

ONDERZEEDIENST REÛNISTENVERENIGING

KLAAR VOOR ONDERWATER



Redactie

Colofon

Verschijnt 4 maal per jaar in oplage van 1200 exemplaren.

Voorzitter

D. Heij
Bremilaan 14
6866 DP Heelsom
0317-317063

Secretaris

W.R. Segaar
Laan van Oud Poelgeest 30
2341 NL Oegstgeest
071-5726472
w.rsegaar@quicknet.nl

Redactie & vormgeving

W.P.P. Falkmann
Middelzand 5306
1788 HC Den Helder
0223-642668
w.falkmann@quicknet.nl

Redactie

Jhr. R.A. Snouck Hurgronje
Molenweg 9
1766 HL Wieringerwaard
0224-221884
ra.snouckhurgronje@quicknet.nl

1^e Penningmeester

W.P. van der Veen
Jolstraat 74
1784 NL Den Helder
0223-630265
ledenkvo@hotmail.com

2^e Penningmeester

A. Schouten
Langevliet 7
1759 LE Callantsoog
0223-643848
vb_2058791@wish.nl

Vert. COZD

LTZ 2 Eric Duenk
Onderzeedienst/BUOPS
Postbus 10000
1780 CA Den Helder
0223-658195

Contactpersoon voor bestuursaangelegenheden, waaronder aanmelding nieuwe leden, adreswijzigingen en overlijden is de 1^e penningmeester W.P. van der Veen

Contactpersoon voor contributie betaling is de 2^e penningmeester A. Schouten

De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen in te korten, te weigeren of te verplaatsen naar een andere editie. Tevens is zij niet verantwoordelijk voor de inhoud van ingezonden kopij.

Erelid van de vereniging

J.H. van Rede
A. Prins

De KVO 115 heeft nog al wat reacties opgeleverd. Daar zijn wij altijd enorm blij mee. Het betekent gewoon dat het blad ook gelezen word. Daar doen wij het uiteindelijk voor. Toch wil ik graag nogmaals duidelijk stellen dat wij als redactie geen journalisten zijn. Wij doen dus zelf geen onderzoek en schrijven ook geen artikelen. Soms komt het voor dat wij een interview afnemen of een artikel vertalen in het Nederlands. De inhoud van de KVO bestaat uit artikelen die allemaal verkregen worden uit open bronnen, of geschreven zijn door derden. Het verhaal over de reis van de Zeeleeuw in 1962 is hiervan een goed voorbeeld. Omdat de oud bemanningsleden een reünie hadden georganiseerd, vonden wij het aardig om iets te publiceren over deze reis. De artikelen zijn kranten berichten uit 1962 en zijn gehaald uit het herinneringsboek, dat door de Zeeleeuw zelf is uitgegeven. Wij zij dan ook niet verantwoordelijk voor de inhoud (zie blz 2 van KVO-116). Het betekent echter ook dat een

dergelijk krantenbericht in de juiste context gelezen moet worden.

Toen de Zeeleeuw terugkeerde op 12 september 1962, was dat op dat moment het einde van de langdurigste reis van een Nederlandse onderzeeboot, sinds 1945. Dat heeft de journalist destijds opgeschreven. Dat de Dolfijn later terugkeerde van een nog langere reis staat helemaal los van dit artikel. Het artikel over Remembrance Day in Freemantle leverde de reactie op dat Joe Loep niet de laatste, nog levende, opvarende was van de KXV. Aart Hopman schreef ons dat hij navigatie officier was op de KXV en dat hij nu nog steeds leeft en in Canberra woont. Met groot leedwezen hebben wij vernomen dat Willem de Boer is overleden in zijn huis in Spanje. Hij heeft van september 1996-juli 1997 in de Redactie van de KVO gezeten en heeft een grote bijdrage geleverd aan de totstandkoming van ons blad. Willem, rust in vrede.

Robin Snouck Hurgronje

In Memoriam



Met leedwezen geeft het bestuur kennis van het overlijden van onze leden;

3 mei 2010	G. Dijkstra		Weesp
5 juni 2010	C.J. Naberhuis	78 jaar	Losser
19 november 2010	G.J. Nijholt	73 jaar	Heereveen
16 december 2010	J.A.W.C. Wendel	74 jaar	Zoetermeer
17 december 2010	A. Stans	78 jaar	Vlaardingen
20 december 2010	A.A.A. Bruinooge	75 jaar	Rotterdam
12 januari 2011	A.C.F. Schrauwen	72 jaar	Amstelveen
21 maart 2011	A. Jansen	76 jaar	Zwijndrecht
24 maart 2011	W. den Boer	66 jaar	Javea (Spanje)
17 april 2011	B. Reitsma	89 jaar	Rotterdam

Wij zullen hen in eerbiedige herinnering blijven gedenken

Contributie

De minimale contributie bedraagt € 5 per jaar, buitenland leden € 10 per jaar i.v.m. de hoge porto kosten.
IBAN: NL57INGB0003928464 BIC: INGBNL2A
Betaling moet voor 1 maart overgeschreven zijn, wil men als lid ingeschreven blijven. Zij die reeds lid zijn, krijgen in de december KVO een acceptgiro bijgesloten.

Gironummer vereniging: **39.28.464**
t.n.v. Onderzeedienst Reünistenvereniging
Jolstraat 74 1784 NL Den Helder



Herdenking 4 mei "Ja het moest"	2
Geachte Redactie	5
Pas postactief / Caps	6
Bram Jansen	7
Geachte Redactie	9
Aankondiging Reunie 2011 te Den Helder	10
Drie maanden lang de stille kracht van de NAVO	11
Commandanten oefening in EYES— only"	12
Verslag ALV 4 april 2011	13
De ondergang van Hr. Ms. K-16	14
Uitreiking eerste exemplaar Hr. Ms. Tonijn	22

Herdenking 4 mei “Ja het moest”

Ja, het moest!

Drie korte woorden op de achterkant van het monument. Is dat niet een antwoord op een vraag die nooit gesteld mag worden? Juist om te voorkomen dat iemand in Nederland ooit denkt een dergelijke vraag te moeten stellen, staan wij vandaag stil bij wat er ruim 65 jaar geleden is gebeurd.....

Excellentie, nabestaanden, mannen en vrouwen van de Onderzeedienst en andere belangstellenden, ik heet u van harte welkom bij deze herdenkingsplechtigheid. Bijna 71 jaar nadat Nederland betrokken raakte bij de Tweede Wereld Oorlog en bijna 71 jaar nadat de Onderzeedienst haar eerste slachtoffers door oorlogsgeweld te betreuren had.

Dat mag dan in de beleving van veel mensen ‘verleden tijd’ zijn -geschiedenis - maar u en ik weten beter. Wij kunnen en willen hen niet vergeten.

Waarom kunnen en willen we hen niet vergeten? Omdat wij het resultaat van wat deze mannen hebben gedaan nog dagelijks om ons heen zien.

Wij staan op de schouders van deze in veel opzichten unieke generatie, de generatie die de strijd moest aanbinden met een overmachtige vijand.

Niet dat we ons daar op ieder moment van dag, bij alles wat we doen van bewust zijn. Daarom is het, juist op een dag als deze, goed om elkaar daar aan te herinneren en onze grote dank en respect uit te spreken.

Velen van u weten hoe het is om niet te kunnen doen en laten wat je wilt, om op je woorden te moeten passen: velen van u hebben deze verschrikkelijke oorlog aan den lijve ondervonden, hier in Nederland of in het toenmalige Nederlands-Indië. Maar voor het overgrote deel van het Nederlandse volk is vrijheid inmiddels een vanzelfsprekendheid, een soort van gewoonte recht. Voor de huidige ge-



neratie is oorlog altijd ver weg. Een negatief reisadvies voor je vakantiebestemming -dit jaar maar even niet naar de stranden van Tunesië- is wat de gemiddelde Nederlander merkt van het geweld in de Afrikaanse Middellandse zee landen. Wij voelen ons, als het gaat om West-Europa, veilig.

De omvang van de Nederlandse defensiebudgetten van afgelopen 20 jaar, reflecteren -terecht of onterecht- dit gevoel van veiligheid.

Nu zou je kunnen zeggen: eigenlijk is het heel goed dat wij ons zo veilig voelen, dat de meesten onder ons geen idee hebben van hoe het is om niet vrij te zijn, niet weten wat het is om gebukt te gaan onder grote gewelddadige conflicten. In vrede en vrijheid leven is immers de ultieme vorm van welvaart!

En juist daarom is het zo belangrijk om stil te staan bij het feit dat dit allemaal niet vanzelfsprekend is, maar dat hier 24 uur per dag 7 dagen per week hard voor moet worden gewerkt door politici, diplomaten en militairen.

Maar minstens even belangrijk is het om te beseffen dat onze vrijheid niet zonder offers is herwonnen.

Vrijheid -zowel in materiële als immateriële zin- wordt altijd duur betaald.

Ook daarom staan wij op 4 mei stil bij



hen die zijn gesneuveld in de strijd om vrijheid waar wij al zo lang dagelijks van genieten.

Vandaag gedenken wij, hier op steiger 19, al het Onderzeedienstpersoneel dat tijdens die strijd het hoogste offer heeft gebracht: hun leven.

Maar ook u, die achterbleef, moest verder zonder echtgenoot, zonder vader, broer, of in welke relatie u ook tot hen stond. Velen onder u zijn op deze wijze hard door de oorlog getroffen. Ik zal u kort schetsen hoe de Nederlandse Onderzeedienst ervoor stond op 10 mei 1940, toen de Duitsers Nederland binnenvielen. De Onderzeedienst beschikte over 30 boten waarvan de helft in Nederlands-Indië was gestationeerd en 2 in de Antillen. Van de 13 boten in Nederland konden er 7 ontsnappen naar Groot Britannië en vielen er 6 in handen van de bezetter. De Nederlandse Onderzeeboten van die tijd konden zich meten met de beste buitenlandse boten en in veel opzichten was de Nederlandse technologie vooruitstrevend. In de eerste zeer turbulente dagen na 10 mei 1940 moesten de Onderzeebootmannen afscheid nemen van hun vrouw en kinderen en hen alleen achterlaten in een land in oorlog. Voor de geallieerden waren de Nederlandse boten die naar Engeland ontkwamen een zeer belangrijke aanvulling op de maritieme slagkracht. Onze boten werden dan ook

al snel ingezet in de strijd tegen de Duitsers.

Vanaf december 1941 bevond Nederland zich ook in oorlog met Japan.

In Azië duurde de strijd tot de capitulatie enkele maanden, waarbij op zee veel strijd is geleverd door onze boten.

Deze strijd werd na de capitulatie voortgezet vanuit Sri Lanka en Australië.

Wij gedenken vandaag al het Onderzeedienstpersoneel dat door oorlogshandelingen om het leven is gekomen. Om hun daden naar waarde te kunnen schatten, is het goed om terug te kijken onder welke omstandigheden Onderzeebootbemanningen in die tijd moesten werken en leven.

Het is nodig om te realiseren hoeveel moed er voor nodig is geweest, om te doen wat zij hebben gedaan. En dit besef is weer nodig om zeker te stellen dat wij, 66 tot 71 jaar na hun strijd, niet zullen vergeten wat hun heldenmoed betekent voor ons dagelijks leven, onze vrijheid.

Om de omstandigheden van toen enigszins tot de verbeelding te laten spreken en om een idee te geven van de moed die nodig was om in een onderzeeboot de strijd aan te gaan, citeer ik de woorden die Luitenant Admiraal Helfrich, Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië bij het uitbreken van de oorlog. Hij schreef in 1946:

“Zeven onderzeeboten zijn verloren gegaan in de strijd. Ik noem geen namen: van commandant tot jongsten schepeling is de bemanning een ‘team’, een eenheid die collectief ageert, collectief overwint of, behoudens enige gelukkige uitzonderingen, collectief ten onder gaat. De Onderzeeboten der Koninklijke Marine zijn gedurende den geheelen oorlog een voorbeeld voor de vloot geweest van onverwoestbaren aanvalsgesest en onversaagde actie, toonbeelden van onze beste tradities. Zij gingen op patrouille, niet wetende wat hen wachtte. Zij vielen aan,





in volle zee, in ondiep water bij de kust en namen alle risico's daaraan verbonden. Met Moed, Beleid en Trouw..... Er is slechts één man die ziet hoe de aanval verloopt. Dat is de commandant. Hij realiseert het gevaar. De anderen wachten op wat komt. Zal de aanval lukken? En zoo ja, zal de boot daarna weg kunnen komen? Wat is er in de nabijheid? Wat zal hen treffen: granaten, dieptebommen of een bom uit een vliegtuig? Zij weten het niet, zij moeten vooral rustig blijven, hun tegenwoordigheid van geest bewaren en afwachten. En als de boot getroffen wordt, dan betekent dat een zekere en ellendige dood. Niemand die het niet persoonlijk heeft meegemaakt, kan ten volle beseffen welk een morele moed nodig is de taak te volbrengen, met een koel hoofd op zijn post datgene te doen wat van hem wordt verwacht. Wat is er al in die hoofden omgegaan, tijdens den aanval, en daarna? Of bij een plotselinge verrassing door vijandelijke strijdkrachten of een mijn? Wij weten het niet. Wij kunnen slechts een eersaluut brengen aan die mensen, want zij toonden den waren heldenmoed. Mijn gedachten gaan uit naar de gezinnen die, in ontbering, achterbleven met hun herinneringen. En wij allen die in de Koninklijke Marine dienen, gedenken met trots en weemoed onze kameraden die bij de vervulling van hun hoogste plicht op den bodem der zee hun graf vonden. Wij brengen hun hier een stille hulde. Wij zullen hen niet vergeten".

Aldus Admiraal Helfrich in 1946.

De Nederlandse Onderzeeboten waren zeer succesvol tijdens hun gevechten. Eén blik in onze traditiekamer en de oorlogsvlaggen maken in één keer duidelijk wat voor schade onze boten aan de vijand hebben toegebracht. Internationaal was er veel erkenning voor de prestaties van de Nederlandse Onderzeeboten.

Zo sprak het vermaarde blad Newsweek in januari 1942 over de Nederlandse Onderzeeboot als 'Starperformer in the Pacific' en keek de Amerikaanse Admiraal Lockwood na de oorlog op de samenwerking met de Nederlandse boten terug als: I will never forget the valiant fighting spirit exhibited by the Royal Netherlands submarines during the war.

De resultaten die de Nederlandse boten hebben behaald zijn een relevante bijdrage geweest aan de eindoverwinning en daarmee van groot belang geweest bij het terugwinnen van onze vrijheid. Heel duidelijk is dat ook uitgesproken door Koningin Wilhelmina bij het onthullen van het Onderzeedienstmonument en het uitreiken van het Ridderkruis der vierde klasse van de Militaire Willems-Orde aan de Onderzeedienst in 1947.

Nee, wij mogen niet vergeten wat het Onderzeedienstpersoneel dat tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft gevochten, voor ons heeft gedaan. Wat dat betekent voor onze manier van leven en samenleven. Nogmaals: wij zijn hen veel dank en respect verschuldigd.

Uiteraard gaat deze dank en het respect niet alleen uit naar diegenen waarvan de naam genoemd staat op het monument, maar ook naar diegenen die het hebben kunnen navertellen. Het doet ons dan ook heel erg veel deugd dat er nog een enkeling van hen hier vandaag aanwezig is.





Op 4 mei gedenken wij onze doden. Alle personen die in de periode 10 mei 1940 tot 15 augustus 1945 in daadwerkelijke dienst waren van de Onderzeedienst en zijn omgekomen als gevolg van oorlogshandelingen dan wel daarmee samenhangende dienstongevallen. Van de meesten van hen weten we waar zij hun laatste rustplaats hebben gevonden, van de bemanningen van twee boten weten we dit nog niet: De O13, de eerste operationele Nederlandse Onderzeeboot die voor het Ninth Submarine Flotilla vanuit Dundee opereerde, keerde nooit terug van haar patrouille op de Noordzee. Zij had zich op 19 juni 1940 horen te melden maar

het bleef stil. De KXVI vertrok op 8 december 1941 uit Soerabaja voor een patrouille in de Zuid Chinese zee. Op 25 december, een dag na het tot zinken brengen van de Japanse Torpedobootjager SAGIRI, werd ten noorden van Borneo de KXVI getorpedeerd door de Japanse onderzeeboot I66. Naar beide boten wordt nog gezocht. Het achterhalen van wat er is gebeurd is een lastig en langdurig proces. Er wordt nog iedere dag hard gewerkt aan het terugvinden van deze boten en er worden vorderingen gemaakt. Dit geeft hoop. De gebieden waar de boten zich moeten bevinden zijn door studies aanzienlijk verkleind. Een derde partij is bereid gevonden om apparatuur en mankracht voor een zoekactie ter beschikking te stellen en de commissie van nabestaanden is bezig om fondsen te verwerven om dit zoekplan uit te kunnen voeren. Wat zou het fantastisch zijn als de boten worden teruggevonden. In de strijd voor de vrijheid keerden zes boten niet terug in de thuishaven. Een Onderzeebootmoederschap werd getorpedeerd, een zevende onderzeeboot werd in de thuishaven vernietigd, er waren ernstige ongevallen en er werden mensen gevangen genomen. En bij al deze gebeurtenissen sneuvelden vele onderzeebootmannen. Deze offers zijn niet tevergeefs geweest want ze hebben in belangrijke mate bijgedragen aan het herwinnen van onze vrijheid.

Ja, het moest! En wij zijn dankbaar.
Laten wij hen nooit vergeten!

M.R.P. Elsensohn Groepoudste OZD



Pas postactief

Caps

Pas postactief

De pas postactief is bedoeld voor burger- en militaire werknemers van wie de actieve dienst is beëindigd door (functioneel) leefslijdonslag, pensioen of na een dienstverband van minimaal 12 jaar.

Naast herkenbaarheid en erkenning kan de postactieve medewerker met de pas een gratis abonnement naar keuze voor een tijdschrift van een defensieonderdeel aanvragen.

Geen toegangspas

De pas postactief is geen toegangspas. Om toegang te krijgen tot een defensieoerrein is een geldig legitimatiebewijs nog steeds verplicht. In combinatie met een geldig legitimatiebewijs ontvangt de postactieve medewerker een bezoekerskaart. Met deze kaart krijgt de bezoeker toegang tot algemene ruimtes op de defensielocatie zoals bedrijfskantines en sportaccommodatie. De pas is in het Engels, zodat deze ook in het buitenland kan worden gebruikt.

In de toekomst is met de komst van 'Defensiepas type 3' 'Postactievenkaart' toegangsverlening zonder een geldig legitimatiebewijs mogelijk.

Aanvraag

Voor het aanvragen van een pas postactief kunt u gebruik maken van het formulier 'Postactievenpas'. Het formulier met recente pasfoto dient u te zenden naar het adres vermeld op het formulier.

Meer informatie

* Elke gewezen ambtenaar, zowel militair als burgerambtenaar die tenminste 12 jaar in actieve dienst is geweest bij de marine (incl. reservistenjaren) komt in aanmerking voor de postactievenpas.

* De 'pas gewezen militairen' faseert uit en wordt op aanvraag vervangen door de nieuwe postactievenpas.

* Wie in het bezit is van een veteranen-pas of dienstslachtofferpas komt niet in aanmerking voor een postactievenpas. Men heeft recht op één type pas. Alleen dienstslachtoffers hebben de keuze tussen een dienstslachtofferpas of postactievenpas.

* De pas geeft alleen uw status aan en is geen toegangspas. Ten aanzien van de toegangspas komt op termijn meer dui-

delijkheid. Alleen degenen die kunnen aantonen regelmatig een defensiecomplex te moeten bezoeken komen in aanmerking voor defensiepas type 3.

Formulieren kunt u aanvragen bij het secretariaat van:

Bureau Algemene Personele Zorg, telefoon: (0223) 65 48 42

of u kunt het formulier downloaden via www.defensie.nl/marine/postactieven

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

SGTLDA S. van Rijsewijk,

Telefoon: (0223) 65 44 15.

Contactpersoon

Mevrouw J.C. Diekerhof, coördinator N&I, Bureau APZO&O

Telefoon: (0223) 65 48 44

E-mail: JC.Diekerhof@mindef.nl

Caps

Na ruim 5 maanden zijn de laatste caps heen en weer verstuurd. Helaas, maar niet onbegrijpelijk zijn bij het versturen door de fabrikant verschillende Caps (boten) door elkaar gehaald. Een Zeehond (2) S813 is toch anders dan Zeehond (3) S809 maar ook de Walrus (1) S802 (Guppy) en de Hr. Ms. Walrus (2) S802. Maar goed eind al goed.

Ik kan U melden dat er nog een aantal caps overgebleven zijn. Deze kunnen worden besteld. Het betreft 3x Walrus S802 (Guppy), 1x O-24 (S804), 1x Zeehond (2) S813, 1x Dolfijn (2) S811. Wie het eerst mailt het eerst maalt, stuur uw mail naar: kragtenij@quicknet.nl

Tevens kan ik U melden dat er voor de Marinedagen een honderdtal OZD caps zijn geproduceerd. Op de klep staat "Onderzeedienst" op de voorzijde het wapen van de Onderzeedienst. De achterzijde is versiert met de spreuk "Quamvis Patiens Acris".

In tegenstelling met de Onderzeedienst veteranen cap, heeft deze cap geen flipper.

De caps zullen worden verkocht in de Onderzeediensttent op steiger 19 tijdens de Marinedagen

*M.v.g. en D.B.F.
Johan(nes) Kragten*



Bram Jansen

Vaak blijkt jaren nadien dat je dingen niet juist hebt geïnterpreteerd en daardoor onjuist hebt opgeslagen. Of misschien is die conclusie ook wel fout. Verwarring dus. Gevolg van de drang om te weten waar mijn vader was, en wat hij heeft meegemaakt tijdens de tweede wereldoorlog. Ik kan het hem niet meer vragen; hij overleed in 1987 en nam het complete verhaal mee in zijn graf.

Koninklijke Marine

Mijn vader, Bram Jansen, geboren 1 maart 1916, was 20 jaar toen hij opgeroepen werd dienstplicht te vervullen bij de Koninklijke Marine.

Vreemd was dat niet, hij werkte als knecht op een beurtvaart-schip.

Veel heeft hij daar nooit over verteld. In een oud fotoalbum zitten foto's van de Willem van Ewijck, de Vidar en vreemd genoeg ook een sleepboot: de Witte Zee. Ook een fotootje van hem in marine uniform, roeiend in een sloep met als onderschrift: "van de Witte Zee naar een kuster".

Zijn diensplicht nog maar even vervuld, volgde mobilisatie en volgens mijn vaders Groot Verlofpas was hij van 29 augustus 1939 tot 16 december 1946 in actieve dienst.

De O 21

Toen ik een klein ventje was, zo eind jaren vijftig, hoorde ik mijn vader op verjaardagen verhalen over zijn belevenissen op de O 21 en zijn verblijf in Schotland, familieleden hingen aan zijn lippen en ik was trots op mijn pa... Zo had in mijn hoofd het verhaal postgevat dat mijn vader de hele oorlogstijd én in Schotland was én voor een groot deel van die tijd op de O 21 gevaren had. Gaandeweg vertelde hij steeds minder over die tijd en liet hij zich geen vertellingen meer ontlokken. Achteraf gezien denk ik dat een aantal traumatische ervaringen gedurende die tijd daar debet aan waren. Volledig bewust werd ik me van die ervaringen na het lezen van de boeken geschreven door commandeur van Dulm (Onder De Bloedvlag Van De O21) zijn lotgenoten Claes (De Kat Met Negen Levens) en Biesemaat (Jonge Honden Oude Helden) Omdat Bram Jansen diverse keren in die boeken wordt genoemd kon ik zijn levensloop tijdens de oorlog volgen en kwamen al zijn verhalen weer tot leven. De afbouw van de boot in Dundee, patrouilles op de Noordzee, konvooi begeleiding, Gibraltar en weer terug naar de werf in Grangemouth in 1942. Ook de beschrijving van alle schrijvers dat de bemanning voor dat half jaar in Falkirk was ingekwartierd klopte met mijn beeld wat ik had. In Falkirk was hij ingekwartierd bij de familie

Patterson die hij altijd met een glimlach Mum en Dad Patterson noemde. Ik herinner me dat mijn ouders elk jaar met kerst een kaartje stuurde naar deze familie, een foto van het echtpaar sierde het familiealbum.

Tijdens het verblijf in Falkirk wordt er in de boeken beschreven dat de bemanning naar Londen afreisde om door de koningin een medaille opgespeld te krijgen. Het bewijs dat mijn vader daar ook was lag jarenlang in een blinken doosje in het dressoir.

En toen...

Liepen de verhaallijnen uiteen. Mijn interpretatie van het verhaal was dat mijn vader meevoer met de O21 op weg naar de Oost via Gibraltar en dat hij met malaria achterbleef in Freetown Sierra Leone, en dat hij na herstel terugkeerde naar Schotland. Punt.

Biesemaat schrijft echter dat Bram Jansen achterbleef in Falkirk en dat de O 21 op 1 juli 1942 zonder mijn vader vertrok, op weg naar de Oost en later Freemantle Australië. Mijn vaders' naam komt ook niet voor op de lijst van dopelingen bij de passage van de evenaar in dat zelfde jaar.

Na het lezen van Jonge Honden Oude Helden is mijn nieuwsgierigheid gewekt. Als Bram Jansen inderdaad is achtergebleven in Falkirk zoals Biesemaat beschrijft, waar heeft hij dan de

ander oorlogsjaren doorgebracht? Op de foto welke ik kan dateren op 1944 staat hij afgebeeld als korporaal timmerman bij Royal Dutch Navy. Andere foto's in mijn bezit zijn uitsluitend O21 gerelateerde foto's.

Navraag bij de gemeentearchieven in Falkirk bracht mij ondanks de enorme hulpvaardigheid van die mensen niet verder, daarom rees bij mij de vraag of er wellicht onder uw geledingen mensen zijn die in het bezit zijn van bronnen of mij op een andere manier zouden kunnen helpen om het hiaat juli 1942-1945 in de levensloop van mijn vader te vullen.

Vanaf 1945 vind ik weer foto's terug, mijnen opruimen op het strand in Cadsand en Groede, in IJmuiden staande bij een Jeep en een vuurtoren.

Ik houd mij aanbevolen, en dank u bij voorbaat voor uw attentie.

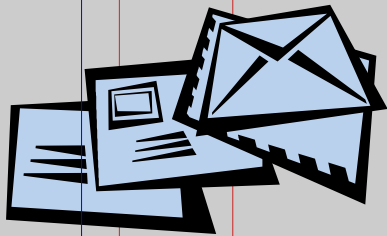
*Rinus Jansen
Molendijk 37
4542 BK Hoek*

“Klaar Voor Onderwater”

Alle uitgebrachte exemplaren zijn nu te bekijken op onze website.

BEZOEK ONZE WEBSITE

<http://www.klaarvooronderwater.nl/>



Geachte Redactie

Geachte Redactie,

Onder verwijzing naar het artikel "Herinnering aan de Zeeleeuw" in de laatste aflevering van "Klaar voor Onderwater" waarvan U de redacteur bent, wil ik er op wijzen dat het "record" van de langdurigste vaaropdracht sinds 1945 van Hr Ms Zeeleeuw niet lang stand heeft gehouden.

Hr Ms Dolfijn - de eerste in Nederland gebouwde boot na 1945 en de eerste 3-cylinder - waarover ik het bevel voerde, vertrok op 24 Januari 1962 naar de West en vervolgde de reis naar Nieuw Guinea via de Pacific. Na zes maanden NNG waarvan 2 patrouilles onder oorlogsomstandigheden van drie weken, werd de thuisreis aanvaard via het Suez-kanaal. De doorvaart daarvan leek toen problematisch i.v.m. de Cuba-crisis die toen op het hoogtepunt was.

Op 3 November ging Kroestjef door de knieën voor Kennedy en op 4 november voeren wij door het kanaal. Vlak na Gibraltar zagen we twee Russische schepen terugkeren met de gewraakte missiles aan dek. En op 22 November 1962 meerden we af in Den Helder. Dat was met totaal tien maanden min 2 dagen precies twee maanden langer dan het Zeeleeuw-record.

Ik zal publicatie hiervan in de volgende editie van KVO zeer op prijs stellen.

N.B. Er staat nog een klein foutje in het artikel. De commandant ging vermoedelijk wel als eerste naar de wal na aankomst in Den Helder, maar niet om zijn vrouw te begroeten. Hij was toen nog niet getrouwd.

Just Roele

Geachte Redactie

Ik kwam toevallig op jullie site terecht op zoek naar nazaten van de Harder.

Zelf ben ik een oud koopvaardijman en heb in de 50er jaren zo'n kannoniers opleiding op Erfprins gevolgd; maar waar ik voor 'schrijf' is het volgende.

Ik heb vorig jaar de geschiedenis opgediept van een neef die in de oorlog van een koopvaardijchip is afgehaald en bij de onderzeedienst ging dienen (als puppus 3 in de machinekamer).

Hij was een paar jaar daarvoor getorpedeerd en wilde z'n gram halen met een onderzeeër; hij is in Colombo opgekomen en met de van Galen naar Schotland gevaren en heeft daar de oude Tijgerhaai nieuw uitgehaald, dat was een Engelse boot hè.

Wat ik zou willen weten zijn er nog mensen in leven die dat meegemaakt hebben? 't Is natuurlijk maar een schot in de ruimte maar ik wil toch een poging wagen.

Ik ben een dik jaar aan het stoeien geweest om wat informatie los te krijgen uit Kerkrade waar van alles is opgeslagen over personeel; het is begonnen toen een nichtje van mij met het monsterboekje en een oorkonde van mijn neef liep te zwaaien. Er gingen nog al wat wilde verhalen rond omtrent z'n tijd in de Oost en niemand wist er het fijne van, hij had o.a. een paar maanden vast gezeten en om achter dat verhaal te komen waren er allerlei papieren nodig vandaar.

Misschien zijn er onder uw leden nog mensen die mogelijk foto's hebben van die boot en z'n bemanning uit die begintijd, ik heb wel al het nodige van het internet afgehaald maar dat zijn bijna allemaal de zelfde afbeeldingen. Bij het museum in den Helder kreeg ik met moeite wat kopieën van foto's die z'n weduwe een tijd geleden hen zelf had geschonken.

Ik hoop dat het de moeite waard is eens rond te vragen, alles is welkom.

Dank voor uw moeite.

*S. Harmenzon
Zoutkamp/Groningen
s.harm5@hotmail.com*



REÜNISTENVERENIGING ONDERZEEDIENST

Reünie 2011

De jaarlijkse reünie van onze vereniging zal worden gehouden op **woensdag 29 juni 2011**.

Dit jaar is gekozen voor Den Helder, omdat we 105 jaar Onderzeeboten vieren.

Programma 29 juni 2011

10.00 - 11.00 uur	Aankomst Reünisten, koffie met cake
11.00 - 11.10 uur	Welkomstwoord door de Voorzitter
11.10 - 13.00 uur	Bijpraten onder het genot van een drankje
Vanaf 13.00 uur	Uitgebreide nasimaaltijd in de Witte Raaf
16.00	Tap dicht - Einde reünie.

De kosten voor deelname aan deze reünie bedragen **€ 7,50** wanneer u **alleen** komt en **€ 10,00** wanneer u **met uw partner** komt.

Dit bedrag kunt u overmaken op **rekeningnummer 3928464 (ING)** t.n.v.

Reünistenvereniging Onderzeedienst

Jolstraat 74

1784 NL Den Helder

Onder vermelding van “Reünie 2011”

Mocht u uw overschrijving elektronisch doen, dan verzoeken wij u uitdrukkelijk in de ruimte voor de mededelingen duidelijk uw naam/adres aan te geven, dit om te voorkomen dat niet te achterhalen is van wie de betaling voor deelname is. Ook wanneer u een ander laat betalen, vermeld dan de naam van de deelnemer.

Na betaling komt u op de deelnemerslijst. Uiterste datum betaling is 15 juni 2011, uw betaling moet dan binnen zijn!

Let op: U ontvangt geen uitnodiging zoals in het verleden gebruikelijk was.

Huishoudelijke mededelingen:

Parkeren: Er is voldoende parkeergelegenheid op het Marineterrein. U dient wel rekening te houden met de opbouw van de Marinedag, dus volg de aanwijzingen op de borden.
Mogelijk aanvullende informatie over parkeren later op de KVO site.

Openbaar vervoer: Trein Den Helder, er zijn geen bussen beschikbaar.

Naambadges: Bij binnenkomst zal uw naambadge worden uitgereikt. U wordt vriendelijk verzocht deze na afloop weer in te leveren.

‘Drie maanden lang de stille kracht van de NAVO’

Onderzeeboot Zeeleeuw terug van antipiraterijmissie

LISSABON Het zit erop voor Hr.Ms. Zeeleeuw. Na een antipiraterijmissie van drie maanden in de wateren bij de Hoorn van Afrika, meert de onderzeeboot aanstaande vrijdag weer aan in de haven van Den Helder. Boordevol nieuwe ervaringen, want nooit eerder opereerde een ‘sub’ van de Walrusklasse zo ver van huis en nooit eerder deed die mee aan een expeditie missie onder NAVO-vlag.

Als onderdeel van de bondgenootschappelijke operatie Ocean Shield verzamelde de Zeeleeuw bij de kust van Somalië en in de Indische Oceaan inlichtingen over alles wat met piraterij te maken heeft. Door het observeren (via de periscoop) van piratenkampen op de wal, het vaststellen van patronen waarmee ze werken en het in kaart brengen van hun tactieken. Daarvoor lag de Zeeleeuw soms wel drie weken achtereen op dezelfde plek. Verder werden piratenschepen gevolgd en gefotografeerd voor de in het gebied patrouillerende fregatten van de NAVO en de hoofdkwartieren in Italië en Groot-Brittannië. De Zeeleeuw deed ook aan identification and warning, wat staat voor het identificeren van passerende schepen en nagaan of zich piraten aan boord bevinden. In dit geval werden de resultaten doorge-sluist naar de NAVO-schepen voor de kust van Somalië die vervolgens de knoop doorhakten: gaan we aan boord van het verdachte vaartuig (boarden), arresteren we de

piraten en vernietigen we hun boot? “We waren drie maanden lang de stille kracht én de ogen en oren van de NAVO”, aldus de commandant van de Zeeleeuw, luitenant-ter-zee 1 Erwin Ruijsink, telefonisch vanuit Lissabon, waarde boot afgelopen weekeinde op weg naar Nederland verbleef.

Grondig

Over hoe de Zeeleeuw precies te werk ging, kan Ruijsink vanwege het grotendeels geheime karakter van de missie weinig zeggen. Behalve dat die bij de aanhouding van één piratenschip (Pirate Action Group) betrokken was en de bemanning de handel en wandel van de piraten goed in kaart heeft kunnen brengen. Zo werd opnieuw aangetoond dat piraten over de nodige financiële middelen beschikken en bij hun acties professioneel te werk gaan. Toch slaagt de NAVO-alliantie er volgens Ruijsink hem steeds beter in piraten op te pakken of weg te jagen, waardoor het aantal scheepskapingen slinkt. “De samenwerking tussen de deelnemers aan de antipiraterijmissie in de Hoorn van Afrika verloopt vlot.” Ook de 58-koppige bemanning van de Zeeleeuw was goed op elkaar ingespeeld. In de ogen van Ruijsink heeft die bewezen de expeditie-naire taken van de Nederlandse krijgsmacht prima aan te kunnen. Als onderdeel van dit scenario moet een onderzeeboot wekenlang onder water blijven, wat de Zeeleeuw goed afging. Ruijsink: “We hebben veel nieuwe en interessante ervaringen opgedaan. Zo moesten we eraan wennen dat niet grote fregatten, zoals gebruikelijk, onze tegenstander waren, maar piraten.”

Gewend

Volgens Ruijsink was de missie niet risicovoller dan de gangbare operaties van de Zeeleeuw in onder meer de Atlantische Oceaan, de Middellandse Zee en de Caribische Zee, omdat de piraten de ‘sub’ niet konden waarnemen. “Daarnaast,” aldus Ruijsink, “is een onderzeebootbemanning zo diep onder water gewend aan alle vormen van druk.”

Jack Oosthoek

Defensiekrant Nr. 44 16 december 2010



De De Britse HMS Montrose, gefotografeerd door de periscoop van Hr.Ms. Zeeleeuw. Het T-23 fregat is op weg om een door de Nederlandse ‘sub’ ontdekt piratenschip te onderscheppen.

Commandanten oefenen in 'Eyes-only'

Den Helder-

Toekomstige onderzeebootcommandanten hebben afgelopen week in Noorwegen het eerste praktijkgedeelte van de SubMarine Command Course (SMCC) gevolgd. De Nederlandse en buitenlandse militairen oefenden in 'eyes-only', het veilig houden van de onderzeeboot met de dreiging van schepen dichtbij.

Dit gebeurt met behulp van de periscoop en stopwatches. Hiermee berekenen de toekomstige commandanten de benodigde tijd om veilig weg te duiken, voordat een vijandelijk schip overvaart. Het komt er daarbij op aan of de marinemannen onder grote mentale druk de juiste commando's kunnen geven.

Voorafgaand aan de praktijktraining in Noorwegen, oefenden de cursisten een aantal weken in een simulator in Den Helder.

De opleiding, die in totaal 15 weken duurt, is in handen van kapitein-luitenant-ter-zee Richard Platel. Deze Nederlandse voormalig onderzeebootcommandant



is wereldwijd een van de drie instructeurs die zich 'Teacher' mag noemen.

Spelersveld

Naast Hr. Ms. Dolfijn deden er ook andere Nederlandse eenheden mee zoals Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Van Amstel en Hr. Ms. Mercurius. Ook de buitenlandse schepen NOCGV Andenes van de Noorse Kustwacht en HDMS Triton, een Deens marineschip, leverden een bijdrage. De internationale vloot bekwaamde zich direct in onderzeebootbestrijding. Tijdens deze intensieve oefening kregen de commandanten in spé te maken met de fijne kneepjes van het vak.

*Geschreven door Redactie DHA
21 februari 2011*

De US Navy wijst eerste onderzeeboten aan voor vrouwelijke bemanning.

De US Navy heeft meegedeeld dat USS Wyoming, USS Georgia, USS Maine en USS Ohio de eerste onderzeeboten zullen zijn die vrouwelijke officieren in hun bemanningen zullen hebben. Zowel de Blue als de Gold crew van de vier boten zullen drie vrouwelijke officieren krijgen.

Twee van de vrouwen zullen zeeofficieren zijn, terwijl de derde een bevoorrading - officier zal zijn.

De Navy zegt dat de drie een hut zullen delen. De enige officiers badruimte zal een omkeerbaar teken hebben, dat aangeeft of de ruimte door mannen of vrouwen wordt gebruikt.

Alle geselecteerde vrouwen zullen aan boord worden geplaatst na voltooiing van

hun training, bestaande uit "nuclear power school", type training en "Submarine Officers Basic Course".

De vrouwelijke officieren worden naar verwachting vanaf december 2011 aan boord van de boten worden geplaatst.

Het limiteren van vrouwen tot officiers plaatsen voorkomt, althans voorlopig, het grotere en onbetaalbare probleem om onderzeeboten te verbouwen met aparte slaapaccommodatie en badruimtes voor vrouwen in de andere rangen. "Enlisted" bemanningsleden zijn ongeveer 90 procent van de 160 man op een boot.

De US Navy stond in 1973 vrouwen toe aan boord van bevoorraders en in 1993 aan boord van oppervlakte oorlogsschepen.

Verslag van de Algemene Leden vergadering 4 april 2011

De voorzitter opende de vergadering ten 11:01 uur. Hij verwelkomde de aanwezige leden, in het bijzonder de heer A. Prins, erelid van de vereniging, de groepsoudste van de groep onderzeeboten KTZ Elsensohn en de adjudant van de groep onderzeeboten Adjudant Langbroek. Ons erelid J.H. van Rede en zeventien leden hebben bericht van verhinderd gestuurd. Nieuw in het bestuur is LTZ Duenk, die de positie van vertegenwoordiger van de onderzeedienst heeft overgenomen van adjudant Van Kesteren.

De voorzitter verzocht de secretaris de namen van de, sinds de laatste ALV overleden leden voor te lezen, waarna door allen staande een minuut stilte in acht genomen werd om de overleden vrienden in eerbied te herdenken.

De voorzitter las het verslag van de vorige Algemene Ledenvergadering voor, hetgeen door de vergadering werd goedgekeurd.

De voorzitter deed de volgende mededelingen:

Een afvaardiging van het bestuur heeft op 4 mei een krans gelegd bij het Onderzeedienst monument.

Het vorig jaar aangekondigde boek over Hr. Ms. Tonijn wordt op 15 april gepresenteerd. De voorzitter zal het eerste exemplaar in ontvangst nemen.

Het ledental van de vereniging bedroeg op 1 januari j.l. 1170.

De voorzitter was aanwezig bij de commando-overdracht van de Onderzeedienst.

De heer Snouck Hurgronje en de voorzitter hebben bijgedragen aan het TV programma "Profiel" over de heer P.J.S. de Jong.

De eerste penningmeester gaf een overzicht van de financiële toestand van de vereniging.

De secretaris las de bevindingen van de kascontrole commissie voor. De vergadering verleende decharge voor het gevoerde beleid.

De voorzitter bedankte de heer Van Rooijen voor zijn werk in de kascontrole commissie en deelde mee dat de volgende commissie zal bestaan uit de heren Broers en Derksen.

Bij de rondvraag werd ingegaan op de noodzaak de contributie te verhogen teneinde ons blad kostendekkend te kunnen produceren en versturen. Tevens kwam de niet-beschikbaarheid van onderzeedienstinsignes als gevolg van de benarde situatie van de rijksfinanciën ter sprake.

De voorzitter riep de aanwezigen op zich eventueel met partner aan te melden voor de reünie op 29 juni en deed een oproep voor vrijwilligers om op te treden als suppoost op de museumboot Tonijn.

De voorzitter bedankte Adj. Langbroek voor de gastvrijheid, bedankte de aanwezigen voor hun komst en inbreng en bood hen aan na de vergadering een drankje te komen nuttigen. Hij sloot de vergadering ten 11:21 uur.

De secretaris

Jaarverslag 2010 over de financiën van de vereniging

Inkomsten over 2010

Contributies	10764,11
Bijdragen Reünie	2628,90
Rente	497,07
Diversen	

Uitgaven over 2010

Bestuurkosten	2505,09
Representatiegelden	180,00
Reünie	435,70
KVO	6993,52
Verzekeringen	73,79
Tlv 2010	1700,00
Diversen	
Contributie	17,50

Totaal 13.890,08

11905,60

Inkomsten	Uitgaven	Winst
13.890,08	- 11.905,60	= 1.984,48

Vermogen van de vereniging per 31 december 2009	30.718,10
Saldo winst	1.984,58
Vermogen van de vereniging per 31 december 2010	32.702,58

De ondergang van Hr. Ms. K-16

Inleiding

Dit jaar 70 jaar geleden werd op Eerste Kerstdag 1941, na een succesvolle actie op de Noord kust van Borneo de avond tevoren, Hr. Ms. K-16 getorpedeerd door de Japanse Onderzeeboot I-66 waarbij alle opvarenden sneuvelen.

Door tijdgenoten van de commandant van de K-16, maar ook later, is kritiek geuit op zijn handelwijze na zijn succesvolle aanval op die Kerstavond, als zou die mogelijk tot de ondergang van de K-16 hebben geleid. Naar mijn mening volkomen onterechte kritiek.

Onderstaand artikel is een (zeer) verkorte versie van een uitgebreide analyse die ik enige jaren geleden heb gemaakt met betrekking tot de ondergang van Hr.Ms. K-16.

De analyse heeft zich niet alleen toegepast op de K-16 en haar fatale ontmoeting met de I-66 maar is in het bredere verband getrokken van de verrichtingen van de Derde Divisie Onderzeeboten (DOZ-3), bestaande uit Hr. Ms. K-14,

K-15 en K-16 (Commandanten respectievelijk LTZ 1 C.A.J. van Well Groeneveld (tevens divisie commandant – CDOZ-3), LTZ 1 C.W.T. Baron van Boetzelaer en LTZ 1 L.J. Jarman).

Dit om een beter inzicht te krijgen in de meest waarschijnlijke bewegingen van de K-16 gedurende de periode direct voorafgaand aan haar ondergang.

Naast in de loop der jaren beschikbaar gekomen informatie uit Japanse bronnen is voornamelijk gebruik gemaakt van oorspronkelijk materiaal afkomstig van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. De belangrijkste gebruikte bronnen zijn: Lijsten van telegrammen, Scheepsjournaal Hr. Ms. K-15, Verslag van de commandant van de K-14 met betrekking tot zijn succesvolle actie nabij Kuching op 23 december 1941 en een afschrift van het dagboek van KLTZ J.J.L. Willinge, chef staf Eskader.



Wat vooraf ging: 20-24 december 1941

In de loop van de middag van 20 december dirigeert CZM vanwege dreiging op de Westkust van Borneo DOZ 3 om de Noord, waarbij 1 boot door de Api-passage naar een patrouille gebied Noord van Borneo moet opstomen. Tevens wordt de order gegeven de vijand aan te vallen. 's Avonds geeft CDOZ-3 aan dat de K-14 door de Api-passage naar de Borneo kust gaat, terwijl de K-15 en 16 patrouillegebieden ten westen van de Api-passage krijgen toegewezen. In de loop van de ochtend van 23 december meldt CZM drie grote kruisers en een jager op een Zuidwestelijke koers ongeveer 100 mijl ten Noorden van Kuching en geeft aan dat de aanval hierop prioriteit heeft. Hierop gaan de K-15 en 16 in opmars naar de Api-passage.

Ondertussen weet de K-14, in haar patrouillegebied Noord van Kuching, in nauwe samenwerking met de Nederlandse vliegboot X-35 contact te maken met de Japanse invasievloot. Op basis van het verkenningsbericht van de X-35 verstuurt CZM een vijandsmelding waarin hij meldt dat ten 230744Z (15.14 lokale tijd) 2 kruisers, 3 jagers, 2 koopvaarders groter en 8 koopvaarders kleiner dan 10.000 ton zijn verkend in een

positie ongeveer 70 mijl Noord van Kuching op koers 216, vaart 6 en geeft DOZ3 opdracht aan te vallen.

Vervolgens vraagt CDOZ3 aan DOZ3 hun positie, waarna de K-15 en 16 kort daarna melden bij het eiland St Petrus (West van de aanloop naar de Api-passage) te zijn. In de avond van 23 december meldt de K-16 Tandjung Datu (en dus de Api-passage) gepasseerd te zijn op koers 100. Uit het scheepsjournaal van de K-15 blijkt dat deze boot Tg Datu ongeveer drie kwartier later te hebben gepasseerd. Uit niets is gebleken dat de K15 en 16 zich bewust waren van elkaars nabijheid.

Ondertussen heeft de K-14 ongeveer een uur voor zonsondergang een nieuwe positie, koers en vaart van het Japanse konvooi gemeld, waarna CZM de K-14 (de vrij overbodige) opdracht geeft aan te vallen. Een aanval die in de avond tot het uiterste wordt doorgezet en die bijzonder succesvol is. Ongeveer 2 uur na afloop van haar succesvolle actie verstuurt de K-14 een aanvalrapport waarin hij meldt op 23 december van 19.30 – 21.30 uur (lokaal) be Oosten licht Tg. Po bij Serawak 3 grote Japanse transportschepen en een tanker te hebben getorpedeerd en tot zinken te hebben gebracht en waarbij alle torpedo's zijn vershoten. Verder wordt gemeld dat de rest van het konvooi nog beNoordOosten van Serawak ten anker ligt en dat de K-14 zonder tegenorder terugkeert naar Soerabaja voor herstel van een diesel en aanvulling van de torpedo's. Tevens wordt opdracht gegeven aan de K-15 en 16 de aanval voort te zetten.

Gebeurtenissen op 24 december 1941, **De K-16 valt aan**

Op de Hondenwacht van 24 december verlaat de K-16 de Api-passage nabij Tg Datu en is in opmars naar de Japanse

invasievloot nabij Kuching. Onwetend van elkaars nabijheid rondt de K-15 Tg Datu ongeveer drie kwartier na de K-16 en vervolgt haar opmars naar een gebied Noord-Noord-Oost van Kuching en de nabij Tg Sipang (Landtong Noord van Kuching) ten anker liggende invasievloot. Op de Dagwacht bereikt de K-15 haar patrouillegebied en wordt overdag afwisselend diep en op periscoopdiepte gepatrouilleerd en worden verschillende schepen op grote afstand waargenomen. Tijdens de Achtermiddagwacht wordt een aanval uitgevoerd op een Japanse jager die echter mislukt door afdraaien van de jager. Na zonsondergang wordt bovenwater gekomen en gepatrouilleerd en op en neer gehouden terwijl de batterij wordt opgeladen.

Tegen het eind van de ochtend is de K-16 de invasievloot kennelijk dicht genaderd en wordt door haar een vijandsmelding verstuurd waarin ongeveer 10 transportschepen, twee torpedojagers op uitkijk en een watervliegtuigmoederschip worden gemeld nabij Tg Sipang. De K-16 geeft aan na donker te zullen aanvalen.

Het lijkt aannemelijk dat de K-16 na het verlaten van de Api-passage een ten opzichte van de K-15 meer Westelijk patrouillegebied nabij Tg Sipang heeft gekozen (globaal West van de meridiaan van Tg Sipang, 110-20E) en de Japanse vloot, gezien de vrij gedetailleerde vijandsmelding, dicht is genaderd. In tegenstelling tot de K-15 die gedurende daglicht onderwater patrouilleerde, heeft de K-16 waarschijnlijk overdag voornamelijk (getrimd) aan de oppervlakte varende de vloot verkend en het situatiebeeld opgebouwd om zo snel mogelijk na zonsondergang, met gebruikmaking van enig maanlicht, toe te kunnen slaan. Aan deze aanname ligt de volgende reden ten grondslag. Deze mogelijke handelswijze van de K-16 komt overeen

met die van de K-14 in de aanloop naar haar aanval de dag tevoren. Bij het in contact komen met en het naderen van het Japanse konvooi (dat op dat moment nog onderweg is naar Kuching) vaart de K-14 aan de oppervlakte en vaart in de latere fase van de nadering tijdens daglicht parallel met het konvooi op ongeveer 9 mijl afstand. Na zonsondergang wordt deze afstand, nog steeds bovenwater varende, verkleind tot 3 ½ mijl. Pas op het laatste moment dat de aanval gaat worden ingezet, op het moment dat een vijandelijk zoeklicht aanflitst, wordt onderwater gegaan. Een afstand van 9 mijl overdag (3 ½ mijl 's nachts) lijkt daarmee een veilige afstand om ongedetecteerd een groot verband in de gaten te houden en het overzicht te behouden. Door bovenwater te blijven is er ook alle gelegenheid om te zorgen voor een volle batterij en een opgetopt hoge druk luchtnet.

Juist omdat de K-16 in haar vijandsmelding aangeeft na donker te zullen aanvallen kan het haast niet anders dat de commandant heeft besloten gedurende daglicht (zo mogelijk) bovenwater te blijven om met een volle batterij en een vol luchtnet de aanval in te kunnen zetten.

Aan het begin van de Eerste Wacht (24 december) ziet de K-15 in het Noorden een grote vuurzuil en vermoedt dat er een benzine schip is getorpedeerd. Even later ziet de K-15 een jager in rook en vlammen staan, terwijl bij een tweede jager ontploffingen als kanonvuur worden waargenomen. De K-15 meldt aan CZM (info K-16) dat zij ten 12.20Z (19.50 uur lokaal) een Japanse jager door artillerievuur vernietigd ziet worden en vraagt welke geallieerde strijdkrachten er bij Serawak zijn. Ruim een uur later meldt CZM dat hem niets bekend is van geallieerde strijdkrachten bij Serawak.

Rond middernacht (24-25 dec) verstuurt de K-16 een aanvalsbericht aan CZM, CDOZ3 en Eskader dat zij 1 torpedojager type Amagiri tot zinken heeft gebracht en dat een aanval op een tweede jager is mislukt. Verder meldt zij tweemaal met dieptebommen te zijn bestookt welke ver mis waren. De K-16 geeft verder aan dat aanvallen op de transportschepen niet meer mogelijk zijn i.v.m. ligging op ondiep water en patrouillerende jagers en tevens dat nog 8 torpedo's resteren. Uit officiële gegevens is vast komen te staan dat de tot zinken gebrachte jager de Sagiri was en dat deze op 30 mijl ten Noorden van Kuching is gezonken.

De waarnemingen van de K-15, het aanvalsbericht van de K-16 en informatie van Japanse bronnen leiden tot het volgende mogelijke scenario dat zich heeft afgespeeld.

Voor wat betreft de dispositie van de Japanse vloot wordt ingeschat dat de transportschepen tussen de 10 en 20 meter waterdiepte lijnen ten anker lagen ongeveer in een sector NW via Noord tot NO ten opzichte van Tg Sipang op een afstand van 6 – 8 mijl. Zeewaarts daarvan werden anti onderzeeboot patrouilles uitgevoerd door de Japanse jagers, waaronder Sagiri en Murakumo.

Zoals de K-16 had aangegeven in haar vijandsmelding was zij voornemens na donker aan te vallen en zal zij ongeveer een uur na zonsondergang de Japanse transportvloot, vermoedelijk uit een NNW richting, zijn genaderd. Naar alle waarschijnlijkheid is zij daarbij onderwater gegaan om het jagerscherm te penetreren. Rond 19.30 uur heeft de K-16 gelanceerd op de Sagiri en haar tot zinken gebracht, waarna de K-16 twee torpedo's heeft gelanceerd op de Murakumo welke echter misten. Vervolgens is de K-16 waarschijnlijk tot de conclusie gekomen dat de

transportschepen vanwege hun ligging op ondiep water niet bereikbaar waren en heeft zich terug getrokken naar dieper water, vermoedelijk op een koers tussen N en NW.

**Inschatting van de gebeurtenissen op
25 december 1941.
I-66 torpedeert K-16**

Ter voorbereiding van de aanval op Borneo, teneinde de olievelden in handen te krijgen, wordt van de 5e “Butai” onderzeeboten de 30e groep bestaande uit I-65 en I-66 vanuit Camrahn-bay (Vietnam) naar Borneo gedirigeerd om de situatie nabij Kuching te verkennen. De I-66 arriveert 16 december voor Kuching en rapporteert weinig activiteit en geringe militaire sterkte. De I-65 en I-66 blijven in het gebied ten Noorden van Kuching / Tg Datu.

Volgens diverse Japanse bronnen zouden op 23 en 24 december door de I-65 twee onderzeeboot detecties zijn gemeld (mogelijk de K-14 respectievelijk K-15 of 16) waarbij het niet tot een aanval komt. Even na middernacht van 24 op 25 december zou een bericht aan de I-66 zijn gezonden alert te zijn op enige ontmoeting met een Nederlandse onderzeeboot.

Uit verschillende Japanse documenten blijkt dat op 25 december om 11.45 (Japan Standard Time = 10.15 lokaal) de “I-66 sighted 35° starboard 5.0 km one large surface navigating sub, and commenced attack movement, and 11.58 (JST) fired one torpedo. After torpedo’s running time she heard explosive sound, and confirmed hit”, welke aanval per bericht om 13.20 (JST) door de I-66 wordt gemeld.

Na haar aanval op de Sagiri en Murakumo op de Platvoet/Eerste Wacht van 24 december is het laatste levensteken van de K-16 haar aanvalsbericht dat zij rond middernacht, ongeveer drie uur na

haar actie heeft verzonden. Uiteraard is niet bekend wat zich heeft afgespeeld aan boord van de K-16 in de periode van haar aanval op de Sagiri en Murakumo tot het moment van haar ondergang. Daarnaast kan de vraag waarom de K-16 op dat moment, tijdens daglicht, bovenwater voer, nimmer meer met zekerheid worden beantwoord. Desondanks is het mogelijk een beredeneerde inschatting te geven van hetgeen waarschijnlijk die (halve) dag zou kunnen zijn gebeurd.

Na haar aanval op de Sagiri en Murakumo en de tegenaanval van de Murakumo op de K-16, heeft deze zich vermoedelijk in eerste instantie met middelmatige vaart (4 - 6 knopen) onderwater in een Noordelijke richting uit het actiegebied teruggetrokken. Vervolgens zal zij bovenwater zijn gekomen om de batterij te laden, waarbij tevens van de gelegenheid gebruik is gemaakt haar aanvalsbericht te verzenden. In dit bericht rapporteert zij, naast het melden van de aanval, dat aanvallen op de transportschepen niet meer mogelijk zijn i.v.m. de ligging op ondiep water en de patrouillerende jagers. Ook geeft zij haar torpedorestant van 8 torpedo’s op. Dit bericht kan worden gezien als een verzoek om orders. Enerzijds geeft de K-16 aan dat de belangrijkste doelen onbereikbaar zijn, anderzijds dat zij nog over een aanzienlijke voorraad torpedo’s beschikt. In afwachting van eventuele orders zal de K-16 haar opties open hebben willen houden: enerzijds gedurende de dag een afwachtingspositie innemen ten Noorden en buiten het Japanse jagerscherm om zo nodig in de avond of nacht een nieuwe poging te wagen de transportschepen (die dan wellicht vertrekken) alsnog aan te vallen. Anderzijds een positie in de aanloop naar de Api-passage in het geval dat zij zou worden teruggeroepen.

Na het verzenden van het aanvalsbericht is de K-16 gedurende de nacht of in de vroege ochtend van 25 december wellicht gedetecteerd door Japanse eenheden, waarop zij onderwater is gegaan om deze te ontwijken. Nadat de dreiging was ontweken kan de K-16 bovenwater zijn gekomen om (hoognodig?) gedurende daglicht de batterij te laden, mede om, afhankelijk van eventuele orders van CZM, zo tegen de avond met een volle batterij een nieuwe nadering en aanval op de transportvloot uit te kunnen voeren. In elk geval is de K-16 om 11.45 (JST = 10.15 lokaal) door de I-66 bovenwater varende verkend en 13 minuten later getorpedeerd en tot zinken gebracht, globaal 60 mijl NW van Kuching.

Om 10.51 (LT) zendt CZM een Hulde sein aan de K-16 en om 11.25 (LT) de order om terug te keren naar Soerabaja. In dit sein wordt de K-15 opdracht gegeven voorlopig in het gebied te blijven ageren op de verbinding tussen Serawak en Indo-China.

In de avond van 25 december stuurt CZM een bericht aan de K-14 en K-16 met instructies over de te volgen route op de terugweg naar Soerabaja. In de avond van 28 december stuurt CZM een bericht aan de K-16 waarin opdracht wordt gegeven per omgaand reçu te geven op dit laatste bericht.

In zijn dagboek tekent de Chef Staf van het Eskader op 24 december onder andere op: "K-16 meldt 's avonds 1 jager type Asashio getorpedeerd en 1 gemist; door dieptebommen aangevallen doch ver mis, nog slechts 8 torpedo's over. Ik bel 's nachts DDMop om te zeggen dat het thans aan CZM order aanvallen in te trekken, aangezien deze de order gaf. Cdt K-16 (Jarman) meldt nl. dat transportsch. onbereikbaar wegens te geringe diepte. Het sein van Jarman was van 12u HW. Ik belde op (25 dec) ±01.30. Het sein van CZM tot terugroepen eerst (25 dec)

12.00) verzonden. Men heeft de nacht voorbij laten gaan om hem terug te laten keren, zeer te betreuren, en wederom een fout in de bevelstechniek".

Er is van verschillende kanten, zowel tijdens de oorlog als daarna, gesuggereerd dat de commandant van de K-16 een onnodig risico heeft genomen en daarmee zijn boot in groot gevaar heeft gebracht door kort na zijn aanval op de Sagiri en Murakumo zijn aanvalsbericht te verzenden. Zo schrijft Dr. Ph.M. Bosscher in 1986:

"Ik meen te kunnen stellen dat onder de gegeven omstandigheden door het ondernemen van dit soort aanvallen op zichzelf geen niet te verantwoorden risico's zijn genomen. Dit laatste is wel gebeurd in het geval van de actie van de K-16 voor de kust van Serawak. Door zijn succes te melden zo kort nadat het was behaald en terwijl hij zich bij de vijandelijke formatie ophield heeft de commandant zijn boot – helaas moet ik toevoegen onnodig – in groot gevaar gebracht. Toen de marinestaf te Batavia hierop was geattendeerd was de reactie van die zijde – eveneens onnodig – traag. Of, en zo ja in welke mate, een en ander mede de ondergang van de K-16 heeft veroorzaakt zal wel nooit meer kunnen worden vastgesteld".

In zijn dagboek maakt de Chef Staf van het eskader regelmatig opmerkingen over het seinen door onderzeeboten (o.a.):

Op 23 december m.b.t. de aanval van de K-14 nabij Kuching: "Echter te enthousiast met seinen resultaat. Laat hem wachten tot hij goed en wel uit de gevaarlijke buurt is".

Op 24 december: "Bericht K-16 , doch seint te veel".

Kennelijk was men aan Nederlandse zijde nogal beducht over de mogelijkheden van de tegenstander radio uitzendingen in te kunnen peilen. Uit niets is gebleken dat deze beduchtheid, zeker in

dit stadium van de oorlog, terecht was en of het seinen van de K-16 indirect of rechtstreeks tot haar ondergang heeft bijgedragen.

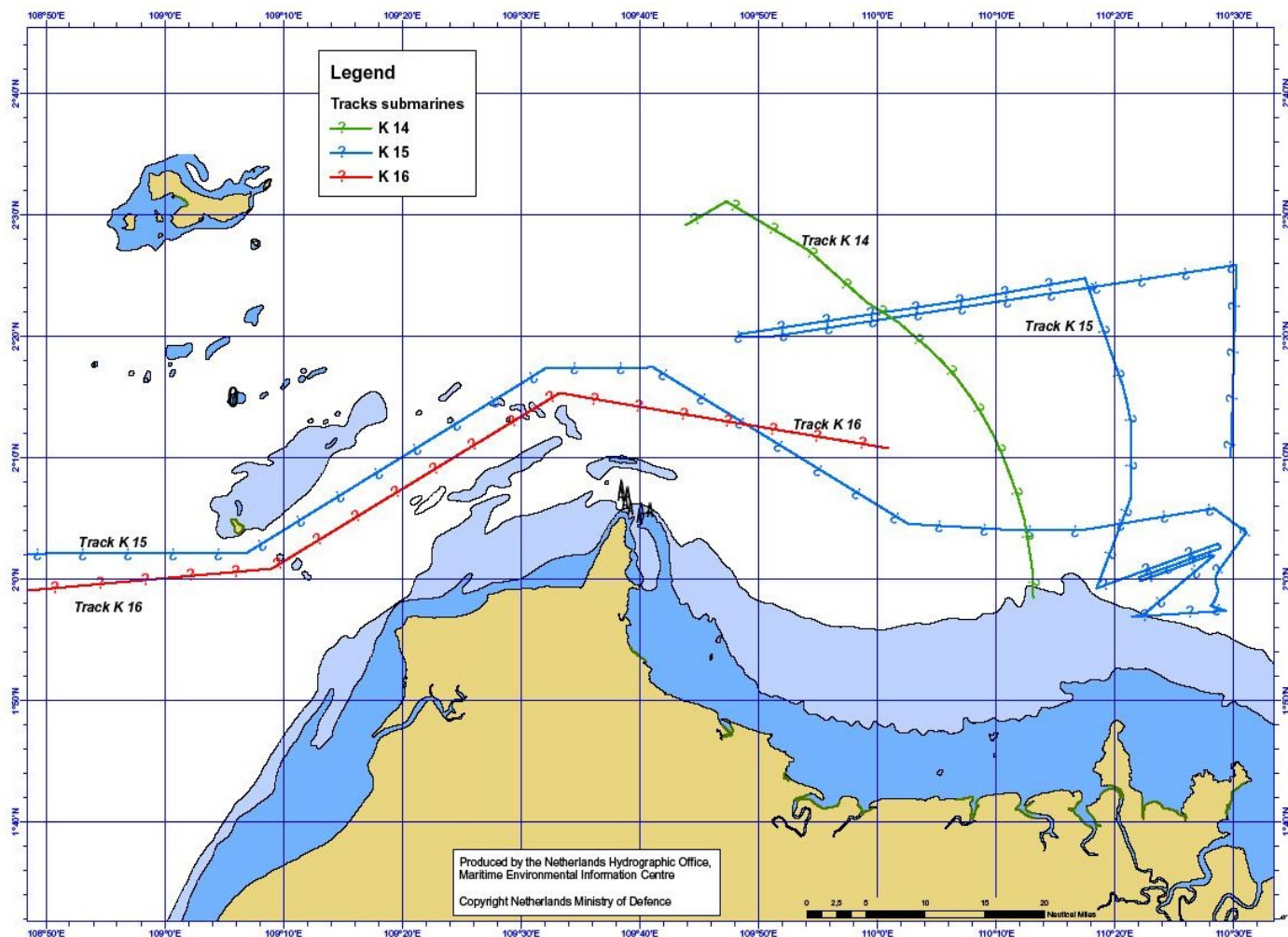
Dat de commandant van de K-16 zijn boot in groot gevaar zou hebben gebracht door kort na zijn aanval op de Sagiri en Murakumo zijn succes te seinen terwijl hij zich nabij de vijandelijke formatie ophield en dat hij daarmee in eniger mate de ondergang van zijn boot zou hebben veroorzaakt, wordt door mij in het geheel niet onderschreven en is in feite een, in mijn ogen, volkomen onterechte beschuldiging. Uiteraard brengt het seinen door een onderzeeboot een bepaald risico met zich mee. Echter dit risico hebben de commandanten van de K-14 en K-15 in gelijke of zelfs nog veel grotere mate genomen, terwijl over hen (omdat zij wel terugkwamen van hun patrouille?) niet het oordeel is geveld dat zij hun boot daarmee in groot gevaar hebben gebracht.

Bosscher stelt in een noot dat ook de K-14 na haar aanvallen haar succes kort daarop in een radiosein meldde, maar dat aangenomen mocht worden dat deze, in tegenstelling tot de K-16, zich al vrij ver van het actieterrein had verwijderd. Blijkens de reconstructie van de bewegingen van de K-14 zou deze op maximaal 15 mijl van het (centrum van het) terrein van actie kunnen zijn geweest op het moment van verbreken radiostilte. Waarschijnlijk niet veel verder dan de K-16 op het moment dat die de radiostilte na haar aanval verbrak.

In dezelfde noot stelt Bosscher dat het sein van de K-14 van direct operationeel belang: “Van Well Groeneveld gaf de twee boten die naast zijn eigen schip tot de door hem gecommandeerde divisie behoorden order om de aanval voort te zetten”. Deze opmerking is eveneens betrekkelijk. Het wekt onterecht de suggestie dat de K-16 met zijn bericht

alleen maar zijn succes wereldkundig wilde maken. In feite was de order aan te vallen al (vele malen) gegeven door CZM. Ook het bericht van de K-16 had een direct operationeel belang. Hij meldde immers dat aanvallen op de transportschepen niet meer mogelijk waren i.v.m. ligging op ondiep water en patrouillerende jagers en dat hij nog 8 torpedo's over had. Impliciet vroeg hij CZM in feite om orders.

In zijn boek gaat Bosscher voorbij aan het feit dat ook op andere momenten in de nabijheid van Japanse eenheden door de verschillende onderzeeboten de radiostilte wordt verbroken. In haar nadering op de Japanse transportvloot (met jagerescorte) tijdens diens opmars naar Kuching verstuurt de K-14 twee vijandsmeldingen en een bericht aan DOZ3 met de vraag wat hun positie is. De vijandelijke vloot bevindt zich dan op maximaal 25 mijl bij de eerste en maximaal 15 mijl bij de tweede vijandsmelding (in beide gevallen waarschijnlijk dichterbij). Ook de K-16 verstuurt een vijandsmelding voorafgaand aan haar actie in de avond van 24 december, met daarbij de mededeling na donker aan te zullen vallen. Hierbij zal de K-16 zich niet al te ver van de transportvloot hebben bevonden aangezien verwacht mag worden dat zij de vijand gedurende de dag vanaf enige afstand (maximaal 15 mijl?) in de gaten heeft willen houden. Ook de K-15 verstuurt een bericht in de onmiddellijke nabijheid van de Japanse vloot. Zo ongeveer tegen de tijd dat de K-16 haar aanval op de Sagiri en Murakumo heeft beëindigd verstuurt de K-15 het bericht dat zij een Japanse jager door artillerievuur vernietigd ziet worden en vraagt welke geallieerde strijdkrachten nabij Serawak aanwezig zijn. Op dat moment bevindt de K-15 zich op de rand van, zo niet in (!) het actieterrein.



De vraag “of, en zo ja in welke mate, een en ander mede de ondergang van de K-16 heeft veroorzaakt” kan met een volmondig nee worden beantwoord indien “een en ander” op het sein van de K-16 slaat. Op het moment dat de K-16 haar aanvalsbericht verzond zal de I-66 vrijwel zeker tenminste 15 mijl van de K-16 verwijderd zijn geweest. Het is onmogelijk dat de I-66 op basis van 1 radio peiling (zo die er al was) of in het gunstigste geval op basis van een door middel van kruispeilingen verkregen positie van de K-16 (zonder een bekende koers en vaart) een onderschepping op de K-16 heeft kunnen uitvoeren, om deze bijna 9 uur later binnen zijn torpedobereik van enkele duizenden meters te krijgen. Uiteraard kan de I-66 op basis van het onderscheppen van het bericht van de K-16 een voorwaarschuwing hebben gekregen dat er een vijandelijke onderzeeboot actief was in het gebied. Dat was echter al overduidelijk verkondigd met de “flaming datums” van de vier door de K-14 getorpedeerde schepen en de Sagiri.

Ofschoon ik mij hier wens te onthouden van een oordeel over de “bevelstechniek” op het DDM/hoofdkwartier van CZM, zou de vraag “of en zo ja een en ander .”, indien deze slaat op het trage terugroepen van de K-16, met ja moeten worden beantwoord. Wanneer na het telefoongesprek van de Chef Staf van het eskader met DDM onmiddellijk een sein was uitgegaan naar de K-16 om deze terug te roepen, was deze hoogst waarschijnlijk niet in de buurt van de I-66 gekomen en door haar getorpedeerd.

De conclusie moet luiden dat de ontmoeting van de I-66 met de K-16 geheel toevallig is geweest en dat de I-66 het (dubbele) geluk heeft gehad de K-16 als eerste te ontdekken en met slechts 1 torpedo tot zinken heeft weten te brengen.

“Onlangs is contact geweest met dhr Bosscher. Met de kennis van nu is Bosscher het eens is met de analyse van Van Rooijen en is eveneens van mening is dat de commandant van de K-XVI geen enkele blaam treft”.

R. van Rooijen

Tonijn is zeker boekje waard

ARIEBOUY@NHO.NL
DEN HELDER - Naast blikvanger van het Marinemuseum is de duikboot Hr. Ms. Tonijn nu ook onderwerp van een interessant boekje geworden.

De Tonijn werd begin 1993 naast het museum geplaatst en vormde het eerste museumschip. De duikboot is nog steeds de publiekstevelling. Museumdirecteur Harry de Bles heeft uitgeroemd dat al meer dan 1,5 miljoen bezoekers door de boot gelopen zijn. Een ontzagwekkend aantal en een groot verschil met het doel waarvoor de boot gebouwd werd: geheime operaties onder water. De samenstellers Henk Visser en Bob Roetering hebben er een rijk geïllustreerd boek van gemaakt. Ze werden daarbij geholpen door kenners van de onderzeedienst. „We zijn er ruim een jaar mee bezig geweest”, vertelt Henk Visser „het was leuk, maar ook een beetje klus.”

De Tonijn is de laatste van de vier cilinderboten die uit drie cilinders opgebouwd zijn. De boot werd in 1965 in water gelaten. Wie wel eens aan boord geweest is, weet hoe krap het is. Er leefden en werkten 47 man dicht op elkaar. Er werd gewoed met de ruimte en meer dan een bakje waswater per dag kreeg je niet.



De Tonijn is met een loopbrug verbonden aan het Marinemuseum.

ARCHIEFFOTO

Met veel oude foto's wordt in beeld gebracht hoe dat leven er aan boord aan toe ging. Daarnaast is er ruime aandacht voor de historie en de vele reizen die

gemaakt werden. Aardig zijn de anekdotes van de bemanningleden die her en der opdaken. Dienen bij de onderzeedienst schept een bijzondere band. De

reünistenvereniging bloeit volop. Voorzitter Driekus Heij neemt daarom ongetwijfeld met trots het eerste exemplaar in ontvangst volgende maand.

Uitreiking eerste exemplaar “Hr. MS, Tonijn van onderzeeboot tot museumschip” aan: Driekus Heij

in de Javazee de status van nationale held. Het werken aan de naoorlogse wederopbouw versterkte het nationale gevoel en leidde tot een grote saamhorigheid die tot uitdrukking kwam in slogans zoals 'Nederland herrijst' en 'Koopt Nederlandsch Fabrikaat'.

Nieuwe schepen moesten worden gebouwd en op de scheepswerven werd net zo hard gewerkt als aan de infrastructuur en in de woningbouw.

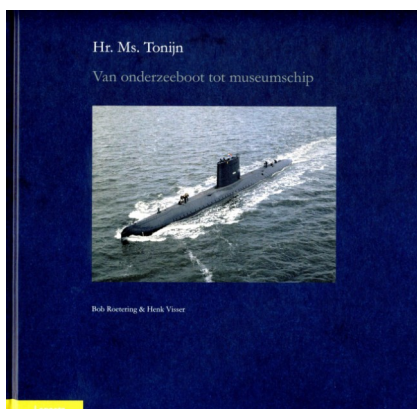
In die geest wordt in 1953 besloten tot de bouw van onderzeeboten van 'Nederlandsch Fabrikaat'. Een krant kopt: "Opzienbarende Nederlandse vinding. Nieuwe onderzeeboot bestaande uit drie 'sigaren'." Viceadmiraal F. Stam beweert in het desbetreffende artikel dat de (geheime) snelheid en de uiterst moderne bewapening deze boot tot de 'gevaarlijkste' ter wereld maakt!

De prijs per boot zou twaalf miljoen gulden bedragen. Het Deventer Dagblad schrijft in 1960: "De drie-cylindersz zijn een unicum in de wereld." Er worden vier boten van dit type gebouwd. Drie zijn inmiddels lang geleden van de sterkte afgevoerd en gesloopt. Alleen de *Tonijn* bleef behouden en is toegankelijk voor bezoekers van het Marinemuseum in Den Helder. *Hr Ms. Tonijn. Van onderzeeboot tot museumschip* neemt de lezer mee voor een rondleiding door de drie-cylinderboot, beschrijft de levensloop van Hr. Ms. *Tonijn*, laat oud-opvarenden aan het woord en geeft antwoord op veelgestelde vragen over het dagelijkse leven aan boord.

Dit boek is het tweede in de Museumvlootreeks. In 2006 verscheen Hr Ms. Abraham Crynssen. Van Mijnenveger tot Museumschip.

ISBN 978-90-8616-069-3

Vrijdagmiddag 15 april 2011, de zomer probeert door te komen. Bij de receptie van het Marine Museum werd de jaarlijkse Reünie van de Tonijn gehouden. Deze keer is het een bijzondere reünie want de Directeur van het Marinemuseum Harry de Bles reikte het eerste exemplaar van het boekwerk “Hr. MS, Tonijn van onderzeeboot tot museumschip” uit aan Driekus Heij. Hiervoor had, een van de schrijvers, Henk Visser enkele woorden, op een luxe zeepekst, gesproken over de samenwerking met de Traditiekamer en hoe hij de tekst, samen met Bob Roetering voor dit boek verzameld heeft. Het was een hele tour zowel in kilometers als in tijd om e.e.a. in deze vorm te krijgen. De eindredactie was in handen van Harry de Bles die nog eens benadrukte heel blij te zijn met zo'n blikvanger voor zijn museum. Er was 'n lekker biertje en een heerlijke nasi hap aanwezig zodat eenieder aan z'n trekken kwam.



Berooid kwam Nederland uit de Tweede Wereldoorlog. Onze grote koopvaardijvloot was zwaar gehavend. De Koninklijke Marine had strijd geleverd op de 'zeven zeeën' en zware verliezen geleden. Karel Doorman kreeg na de verloren slag





ONDERZEEDIENST REÜNISTENVERENIGING

1e Penningmeester
W.P. van der Veeke
Jolstraat 74
1784 NL Den Helder
0223-630265
ledenkvo@hotmail.com

Redactie - Vormgeving
W.P.P. Falkmann
Middelzand 5306
1788 HC Julianadorp
0223-642668
w.falkmann@quicknet.nl

BEZOEK ONZE WEBSITE

WWW.KLAARVOORONDERWATER.NL