedrijfje. Voor het slopen is nu reeds meer dan 100 m lengte buitenberm in gebruik genomen. Met het oog op mogelijk gevaar is het zijns inziens wel gewenst dat de firma het terrein gaat afrasteren. In verband met de gewijzigde werkwijze moet de ontheffing worden aangepast. Dit dient zo spoedig mogelijk te geschieden om stagnatie te voorkomen.

mei Gebr. de Boer verzoekt vervolgens om ontheffing onder letter i van artikel 3 van de dijkverordering voor de opstelling van het benodigde materieel. Een smalspoor reikt tot op de buitenberm, waarin een hijsmast met de nodige tuipalen is geplaatst voor het lossen en weer laden van de afkomende materialen.
Voor het snijden van het ijzer is een zuurstof- en gasleiding vanaf de dijk naar het wrak van de *Prince George* gelegd. Een houten loods van ongeveer 12 × 5 m dient voor woning, schaftlokaal en bergplaats.
Afrastering van het terrein is noodzakelijk 'om lastige toeloop van nieuwsgierigen te keeren en voor de veiligheid'. Ook moet Gebr. de Boer meer huur betalen voor groter opslagterrein en een grotere waarborgsom storten. De standaardvoorwaarden voor de ontheffing van de dijkverordening worden gewijzigd en uitgebreid.

juni Vergunning met nieuwe voorwaarden getekend.

augustus De inkt van het ondertekenen van de laatste vergunning is nog maar net droog of Gebr. de Boer vraagt vergunning voor de volgende werkzaamheden: Het bouwen van een steiger, vanaf de dijk naar het schip, waarvoor enkele jukken in de glooiing geplaatst moeten worden. Op de steiger wordt dan een werkspoor gelegd, dat in aansluiting met het bestaande werkspoor op de zeewering moet worden gebracht. De te vervoeren platen wegen 15 à 20 ton, waarvoor lorries met vier assen gebruikt zullen worden. Een kleine locomotief zal waarschijnlijk de lorries trekken.

augustus Het hoogheemraadschap gaat met deze aanvraag accoord.

N.V. V/H JB. DE BOER & ZOON, PURMEREND EN FA. G. SLOOTEN, WORMER

november Schrijven van N.V. v/h Jb. de Boer & Zoon te Purmerend. Reeds geruime tijd geleden is het sloopwerk voor gezamenlijke rekening met de firma G. Slooten te Wormer overgenomen van het bedrijf Gebr. de Boer Jbz. te Oostzaan.

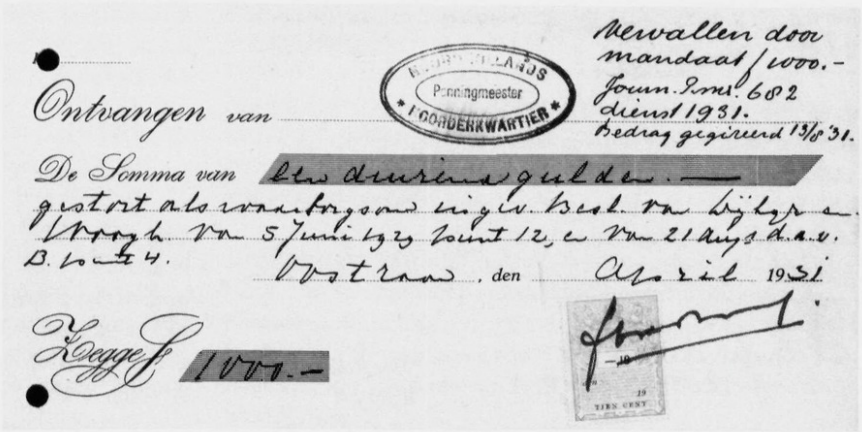
november Verslag technisch ambtenaar:
Het uitvoeren van het sloopwerk aan het schip blijkt in het verleden geen nadelige gevolgen voor de zeewering te hebben gehad, ook niet gedurende de wintermaanden.

1930

maart De sloopvergunning wordt verlengd van 1 maart tot 15 juli 1931. Voor deze datum dient alles te zijn opgeruimd.

oktober De firma De Boer & Zoon bericht dat het terrein geheel ontruimd is en verder: 'Wij kunnen U in dit verband wel meedeelen, dat het werk ons in plaats van eenig voordeel een verlies van tienduizenden guldens heeft opgeleverd'.

Tot zover de sloopwerkzaamheden door N.V. Electro, Gebr. de Boer en de firma's De Boer & Zoon en Slooten, zoals verricht tussen 1923 en 1931. Helaas is het ons niet gelukt om archiefgegevens inzake de *Prince George* tussen 1931 en 1958 te achterhalen. Kennelijk zijn er in die periode geen sloopwerkzaamheden verricht.


Ontvangen van
Penningmeester
NOORDERKWARTIER
Vervallen door mandaat / 1000.-
Journ. Inv. 682
dienst 1931.
bedrag gegireerd 13/8 '31.
De Somma van een duizend gulden.—
gestort als waarborgsom ingev. Besl. van Bijlage en Voorgh. van 5 Juni 1929 punt 12, en van 21 Aug. d.a.v. B. punt 4.
Oostzaan, den April 1931
Zegge f 1000.-
TIEN CENT

Links: Plattegrond van het sloopbedrijf, zoals Gebr. de Boer Jbz. uit Oostzaan het na 1929 op de dijk inricht. Aan de linkerkant, haaks op de plattegrond, het profiel van de Hondsbossche Zeewering van toen.

Rechts: De kwitantie van de aan het hoogheemraadschap betaalde waarborgsom als garantie voor eventuele latere schade aan de dijk.

FA. KUIPER EN LEEUWENKAMP, PETTEN

1958

juni Verzoek om toestemming voor het bergen van de pantserplaten, welke boven op het wrak liggen. Het is de bedoeling om deze platen met een drijvende bok te verwijderen. Tevens wordt gevraagd een vlet en een schuilkeetje van ongeveer 4 m^2 op de glooiing te mogen plaatsen.

1959

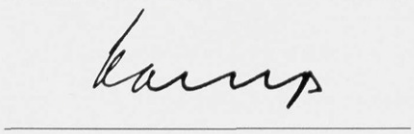
september K. Jansma, voorheen technisch ambtenaar bij het hoogheemraadschap en Nicolaas Schager, voorheen aannemer te Schoorl, verklaren dat het hun beiden bekend is dat het wrak eigendom was van Pieter Kuiper, aannemer te Petten, overleden 25 januari 1943 te Schoorl. Mede-ondergetekende Dirk Pieter Kuiper, zoon van wijlen Pieter Kuiper, verklaart dat het wrak niet aan derden is verkocht.

1960

juni De erven van Pieter Kuiper verklaren dat Dirk Pieter Kuiper of hen die hij daarmee belast, de pantserplaten mag slopen en bergen.

november Ingenieur W.G. Boltje rapporteert aan Dijkgraaf en Hoogheemraden:
'Het wrak van de *Prince George* ligt voor hoofd 24 en vormt een goede verdediging voor dat hoofd. Bij algehele opruiming van het wrak zullen aan hoofd 24 belangrijke vernieuwingen moeten worden uitgevoerd, die grote financiële offers zullen vragen. Tegen het bergen uitsluitend van de boven op het wrak liggende pantserplaten bestaat mijns inziens geen bezwaar.'
Uit de bijgevoegde verklaringen gedateerd 28 september 1959 en 27 juni 1960 blijkt dat de heer D.P. Kuiper inderdaad gerechtigd is de pantserplaten van het wrak te slopen en te bergen.

november Het hoogheemraadschap probeert de eigendom van het wrak tegen een symbolische prijs van Kuiper te verkrijgen en hem daarna de gevraagde toestemming verlenen. Ook laat men het Burgerlijk Wetboek op het onderwerp 'verjaring' nazien.



Handtekening van dijkgraaf mr. A.F. Kamp.

november Van de juridisch adviseur:
'De vordering van de rechthebbende tot de opvordering van het goed, verjaart voor roerende zaken na 3 jaar, voor andere zaken na 10 jaar, terwijl de termijn voor de extinctieve verjaring is vastgesteld op 20 jaar. Als 20 jaar zijn verstreken zonder dat de verjaring is gestuit of geschorst, zal het hoogheemraadschap zich als eigenaar kunnen beschouwen van het gedeelte van het wrak, dat overblijft na verwijdering van de bedoelde pantserplaten, tenzij het hoogheemraadschap een ander als eigenaar zou erkennen.'

1961

januari Verzoek ontvangen van de firma Kuiper alsnog een vergunning te verstrekken. Tevens deelt men mee niet bereid te zijn het wrak voor *f* 1 aan het hoogheemraadschap over te dragen.

februari Uit telefonisch onderhoud tussen de heer Kuiper en ingenieur Boltje blijkt dat de heer Kuiper geen oplossing zoekt voor juridische problemen, maar voor de toekomst de mogelijkheid wil behouden, behalve de pantserplaten, nog meerdere materialen van het wrak te verwijderen. 'Ik stel er prijs op de goede verstandhouding met het aannemersbedrijf Kuiper en Leeuwenkamp te bestendigen en meen daarom, dat er reden is de voorgestelde toestemming te verlenen ondanks het feit, dat de heer Kuiper thans nog niet bereid is de eigendom van het wrak aan het hoogheemraadschap voor een symbolisch bedrag over te dragen'.

Gesprekken met kustbewoners

Van de ooggetuigen die de stranding van het slagschip *Prince George* hebben meegemaakt en er uitgebreid over zouden kunnen vertellen zijn er nog maar weinigen in leven. Toch hebben we met enig geluk er nog drie gevonden, die we ter afsluiting van deze studie aan het woord laten. Twee gesprekken voerden we zelf, het derde gesprek ontlenen we aan een boek van Jouke Minkema en Alphons Leijsen.

JACOB VRIENDJES

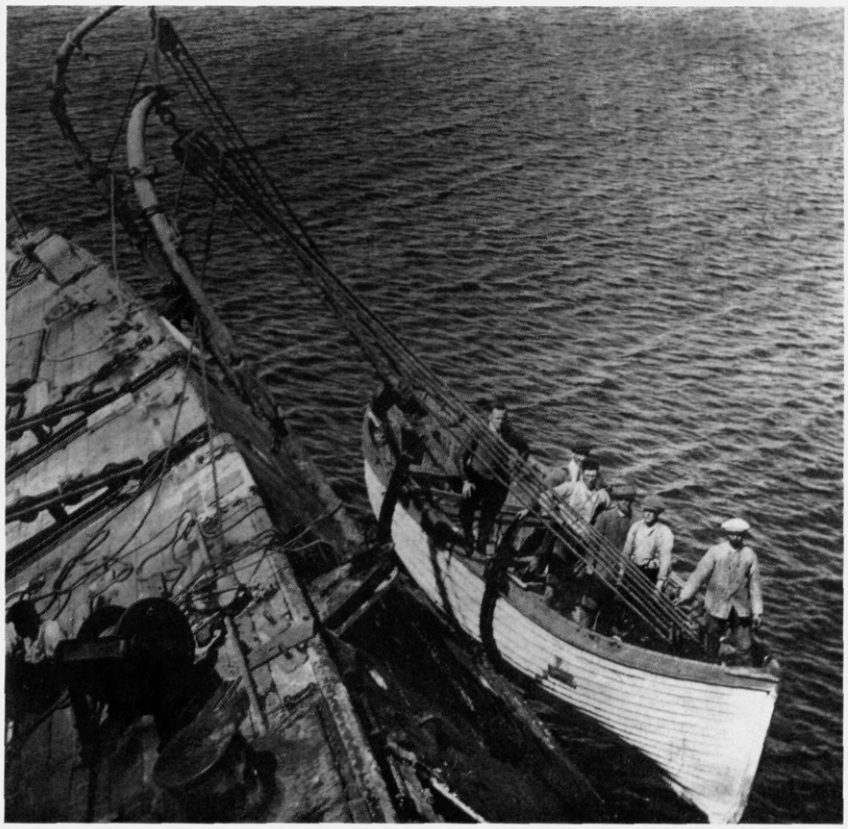
Met zijn vrouw bewoont hij een huisje behorend bij het bejaardentehuis 'Westerkimme' te Schoorl. Hij was ongeveer twintig jaar, toen het slagschip op de dijk liep. Hij heeft later ook aan de sloopwerkzaamheden deelgenomen. Met veel genoegen laat hij ons het prachtige zilveren zakhorloge met inscriptie zien, dat hij kreeg voor zijn assistentie aan boord van het wrak tijdens de proef-

Het zilveren zak-horloge met inscriptie, dat Jacob Vriendjes ontving als dankbetuiging voor de hulp aan uitvinder Schat bij het beproeven van de glijspanten-methode op het wrak van de 'Prince George'. Foto Will Conijn, Den Helder.

nemingen met de zogenaamde 'glijspanten' van Ane Pieter Schat uit Utrecht.
Vriendjes meent zich te kunnen herinneren dat er van de proefnemingen door Schat een film werd gemaakt door Polygoon. Ook bezit hij nog een foto gemaakt tijdens de proefnemingen met de glijspanten. 'Kijk', zegt hij, 'daar staan mijn broer en ikzelf in de reddingboot; die twee andere jongens zijn zoons van Van der Vlies en hier heb je meneer Schat. We oefenden het strijken van de sloep steeds met vier man. Op een keer zijn met zwaar stormweer alle davits van het schip geslagen en voor zover ik me kan herinneren wogen die dingen wel 1600 kilo.'
We vragen Vriendjes of het niet moeilijk was te werken op het dek van zo'n sterk slagzij-makend schip. 'In het begin wel', zegt Vriendjes, 'maar op de duur had je er geen erg meer in dat het dek zo schuin als het dak van een huis lag'. Hij herinnert zich nog goed, dat een slopersfirma de voor de snijbranders benodigde gas- en zuurstofflessen, als ze leeg waren, met een schuit door het Noordhollands Kanaal naar de fabriek in Amsterdam liet vervoeren, maar ... ze ook weer leeg retour ontving.
''t Was een moeilijke tijd', zegt Vriendjes, 'we zaten midden in de crisis-jaren en op deze manier hielpen ze de fabriek te overleven. Trouwens, ze hadden toch maar in drie dagen tijd een nieuwe davit aangebracht'. Jacob lacht eens smakelijk. 'Weet je', zegt hij, 'Arie Kuiper had een motorbak, waarmee hij behalve de stalen gas- en zuurstofcilinders ook het gesloopte koperwerk vervoerde. Aan ijzerwerk hadden ze niets. De vader van schoenmaker De Vries uit Alkmaar hield bij de boot de wacht. Maar m'n vrienden en ik wisten toch nog wel koper van boord te krijgen, dat we later dan weer verkochten. Ook politieman Visser kon niet verhinderen dat mooi teakhout over het boord van het wrak werd gezet, dat dan later met de doorkomende vloed ergens in de buurt van Petten aanspoelde. 's Nachts gingen de Pettemers en ik weer terug naar het schip en dan sloopten we er onder andere de banken uit'. Vriendjes kan zich nog verbazen over de geweldige dikte van het gebruikte staal. 'Van twee gepantserde torens werden platen van 30 cm dik afgebrand.' 'Op een keer', vervolgt hij, 'moest bij het verplaatsen van een davit de naamplaat van de *Prince George*, die in de weg zat, worden verwijderd. Die woog ruim zestig kilo en men wilde die plaat wel kwijt aan een opkoper voor een doos sigaren. Maar die handelaar was niet geïnteresseerd en omdat dat brok koper niet aan dek kon blijven, hebben we het maar aan een touw naast het schip gehangen, maar het was zo zwaar dat het al gauw te water plonste. 't Zal er nog wel liggen'.
Jacob was ook aan boord toen de brokken-piloot van de marine tegen de kabel vloog. 'Hij dreigde tegen de draad te vliegen die we hadden uitstaan vanaf het achterdek naar de voormast. De piloot zag op het laatste moment de draad en wilde snel stijgen, maar raakte toen de draad die gespannen was van de mast naar de wal. Het vliegtuigje buitelde over de kop en kwam onderste boven onder de draad terecht. Gelukkig had de vliegenier niets gebroken en kwam er met wat schaafwonden van af.'
Voor zover Vriendjes zich kan herinneren, zijn er slechts vier grote pantserplaten van het wrak geborgen, welke werden vervoerd naar sloopbedrijf De Boer te Oostzaan. Behalve het vliegtuig-ongeval zijn er tijdens de sloopwerkzaamheden nog enkele ongelukken gebeurd. Frits Bakker, die met een snijbrander op het wrak werkte, overleed aan loodvergiftiging. Cor Vriesman uit Petten kreeg door een ongeval bij het vullen van de gascilinders een voorwerp tegen z'n hoofd en moest als gevolg daarvan een oog missen.

Jacob spreekt nog met ontzag over het imposante slagschip 'Als je vanuit Alkmaar langs het Noordhollands Kanaal in de richtig van Petten fietste, kon je het schip al boven de dijk zien uitsteken. De afstand van de hoge kant van het schip tot aan de waterlijn bedroeg al zo'n twaalf meter'.

Een van de vele proeven met de glijspanten-methode aan boord van het wrak van de 'Prince George'. A.P. Schat staat geheel links in de sloep. De vijf andere personen zijn van links naar rechts: onbekend, Jacob Vriendjes, Dirk van der Vlies, Jan Vriendjes en Klaas van der Vlies.

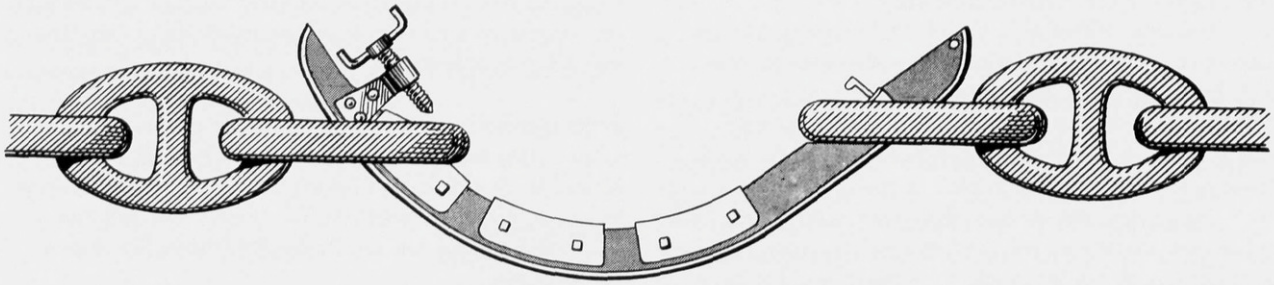


SCHAT-DAVIT DEMONSTRATIE

Ane Pieter Schat (geboren 24 mei 1895 te Utrecht) diende korte tijd bij de Koninklijke Marine (in veel later stadium opnieuw als officier-zeewaarnemer bij de marineluchtvaartdienst), voer daarna als stuurman bij de KNSM en de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Mij N.V. Nam hier in 1917 ontslag en vertrok als 22-jarige jonge man naar San Francisco, waar hij als arbeider te werk werd gesteld op de scheepswerf 'Union Iron Works' en vervolgens als administratieve kracht bij de Holland-American Chamber of Commerce. Zijn belangstelling ging echter meer uit naar de veiligheid op zee.

Het was, en is nog altijd, geen eenvoudige zaak om met stormweer de reddingboten te vieren vanaf een slingerend en slagzij-makend schip. De destijds open, houten reddingboten, hangend aan de davits aan de hoge zijde van het schip konden maar al te gemakkelijk geblokkeerd raken, kantelen of tegen de scheepsromp stukslaan. De reddingboten aan de lage zijde daarentegen waren, nadat de davits uitgedraaid waren en de boten gestreken, vaak heel moeilijk dan wel onbereikbaar voor de schipbreukelingen, die acrobatische toeren moesten verrichten om zich in te schepen.

De jonge Ane Pieter was van mening, dat bij een scheepsramp meer mensenlevens dat tot dusver gespaard konden worden, wanneer de reddingsmiddelen werden verbeterd. Bij zijn eerste pogingen in San Francisco slaagde hij erin om met de door hem ontwikkelde bootsklampen en sjorrings een reddingboot, hangend aan davits die onder een hoek van 30 graden gemonteerd waren, in enkele seconden te vieren.



De boot kon in twee seconden uitgezwaaid buiten boord hangen. Het Amerikaanse opleidingsschip *Iris* was het eerste van een groot aantal zeeschepen dat hij van deze automatische inrichting voor tewaterlating van reddingboten voorzag. In Europa deed hij vervolgens zaken onder de naam 'Schat Patent'.

De uitvinder heeft zich vervolgens geheel gewijd aan de vervolmaking van zijn vele uitvindingen, die hij alle liet patenteren. Onder grote belangstelling van maritieme deskundigen demonstreerde hij in 1925 aan boord van het wrak van de *Prince George* zijn 'glijspanten-methode'.

De 46 graden slagzij makende *Prince George* bood hiertoe een ideale gelegenheid.

De glijspant is een metalen profiel (soort schaats), dat door middel van houten klossen is aangebracht aan de buitenzijde van de reddingboot en wel aan die zijde die naar de scheepswand is gekeerd. De glijspanten beschermen de boot tijdens het afvieren en worden na het tewater laten eenvoudig losgeschroefd en gelost. Een voordeel was nog, dat bij deze methode de davits zelfs niet uitgezwaaid behoefden te worden. De glijspant is, zij het in gewijzigde vorm, nog altijd in gebruik.

COR VRIESMAN

Vanaf de jaren '50 is hij hulpstrandvonder van Petten. Ook hij heeft de stranding van de *Prince George* nog meegemaakt. 'Vlak voor Kerst 1921 lag het schip ten zuiden van Camperduin voor anker. De kapitein was met enkele mensen in een vlet naar de wal geroeid om proviand in te slaan. Het weer verslechterde echter, zodat ze niet met hun vletje naar het schip konden terug keren. Op een van de volgende avonden zag ik vanaf de Dromerdijk lichten bij de dijk. Ik vloog naar huis, at snel wat, en ging met m'n vader richting Camperduin.
Het schip bleek muurvast op een strekdam te zitten. De Engelsen die reeds aan wal waren, vroegen om een reddingboot. Maar de zee was veel te ruw om bij het wrak te kunnen komen. Door de Reddingmaatschappij van Petten werden vuurpijlen naar het schip geschoten. Ze kletsten tegen de scheepswand aan, vlogen over het schip heen, zodat al gauw een lijn in de tuigage bleef hangen. De gewaarschuwde wipperploegen van Callantsoog en Egmond verschoten ook al hun vuurpijlen, maar er werd echter niemand van boord gehaald. De volgende morgen bij het licht worden, was goed te zien dat de tuigage van het slagschip vol met lijnen hing, zodat al snel een stevige verbinding kon worden gemaakt tussen schip en wal'.
Het is even stil. Cor laat kennelijk in gedachten alles nog eens de revue passeren. 'Doordat de zee veel zand rond het wrak had meegevoerd en er als het ware een grote kuil was ontstaan', zo gaat hij verder, 'kantelde het schip daarin, zodat de slagzij nog groter werd. Via een touw dat over de verschansing hing, probeerde ik aan boord te komen, maar dat mislukte. De volgende nacht lukte het echter wel'.
'Er is veel koper van het schip gestolen. Ik denk dat ongeveer een derde van het oorlogsschip gesloopt is, de rest zit nog onder water. In 1937 kwam constructiefabriek Lubbers uit Krimpen aan de IJssel haar opwachting maken. Het ijzer was toen in waarde gestegen en men probeerde een graantje mee te pikken.

Slopers pauzeren op het terras van het nabijgelegen café van Ype Minkema te Camperduin. Links zit Cor Greeuw, die in augustus 1930 overleed, waarschijnlijk ten gevolge van een hem eerder aan boord van het wrak overkomen ongeval.

Ik kwam toen in loondienst. Achteraf bekeken een geluk, want ik raakte al snel betrokken bij een ongeval waarbij een gasfles explodeerde en ik in het ziekenhuis belandde.

Later heb ik voor de firma Lubbers nog een motorboot vol ijzer naar Krimpen aan de IJssel gebracht. Gert Kuiper en z'n broer Piet werkten ook op het schip. Ik kan me nog goed herinneren dat Gert op een gegeven moment overboord viel, rakelings langs een scherpe ijzeren punt die boven water uitstak. En Cor Greeuw bijvoorbeeld, kreeg op een keer een blok op z'n kop. 't Liep gelukkig goed af, maar al met al gebeurde er toch vrij regelmatig wat, meestal met goede afloop'.

'Het schip was een geweldige publiekstrekker,' zo besluit Cor z'n verhaal, 'menigeen maakte zondags een uitstapje naar Camperduin om zich aan het reusachtige schip te vergapen. Een slimme Pettemer had een kraampje opgebouwd waar hij fruit en dergelijke verkocht.'

Boven: Koperen instructieplaat uit de machinekamer van het voormalige slagschip. Foto Will Conijn, Den Helder.

Rechts: De stranding van het Britse slagschip 'Prince George' had voor de dijkbeheerder achteraf een gunstig effect. Rondom hoofd 24 vindt namelijk, met het wrak als 'vangdam', tot op de dag van vandaag aanzanding plaats, zodat ter plaatse een minimum aan onderhoud hoeft plaats te vinden. Bij stormweer is het wrak een extra golfbreker ten gunste van de zeewering: van slagschip tot kustverdediging. Foto KLM, Schiphol.

'ik zoek het geblakerde wrak
met de brug als baken naar boven
en denk er een bloedende
zeeman aan stuurboord'

Fragment uit
Camperduin, 1952 of daaromtrent,
gedicht van Hans van Weely.

SIMON GUTKER

In zijn jonge jaren een verwoed jutter. Hij werd al op 25-jarige leeftijd hulpstrandvonder en bouwde een indrukwekkende staat van dienst op. We ontmoetten Simon in z'n boerderij te Camperduin, niet ver van de zee. Het was ongeveer een jaar voor zijn overlijden in februari 1988. Ondanks z'n hoge leeftijd nog altijd levendig en met pretlichtjes in de ogen. Een rijzige kerel met z'n onafscheidelijke hond. Laarzen op de mat voor de deur; aan een spijker een kloeke zaklantaarn ... je weet maar nooit wat er zich onverwacht op het strand of op de dijk afspeelt, dus hingen ook het bonkertje en de pet voor het grijpen. In de huiskamer hangt een ingelijste foto afkomstig uit de prospectus van Ane Pieter Schat, waarop een moment tijdens de proeven met de glijspanten werd vereeuwigd.

'De huidige strandvonder Simon Gutker uit Camperduin heeft al die tijd op de plaats des onheils meegemaakt. Hij vertelt van, zoals hij noemt, een grammofoon uit grootmoeders tijd. Zijn ouders hadden zo'n muziekmaker. Midden in de nacht spoedde Gutker zich naar huis, sloopte de toeter van de kast, tot ergenis van zijn moeder. Mensenlevens waren belangrijker dan dat ding, vond Simon. De toeter moest zorgen voor de communicatie met de bemanning. Het wordt ochtend, het weer is er niet beter op geworden.

Toch kan met de lang verwachte redding worden begonnen. In aardedonker zijn die nacht twee lijnen over de *Prince George* heengeschoten. Een zwaardere kabel wordt aan boord gebracht en met het wippertoestel komen de mannen van boord. De eerste, die vaste wal onder de voeten krijgt, is de 72-jarige kok, de laatste is uiteraard kapitein Hayter. Het gezelschap wordt ondergebracht bij veehouder Kroon, voor een verblijf van tien dagen. De mannen uit IJmuiden worden op transport gesteld naar hun woonplaats.

Iedereen overleeft het avontuur, de *Prince George* niet. Op de zeewering ligt de kruiser, weerloos, verloren, gereed voor de sloop'.

Het in de loop der jaren ten dele gesloopte wrak voor hoofd 24 van de Hondsbossche Zeewering nabij Camperduin is vooral bij laagwater goed zichtbaar en is nog steeds een bron van verwondering voor de argeloze voorbijganger. Het restant van de ronde fundering (barbette) van de enorme geschutskoepel op het voordek is dan een kenmerkend detail. Luchtfoto Wraksys, Den Helder. Detailfoto Will Conijn, Den Helder.

Bronvermelding

BOEKEN EN KRANTENARTIKELEN

Artikelen over de weersverwachting en stranding, Alkmaarsche Courant eind december 1921.
Colledge, J.J., *Ships of the Royal Navy: an Historical Index*, volume 1, Newton Abbot 1969.
De Dreadnoughts, Parool/Life, 1980.
Dittmar, F.J. en J.J. Colledge, *British Warships 1914–1919*, London 1972.
Everts, C.J.W., *Prince George: domein slopers en uitvinders*, Noordhollands Dagblad 15 november 1973.
Everts, C.J.W., *Prince George: wereldgeschiedenis, slopers en uitvinders*, Duinstreek 13 april 1988.
Everts, C.J.W., *Nogmaals de Prince George*, Duinstreek 13 september 1989.
Gibbons, T., *The complete encyclopedia of battleships and battlecruisers*, 1983.
Vliegtuigongeval bij Petten, Heldersche Courant, 14 mei 1925.
Hooftman, Hugo, *Fokker, Neerlands grootste vliegtuigbouwer*, Arti Beeld-encyclopedie nr. 36, Alkmaar z.j.
Jane's Fighting Ships, diverse jaargangen.
Maritieme Encyclopedie, Bussum 1972.
Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 4, Bussum 1978.
Minkema, Jouke, *Engelse kruiser prooi voor slopers*, Schager Courant 5 januari 1972.
Minkema, Jouke, *Simon Gutker*, Schoorl 1986.
Minkema, Jouke, *Zesenzestig jaar geleden strandde Prince George bij Camperduin*, Rekreatie Info Duinstreek, 1987.
Minkema, Jouke, *Jutters*, Schoorl 1988.
Minkema, Jouke en Alphons Leijsen, *'t Is maar, dat je het weet*, Schoorl 1977.
Moorehead, Alan, *Gallipoli*, London 1967.
Parkes, Oscar, *British Battleships*, London 1966.
Postma, Thijs, *Fokker, bouwer aan de wereldluchtvaart*, Roermond 1981.
Preston, Anthony, *Battleships of World War I*, London 1972.
Profile Publications, number 25, *The Fokker D. VII*, London.
Rhodes James, Robert, *Gallipoli*, London 1965.
Schat, A.P., Publication no. 4, 1930: *What does article of the 1929 international convention for the safety of life at sea mean?*
Schat, A.P., Publication no. 5, 1931: *Paying out the boat falls, (where and how).*
Schat, A.P., Publication no. 6/E, 1932: *From swung out to the water (with listed or rolling ship).*
Webb, John, *The city of Portsmouth and the Royal Navy*, London 1984.
Wink's Geïllustreerde Encyclopaedie, Zaltbommel 1916.
Veen, Romke van der, *Vuurtorens*, Bussum 1981.
Vink, Henk, *H.M.S. Prince George. Een wrak voor de Hondsbossche Zeewering*, Blauwe Wimpel februari 1989.
De Zee, nr. 10, blz. 640 en 641, oktober 1922.

GERAADPLEEGDE INSTANTIES EN PERSONEN

Verder hebben de volgende personen en instanties ons met adviezen en inlichtingen terzijde gestaan. Hiervoor betuigen wij onze hartelijke dank.

G. van der Burg, Alkmaar
Chatham Historic Dockyard, Chatham
H. van Dieren, Terschelling
M.W. van de Garde, Schoorl
H. Glas, Petten
Gemeentearchief, Alkmaar
Gemeentehuis Schoorl, Schoorl
Guildhall Library Aldermanbury, Londen
J. Hart, Schoorl
Helders Marinemuseum, Den Helder
Heldersche Courant, Den Helder
Hogere Zeevaartschool, Amsterdam
Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier, Alkmaar
Hydrografische Dienst, Den Helder
Imperial War Museum, Londen
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, De Bilt
Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Reddings-maatschappij, Amsterdam
A.F.J. Leijsen, Schoorl
Lloyd's, Amsterdam en Londen
Marine Luchtvaartdienst 'De Kooy', Den Helder
Ministerie van Defensie, Afdeling Maritieme Historie, s-Gravenhage
Ministry of Defence, Naval Historical Library, Londen
J. Minkema, Camperduin
National Maritime Museum Greenwich, Londen
Nederlandsche Bank N.V., Amsterdam
Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam
N.V. Koninklijke Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker, Amsterdam
Reddingmuseum, Den Helder
Schat-Davit Company B.V., Utrecht
Maritiem Museum Prins Hendrik, Rotterdam
Spaarnestad fotoarchief, Haarlem
P. Vegter, Groet
H. Vink, Harmelen
J. Vriendjes, Schoorl
C. Vriesman, Petten
Wrakkenregister Wraksys, Den Helder
Wijsmuller Holding B.V., IJmuiden.

wie water deert *die water keert*

Hoogheemraadschap
Noordhollands Noorderkwartier

dijkbeheerder in Noord-Holland

Kennemerstraatweg 11-15
Postbus 22, 1800 AA Alkmaar
Telefoon 072-193636