

Reünistenvereniging

Klaar Voor Onderwater In dit nummer:

<i>Hr. Ms. O-24 In de 2^e WO</i>	1
<i>Van de Voorzitter</i>	2
<i>BL Hr. Ms. Zeeleeuw 1992</i>	3
<i>Uitspraak Marineraad deel 2</i>	6
<i>De overplaatsing van 'Krelis'</i>	12
<i>IJzeren doorkisten</i>	16
<i>Vrouwen op onderzeeboten</i>	19
<i>Ontvangen donatie 100 Jaar</i>	20
<i>Aankondiging reünie 2006</i>	21
<i>Algemene ledenvergadering</i>	21
<i>ANP telex 16-12-1968</i>	22
<i>Walrus meldt zich...</i>	23
<i>Jurkje (kinderverhaaltje)</i>	24



*Prinses Juliana
aan boord van
O-24 in
New Londen*

De Onderzeedienst in de tweede wereldoorlog

Hr.Ms. O-24

Hr.Ms. "O-24" bevond zich bij het uitbreken der oorlog tezamen met Hr.Ms. "O-23" in aanbouw bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Zij waren nagenoeg aan haar proeftochten toe. Op 10 mei werden zij tezamen, door de aanwezigheid van Duitse parachutisten van de werf verdreven. Zij kozen een ligplaats in de Lekhaven. Van hieruit vertrokken beide boten op 13 mei naar Engeland.

Hr.Ms. "O-24" stond onder bevel van LTZ1 G. Koudijs. Op de 14^{de} mei 's ochtends vroeg besloot de commandant onder water te gaan hetgeen een vrij hachelijke zaak is met een boot die nog niet heeft proefgevaren. De boot werd op een diepte van 35 meter op de bodem gelegd en hoewel het verhaal van de werfemployé, die een parapluwet opstak tegen het binnenstromende water, niet op waarheid berust waren er veel lekken. Bovendien lag de boot vol kurk, houtkrullen en ander soort afval zodat de lenspompen verstopt raakten.

(Vervolg op pagina 4)

Colofon

Verschijnt 4 maal per jaar in een oplage van 1190 exemplaren.

Voorzitter

D. Heij
Bremlaan 14
6866 DP Heelsum
0317-317063
driekusanemaria@gmail.com

Secretaris

W.R. Segaar
Laan van Oud Poelgeest 30
2341 NL Oegstgeest
071-5726472
rob@segaar-beuving.demon.nl

Redactie KVO

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

Redactie KVO

W.P. van der Veecken
Jolstraat 74
1784 NL Den Helder
0223-630265

Penningmeester

A. Prins
Heiligharn 166
1785 SP Den Helder
0223-635455

2^e Penningmeester

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

100 Jaar OZD

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

Vert. COZD

LTZ 20C J. Wijnands
Onderzeedienst/BUOPS
Postbus 10000
1780 CA Den Helder
0223-653444

Contactpersoon voor bestuursaangelegenheden, waaronder aanmelding nieuwe leden, adreswijzigingen en overlijden is de penningmeester A. Prins

Contactpersoon voor contributie betaling is de 2e 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 zijn:

J.H. van Rede
M. van Dwingelen
A. Prins

In Memoriam

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

13 oktober 2005	L. Bruin	83 jaar	Den Haag
1 januari 2006	F.A. Kuijpers	83 jaar	Wateringen
3 januari 2006	F. van Olffen	57 jaar	Maasbracht
1 februari 2006	H. Spruijt	69 jaar	Leerdam
18 januari 2006	G.W. Swart	65 jaar	De Meern

Wij zullen hen in eerbiedige herinnering blijven gedenken.

VAN DE VOORZITTER

Beste leden van onze vereniging. Het jaar 2006 "Ons Jubileum Jaar" is aangebroken. Het jaar van HONDERD JAAR NEDERLANDSE ONDERZEEBOTEN..

Om dit grootse feit met een blijvend aandenken te vieren heeft het bestuur gemeend ALLE leden van de vereniging en het huidige actief dienende personeel op de boten en bij de staf een Drie Dimensionaal Model van de Walrus klasse te schenken.

Dit model is 26 cm lang en weegt ongeveer een kilo.

Op **12 juli 2006**, tijdens de grote reünie, worden de eerste exemplaren aan enige autoriteiten geschonken en krijgen alle aanwezige leden de gelegenheid hun exemplaar in ontvangst te nemen. De overige leden kunnen hun exemplaar tot het eind van het jaar afhalen bij de Onderzeedienst. Leden, wonend in het buitenland, kunnen verzoeken hun geschenk per zeepost op te zenden (porto ten laste lid).

Bovendien ontvangen alle leden met KVO 98 (**januari 2007**) de fraai gemaakte DVD-CD-rom over honderd jaar onderzeeboten. Deze DVD-CD-rom zal reeds te koop zijn tijdens de Reünie voor hen die vast hun kinderen en vrienden willen verrassen.

Het jaarprogramma dat ik U aankondigde in KVO 94 heeft twee wijzigingen ondergaan nl:

De tentoonstelling "Honderd jaar Onderzeeboten" in het Marine Museum wordt geopend op **10 juni 2006** i.p.v. 17 juni.

De grote parade met deelname van ons reünisten is verplaatst naar **12 december 2006** in verband met de komst van Hoge Gasten.

Ik hoop velen van U te ontmoeten op 12 juli en op 12 december 2006.

Driekus Heij

P.S. In KVO 96 wordt het gedetailleerde programma vermeld en ook info over het nieuwe boek.

Contributie

De **minimale** contributie bedraagt €5 per jaar, buitenland leden €10 per jaar i.v.m. de hoge porto kosten.

IBAN: NL09 PSTB 0003928464 / BIC: PSTBNL21

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
Heiligharn 166
1785 SP Den Helder



BEZOEK ONZE WEBSITE

<http://www.agwegman.veteranen.nl/>

**Bemanning
Hr.Ms. Zeeleeuw
16-01-1992**

LTZ 1	C.J.H. Trimpe Burger
LTZ 20C	E.H. Veen
LTZ 20C	H.M.T. de Groot
LTZ 20C	J.H.W. Roeffen
LTZ 2	R.M. Platel
SMJRODOPS	J. Schellinger
SGTODOPS	J. Stoeltjes
KPLODOPS	S.J.F. v.d. Velden
KPLODOPS	W.A.H. Frost
KPLODOPS	E. Wagemans
KPLODOPS	W. Broekhuizen
MATR1ODOPS	L.G. Klein
MATR1ODOPS	G. Portier
MATR1ODOPS	G.L. van Welie
MATR1ODOPS	P.F. Fernald
MATR1ODOPS	M. Overeijnder
MATR1ODOPS	P. Heus
MATR1ODOPS	P.A.H. Zarges
SGTODVB	C.A. Hage
KPLODVB	F.J. van der Schelde
MATR1ODVB KV	M. van der Zwet
KPLLDV	J. Kuiper
MATR1LDV KV	R.P.C. Versteeg
MATR1LDV	R.M. Wegenaar
KPLLDGD	J.A.M. Dijkstra
LTZ 3	A.F.J. Holmann
LTZ 3	G.J. Siepel
LTZT 20C	J.A. Markus
SMJRTDW	H.L. Arends
SGTTDW	A.E. Eilers
SGTTDW	P.J.D. Bouw
SGTTDW	R. Zillig
KPLTDW	A. Hoogeveen
KPLTDW	B.T. van Ballegooy
KPLTDW	W.C.J. van Broekhoven



MATR1TDW	F.M. van Maaren
MATR1TDW	R. Schipper
MATR1TDW	W. Zwart
MATR1TDW	D. van Duyvenbode
SMJRTDE	B. Kesteloo
SGTTDE	G.J. Schipper
SGTTDE	J.G. Dekker
KPLTDE	C.M. Bazen
KPLTDE	A.M. van Lieshout
KPLTDE	E. Zevenbergen
MATR1TDE	J. van Hemert
MATR1TDE	A.A.M. Rammeloo
LTZE 20C	M. Noordzij
SMJRWDE	S. de Boer
SGTWDE	M. van Beveren
KPLWDE	M.H.J. Peters
KPLWDE	K.H. Hasenaar
KPLWDE	J.G. van Duijn
SGTWDW	J.G.J. Cijntje
KPLWDW	V.L. Nitzschke
KPLWDW	P.C.M. van Oevelen

(Vervolg van pagina 1)

Na 4 uur op de bodem gelegen te hebben werd de toestand onhoudbaar en moest er leeggemaakt worden. Hoewel de verdere overtocht tijdens daglicht geschiedde werd Portsmouth ongehinderd bereikt.

In juni/juli 1940 werd de boot afgebouwd bij Thornycroft waarna de boot bij de 9^{de} Flotilla te Dundee werd gevoegd. Van hieruit verrichtte de boot onder bevel van LTZ1 O. de Booy, patrouilles op de Noordzee en onder de Noorse kust. Tijdens één van deze patrouilles, op 29 november 1940 werd ter hoogte van Bergen bij stormachtig weer een mislukte aanval gedaan op een vijandelijk koopvaardij-schip.

In april 1941 werd Hr.Ms. "O-24" bij het 8^{ste} Flotilla (H.M.S. Maidstone, Captain Völcker R.N.) te Gibraltar gevoegd. Zij arriveerde als laatste der drie O-boten ("O-21", "O-23") die begin 1941 in de Middellandse Zee werden gestationeerd. Na eerst konvooidiensten op de route Gibraltar-Engeland te hebben verricht werden de drie boten voor patrouilles in de Middellandse Zee ingezet.

Hr.Ms. "O-24" voer als eerste op 7 juni uit voor zulk een patrouille. Als patrouillegebied was haar de Ligurische Zee en de Golf van Genua aangewezen. Op 12 juni werd de eerste succesvolle aanval van een Nederlandse onderzeeboot op een vijandelijk schip verricht. De aanval werd ingezet met een salvo van drie, gevolgd door één enkele torpedo. Doordat de torpedo's meer boven dan onder water liepen kon het doel deze torpedo's makkelijk ontwijken. LTZ1 de Booy dacht er niet over zijn prooi te laten ontglippen en deed de boot rijzen en leegmaken. Bovenwater varende werden er met het kanon verschillende treffers geboekt zodat het doel, de Italiaanse koopvaarder "Fianona" van (6.660 ton), gestopt kwam te liggen. Het pleit werd beslecht door een torpedo die het schip deed kapzeisen en zinken.

Op klaarlichte dag, vlak onder de Italiaanse kust, was dit een prachtig resultaat. Dezelfde nacht werd nog het Italiaanse motorschip "Carlo Forte" (500 ton) door rammen tot zinken gebracht. Op 17 juni werd nog een aanval gedaan op een Italiaanse tanker, maar weer bleken de torpedo's hun komst van verre aan te kondigen, het doel zigde af. Gezien het continue falen der torpedo's achtte de commandant het niet verantwoord zijn patrouille voort te zetten. Op 23 juni bereikte Hr.Ms. "O-24" weer veilig Gibraltar.

Op 28 juli vertrok zij voor de tweede maal naar het gebied in de Golf van Genua. De eerste dagen deed zich geen gelegenheid tot actie voor zodat men wat

Zuidelijker ging.

Op 6 augustus werd tegenover de monding van de Tiber een Italiaans vrachtschip van ± 5000 ton met een salvo van drie torpedo's tot zinken gebracht.

Op 7 augustus werd een geladen driemast-schoener door kanonvuur tot zinken gebracht. Volgens de Britse gegevens betrof dit de "Bombardiere" van 613 ton. De Italiaanse gegevens spreken alleen van het verlies van de "Margharita Madte" in die buurt evenwel op de 6^{de} augustus.

Op 12 augustus moest een aanval met het kanon op een schoener van ± 500 ton door hevig tegenvuur met mitrailleurs worden afgebroken. Op 15 augustus liep de boot Gibraltar weer binnen.

Op 28 augustus verliet Hr.Ms. "O-24" weer haar basis. Aanvankelijk werd onder de Italiaanse Riviera-kust gekruist. Toen dit niets opleverde ging de boot om de Zuid waar in de nacht van 5 op 6 september de met hulpmotor uitgeruste driemastbark "Carla" (± 1.200 ton), door kanonvuur tot zinken werd gebracht. Hierna werd het patrouille terrein verlegd tussen Capraja Corsica en Elba. 's Middags van de 9^{de} september werd op grote afstand een klein konvooi van twee vrachtschepen met een escortevaartuig verkend. Met maximum onderwatervaart ingelopen te zijn, lanceerde Hr. Ms. "O-24" twee torpedo's waarvan tenminste één doel trof. Toen de commandant na vijf minuten een periscoopslag maakte zag hij het dichtbijzijnde schip zinken. Hierna moest naar grotere diepte gegaan worden daar het escortevaartuig snel naderde. Bijna twee uur lang werd de boot met vrij grote tussenpozen aangevallen waarbij 12 dieptebommen werden vernomen. De Italiaanse Marinestaf deelde na de oorlog mee dat het gezonken schip de "Italo Balbo" (5114 ton) was geweest. Een paar dagen later werd de boot bijna zelf getorpedeerd. Bij slecht zicht bovenwater varende zag de commandant plotseling een breed zog voor de boot. Blijkbaar was er juist een snelle motortorpedoboot gepasseerd. Ternauwernood 120° van koers veranderd zag men twee bellenbanen van torpedo's die gelukkig achter de boot langs liepen. Zonder verdere verrassingen werd Gibraltar op 16 september wederom binnengelopen.

De vierde en vijfde (tevens laatste) patrouille van Hr. Ms. "O-24" in de Middellandse Zee respectievelijk van 1-21 oktober en van 30 november tot 23 december, werden gekenmerkt door tegenslagen. Beide patrouilles boden slechts eenmaal gelegenheid tot een aanval welk beiden zeer onfortuinlijk en zonder resultaat bleven.

De eerste keer was op 13 oktober toen op 1600 M. afstand vier torpedo's op een tanker van \pm 8000 ton werden gelanceerd welke op onverklaarbare wijze geen van allen doel troffen. De mogelijkheid dat de Mark IV torpedo's (2 van de 4 waren van dat merk) zich weer misdragen hadden is zeer groot. De tweede mislukte aanval vond plaats op 11 december in de Siciliaanse wateren. Hier werd een salvo op een bovenwater varende U-boot (\pm 500 ton) afgevuurd waarbij het doel echter op het moment van afvuren der laatste torpedo plotseling 90° toezigde. Tijd voor een heksalvo kreeg Hr.Ms. "O-24" niet meer; de op de bodem exploderende torpedo's waarschuwden de Duitsers die reageerden door weg te duiken.

Begin 1942 werd de boot teruggestuurd naar Engeland waar zij groot onderhoud onderging.

In augustus 1942 arriveerde Hr.Ms."O-24" nu onder bevel van LTZ1 W.J. de Vries, in Colombo. Van hieruit opereerde de boot alweer in gezelschap van Hr. Ms."O-21 en O-23". Op 21 februari 1943 werd bij een gedurfde kanonactie nabij Sabang een Japanse koopvaarder van naar schatting \pm 3500 ton, tot zinken gebracht. Op 20 augustus werd nabij Penang het vrachtpassagiersschip "Chosa Maru (2538 ton) getorpedeerd. Verder verrichte de boot 5 geheime operaties, waaronder enkele zeer gewaagde.

In december 1943 arriveerde de boot in Philadelphia voor groot onderhoud. Na de oorlog is gebleken dat dit vermoedelijk de "Bandai Maru" (4.147 ton) is geweest.

Eind april 1945 arriveerde Hr.Ms. "O-24" (onderbevel van LTZ1 P.J.S. de Jong; de ex Minister van

Defensie), in Fremantle. In juni en juli maakte zij twee patrouilles met Port Darwin als tussenhaven, doch er was bijna geen scheepvaart meer in de Indische wateren.

Een aanval uit zeer moeilijke positie op een torpedojager mislukte. Na het einde der vijandelijkheden, op 8 oktober 1945 kwam zij in Batavia aan.

De terugreis naar Nederland liep weer via Fremantle en op 4 april 1946 kwam de boot in Rotterdam aan. Na groot onderhoud ondergaan te hebben werd de boot in december 1947 als oefenboot wederom in dienstgesteld. In juli 1955 werd de boot van de sterkte afgevoerd en vanaf die datum werd zij gebruikt als drijvend oplaadstation.

In 1963 werd zij voor de sloop verkocht.



LTZ2OC Wobbe de Vries aan boord van de O-21 met naast hem Meep Ohr

Hr.Ms. "O-24"

Commandant: Luitenant ter Zee der eerste klasse O. de Booy Bronzen Leeuw, D.S.O.

12 - 6 - 1941: Italiaanse koopvaarder "Fianona" gezonken	6.660 ton
13 - 6 - 1941: Italiaans motorschip "Carlo Forte" gezonken	500 ton
6 - 8 - 1941: Italiaanse koopvaarder gezonken	5.000 ton
7 - 8 - 1941: Italiaanse schoener gezonken	613 ton
6 - 9 - 1941: Italiaanse driemastbark "Carla" gezonken	1.200 ton
9 - 9 - 1941: Italiaanse koopvaarder "Italo Ba;bo" gezonken	<u>5.114 ton</u>
Totaal 6 koopvaardij schepen gezonken met	19.087 ton

Commandant: Luitenant ter Zee der eerste klasse W.J. de Vries
Bronzen Leeuw, Bronzen Kruis, D.S.O., DCS, Mention in Despatches

21 - 2 - 1943: Japanse koopvaarder "Bandai Maru" gezonken	4.147 ton
20 - 8 - 1943: Japans vrachtpassagiersschip "Chos Maru" gezonken	<u>2.538 ton</u>
Totaal. 2 koopvaardij schepen gezonken met	6.685 ton

Uitspraak van de Nederlandse Marineraad (deel 2)

Inzake het ongeval met Hr.Ms. onderzeeboot "Zwaardvis" op 17 juli 1973 in de Noorse zee, waarbij ernstige waterschade is ontstaan in het machinekamercompartiment.

De Zwaardvis ressorteerde na overname en in dienst stelling door de Marine onder het bevel van de CZMNED en bevond zich ten tijde van beide ongevallen in de garantie-vaarperiode.

De commandant van de Zwaardvis had in zijn rapport over het voorval op 10 mei 1973 - waarbij eveneens veel water via de snuivertank was binnengestroomd - er speciaal op gewezen dat het niveaumeteersysteem van deze tank, sinds hij aan boord was geplaatst nimmer had gewerkt. Tevens had hij vóór de binnenligperiode een reparatielijst doen opstellen, zoals de gewoonte is tijdens een garantievvaart en was hierin een punt opgenomen waarin, gelet op de ervaring van 10 mei werd aangedrongen op reparatie van de snuiverniveaumeter, dan wel op vervanging hiervan door een bruikbaar ander type niveauverklikker tijdens de binnenligperiode. Kort na binnenkomst van de boot in Den Helder was deze reparatielijst bij de COZD ingediend. De SOMAT van de onderzee-dienst had het punt inzake de niveaumeter na overleg met de COZD en de betrokkenen, opvarenden van de Zwaardvis, echter uit de lijst geschrapt, omdat hem uit goede contacten met de diverse bureaus nieuwbouw van het Ministerie, bekend was, dat voorlopig geen liquidometers beschikbaar waren, althans niet binnen de korte duur van de reparatietijd.

Hoewel de commandant, naar hij ter zitting verklaarde, uiteraard de niveaumeter van de snuivertank vóór zijn vertrek naar zee, gaarne in goed werkende conditie zou hebben gehad, voelde hij zich - nadat de rode beugel over de elektrodeschakelaar was aangebracht ter voorkoming van een bedieningsfout als op 10 mei 1973 - toch geheel veilig om weer met de Zwaardvis te gaan varen, in de toestand waarin de boot zich bevond.

Hij was namelijk van mening -evenals andere getuigen ter zitting-, dat het niveaumeteersysteem van de snuivertank, evenmin als de elektrodeverklikker onder in de snuiverinlaatmast, weinig met het snuiveren zelf had te maken en beide systemen slechts bedoeld waren als middelen om de aanwezigheid van water te signaleren ter indicatie dat -zo nodig- menselijke handelingen moesten worden verricht, -cq bij de niveaumeter als waarschuwing dat de snuivertank langzamerhand -als normaal bedrijfsverschijnsel- weer moest worden lensgepompt.

Anderzijds was hij van mening dat voor een correcte werking van en controle op het open en dicht staan

van de snuivertopklep, het snuiverbeveiligingssysteem met bijbehorende verklikkerlampjes op het snuiverpaneel van het meeste belang was en dit systeem had tot het ongeval op 17 juli altijd betrouwbaar gewerkt. De commandant verklaarde voorts, dat hij -na het voorval op 10 mei 1973- er niet aan had gedacht om ter plaatse van de snuivertank in de machinekamer een speciale uitkijk te plaatsen, er van uitgaande dat als er water binnen zou komen, dit in ieder geval wel zou worden gezien; dat een dergelijk ongeval bovendien alleen op periscoopdiepte kon gebeuren en dus ook het binnenstromen van water ongeveer op deze diepte zou worden geconstateerd, zoals ook op 17 juli was gebleken, toen reeds op ca. 19 meter diepte met blazen kon worden aangevangen; dat indien op periscoopdiepte of iets dieper "vol" op alle hoofdtanks wordt geblazen, de capaciteit van een immer goed op druk staand "luchtsysteem" zo groot is, dat de boot -tenzij er veel blijvende lekkages zijn- altijd boven zal komen, en dat derhalve al met al door het gebeurde uiteraard wel een hoogst kwalijke situatie was ontstaan, met een ernstige nasleep, maar dat een echt gevaar voor schip en bemanning z.i. in feite niet heeft bestaan en dit in ieder geval was geweken toen de boot op ca. 50 meter diepte werd opgevangen. De commandant had, voor hij het commando overnam, een aantal weken meegevaren om deze voor hem nieuwe boot te leren kennen, en het was toen een routine zaak de machinekamer te doen bezetten door een sergeant, een korporaal en een machinist 1^{ste} of 2^{de} klasse, waarvan hij bij de commando-overdracht echter nimmer van zijn voorganger de reden had vernomen, te weten waarom men tot deze extra bezetting van 1 man, in afwijking van de oorspronkelijke opzet was gekomen. Aan de hand van de ontstane situatie in de machinekamer, oordelen de commandant en HTD de volgende te nemen acties het meest urgent:

1. het lenspompen van de machinekamer, om vervolgens;
2. de waterschade, in het bijzonder aan de elektrische apparatuur, te bestrijden en te beperken.

Het tweede punt hield in dat de elektrische installatie zo spoedig mogelijk met gedistilleerd water en solvent diende te worden gespoeld c.q. gereinigd, wat het meest doeltreffende in een haven -bij voor-

keur een marinehaven- met meer en betere dan aan boord aanwezige middelen kon gebeuren. In verband hiermede besloot de commandant ten 02.20A uur, zodra de HZO-zender en codeermachine wederom voor gebruik gereed waren, het oorspronkelijk kort na het bovenwater komen eerder door de oudste officier geconcipeerde bericht om sleepbootassistentie te doen uitgaan. Dit bericht werd verzonden aan COMNAVVEST, de Noorse marinecommandant in de meest nabijgelegen haven Stavanger en tevens info o.a. aan COZDNEED en COMNAVSONOR (de Noorse marinecommandant Zuid-Noorwegen). In de tekst was als reden van het verzoek beknopt vermeld; het niet beschikbaar zijn van de voortstuwingsinstallaties en andere apparatuur als gevolg van lekkages, alsmede de positie van het schip. De commandant verklaarde ter zitting; dat hij bij het opstellen van het bericht om sleepbootassistentie het ter zake gestelde in het marinevoorschrift VVKM195 had geraadpleegd en het z.i. in dit geval ging om sleeploon en geen hulploon, aangezien van een directe noodsituatie van schip en bemanning geen sprake was, doch alleen werd beoogd de boot zo spoedig mogelijk naar een haven te doen slepen teneinde de opgelopen waterschade te bestrijden; dat hij om deze reden het bericht inderdaad met een hoge - doch niet de hoogste- voorrangsaanwijzing had verzonden, om er verzekerd van te zijn dat door de staf van COMNAVVEST direct actie zou worden genomen, doch de gekozen voorrangsaanwijzing niet wees op een uiterste noodsituatie; dat voor wat betreft de in het bericht vermelde positie hij zich niet meer precies kon herinneren hoe deze was bepaald, doch met grote mate van waarschijnlijkheid kon worden aangenomen, dat dit middels een Decca-waarneming was geschied, aangezien na een langere tijd van onderwater varen en het vervolgens weer gaan snuiveren, routinematig eerst de positie wordt bepaald door middel van het Decca-plaatsbepalingssysteem en hij deze plaats binnen 2 mijl nauwkeurig achtte. Inmiddels werden aan boord de herstelwerkzaamheden met eigen middelen en grote voortvarendheid ter hand genomen. Ten 170256A uur liet de commandant een "check-report" verzenden aan de COZDNEED en info aan COMNAVVEST, hiermede een nadere aanduiding gevende dat boot en bemanning niet in een directe noodsituatie verkeerden.

In de loop van de dagwacht en voormiddag van 17 juli werden tussen de Zwaardvis en de diverse daarbij betrokken Noorse en Nederlandse marine autoriteiten i.v.m. de verzochte sleepassistentie, nog de

volgende radioberichten gewisseld:

1. Spoedig na het "check-report" deed de commandant aan COZDNEED info andere Nederlandse marine autoriteiten een bericht verzenden, teneinde hen meer uitvoerig over het gebeurde en de toestand waarin de boot verkeerde in te lichten en tevens te verzoeken de Zwaardvis naar Haakonsværn dan wel -bij voorkeur- naar Den Helder te doen opslepen. De commandant had in dit bericht COMNAVVEST en andere buitenlandse autoriteiten met opzet niet als info geadresseerde doen opnemen, aangezien hij het niet van belang achtte het gebeurde -gezien de commerciële belangstelling welke nog al voor deze nieuwe boot bestond- naar buiten uit te dragen. De COZD verklaarde ter zitting, dat hij zich op 17 juli, na ontvangst van het bericht dat de Zwaardvis water had gemaakt, aan de oppervlakte dreef en sleepbootassistentie had gevraagd, omtrent de veiligheid van boot en bemanning gerust voelde en dat dit gevoel nog werd versterkt door het daarop volgende "check-report".

2. Te ca. 05.00A uur werd van COMNAVSONOR info o.m. COZDNEED en COMNAVVEST bericht ontvangen dat de sleepboot Haabrand uit Stavanger zou vertrekken en te 07.30A uur in de opgegeven positie van de Zwaardvis zou aankomen.

3. Kort hierop volgde een tweede bericht van COMNAVSONOR, waarin mededeling werd gedaan van het door de sleepboot bezette VHF verbindingskanaal.

4. Te ca. 07.00A uur verzond de Zwaardvis aan COMNAVSONOR info COMNAVVEST een bericht waarin een nieuwe positie met tijd werd opgegeven onder vermelding dat de boot ca. 2,5 mijl per uur om de zuid verlijerde en niet in staat was VHF nog UHF radioverbinding te maken met de Haabrand, doch op een lage (in het bericht vermelde) frequentie zou uitluisteren.

De commandant verklaarde ter zitting, dat deze tweede positie was verkregen door uit de eerste, gedurende de sindsdien verlopen tijd, de invloed van stroom en wind als behoud van het schip toe te passen; dat gelet op de toen heersende NNO wind (Beaufort ca. 5) en een zeer geringe stroom 0,1 à 0,2 mijl per uur langs de kust om de Noord, de drift hierbij de voornaamste factor was en hij was uitgegaan van een verlijering van de boot van ongeveer 2 mijl per uur; voorts dat hij in zijn bericht aan COMNAVSONOR de verlijering aan de ruime kant, n.l. 2,5 mijl had genomen, teneinde er van verzekerd te zijn dat de Haabrand voldoende om de Zuid zou varen.

5. Te +08.00A uur kwam van COMNAVSONOR info COZDNEE een bericht binnen inhoudende een nieuwe verwachte tijd van aankomst van de sleepboot, alsmede de vraag wat de Zwaardvis voornemens was te doen.

Vrij kort hierop, ongeveer 08.30A uur, arriveerde de Haabrand ondertussen bij de Zwaardvis.

Hoewel geen radiocommunicatie met de sleepboot kon worden verkregen en ook anderszins onderling geen seinen gewisseld, bleek de kapitein echter wel te begrijpen ter plaatse bij de hand te moeten blijven.

6. Te ca. 09.00A uur deelde de commandant COMNAVSONOR info COZDNEE -in antwoord op diens laatste bericht- radiografisch mede dat de Zwaardvis op nadere instructies wachtte omtrent de bestemming waarheen de boot moest worden gesleept, met het verzoek de Haabrand derhalve op te dragen zolang "stand-by" te blijven.

7. Vrijwel terzelfder tijd -de berichten hadden elkaar gekruist- berichtte de COMNAVSONOR, dat hij van de COZDNEE het verzoek had gekregen de Zwaardvis door de sleepboot naar Stavanger te doen opslepen. Dit verzoek van de COZDNEE dat info ook aan de Zwaardvis was gericht, werd aan boord eerst twee uur later ontvangen. De COZD verklaarde ter zitting dat hij n.a.v. het verzoek inzake de sleepbestemming, in overleg met het hoofd van de elektrotechnische dienst van de OZD het van overwegend belang achtte de Zwaardvis naar de dichtstbijzijnde haven -Stavanger- te doen slepen, opdat de door zee-water nat geworden apparatuur zo spoedig mogelijk met zoetwater en solvent zou kunnen worden gespoeld en zodoende voor ernstige schade worden behoed. Hij verklaarde voorts dat hij zich in het bericht aan COMNAVSONOR met verzoek de Zwaardvis naar Stavanger te slepen, niet had bekommerd om de soort van sleepboothulp, aangezien z.i. de overheersende factor was dat de boot zo spoedig mogelijk langs de kant kwam. Te 09.32A uur werd vervolgens aan de Haabrand vastgemaakt, waarna de Zwaardvis naar Stavanger werd opgesleept. De commandant had vóór, tijdens, noch na het vastmaken een gesprek met de sleepbootkapitein gevoerd en ook naderhand was de kwestie van sleeploon dan wel hulploon nimmer ter sprake gekomen.

Te ca. 13.00A uur waren de herstelwerkzaamheden met eigen middelen intussen zo ver gevorderd, dat één van de 60Hz omvormers wederom voor gebruik beschikbaar was, en eerst toen kon worden begonnen met het op normale wijze lenspompen van de boot.

Te 13.11A uur verzond de Zwaardvis een "logreq"-bericht aan COMNAVSTAV info o.a. COM-

NAVSONOR waarin diverse logistieke behoeften werden aangevraagd voor aankomst te Stavanger.

De Zwaardvis meerde tenslotte te ca. 16.17A uur na binnenkomst te Stavanger af, waarna de sleepboot werd bedankt en door de commandant, op verzoek van de kapitein van de Haabrand, het normale sleepformulier werd getekend waarop stond dat de Zwaardvis door de Haabrand naar Stavanger was gesleept. De commandant verklaarde dit formulier in enkelvoud te hebben getekend, zonder dit echter geheel te hebben gelezen.

Eenmaal teruggekeerd in Nederland, werd Hr.Ms. "Zwaardvis" in augustus '73 op de werf van aanbouw in onderhoud en reparatie genomen en toen is uit een expertise gebleken dat de boot tengevolge van het ongeval op 17 juli een aanzienlijke schade had opgelopen.

Gelet op vorenstaande feiten en omstandigheden concludeert de raad dat het ongeval op 17 juli 1973 aan Hr.Ms. "Zwaardvis" overkomen, te wijten is aan een niet verwachte -en menselijkerwijs niet te verwachten- weigering van het automatisch werkende regelingssysteem van de snuiverinlaattopklep, en dat de onvoldoende staat der controlemiddelen, en meer in het bijzonder van de niveaumeetinstallatie van de snuivertank, aan boord van de Zwaardvis aan het instromen van water via de snuiverluchtleiding niet debet was, in die zin dat, ook als deze controlemiddelen goed hadden gewerkt, het ongeval zelf niet was overkomen, zij het dat misschien iets sneller op het binnenstromen van water de aandacht was gevestigd, zodat daarop nog vlugger had kunnen worden gereageerd, waardoor de schade geringer zou zijn geweest. In dit verband heeft de raad bij een onderzoek in loco geconstateerd dat thans ondermeer een voorziening getroffen wordt voor dit type onderzeeboten, waardoor ook in de machinekamer de MK luchtinlaatklep snel gesloten kan worden.

Aangenomen moet worden dat de boot en bemanning op 17 juli 1973 zich niet werkelijk in gevaar hebben bevonden, en dit zeker niet nadat de boot weer aan de oppervlakte was gekomen.

Naar het oordeel van de raad hebben de commandant en bemanning van Hr.Ms. "Zwaardvis" onder de vigerende omstandigheden koelbloedig en adequaat gereageerd, zowel tijdens als na het gebeurde.

Aldus gedaan door de heren mr. R. Prins, voorzitter, J.C.G. van den Bergh, H.H. van Weelde, J.L. Langeberg en I.C. de Regt, leden in tegenwoordig-

heid van Raadssecretaris P.W.C. de Vos.

Ter openbare zitting 12 juni 1974.

Aldus het verslag en conclusie van de Nederlandse Marineraad.

Wat ging er mis ??

Na het lezen van dit rapport in het Marineblad 84^e jaargang no. 7, 1977, ben ik in eerste instantie geschrokken van dit voorval, hetwelk ik als het ware zelf, na het lezen hiervan zou hebben kunnen meegemaakt. Het heeft me in feite ook nooit meer losgelaten. Te meer, daar naar mijn oordeel de conclusie van de raad, in dit geval wel erg simpel is geweest. Er komen in het rapport tegenstrijdigheden voor, welke mij de indruk gaven tot een andere conclusie te moeten komen dan vermeld in het rapport. Ik heb er lang mee gewacht, om dit op schrift te stellen daar er in eerste instantie commerciële belangen mee gemoeid waren destijds. Ten tweede omdat men ook altijd wil vaststellen wie er verantwoordelijk was of is bij eventuele calamiteiten welke voorkomen. En aan de hand hiervan iemands carrière wordt gemaakt of beëindigd helaas. Persoonlijk ben ik de mening toegedaan, dat men een dergelijk voorval los moet kunnen zien van de personen hierbij betrokken. Alleen de kennis van de werkelijke oorzaak kan voor de toekomst eventuele herhalingen voorkomen. Bij soortgelijke voorvallen, waarbij én boot, én bemanning niet meer bovenwater komen, is men altijd geneigd om een lijvig rapport op te stellen, van wat er eventueel gebeurd zou kunnen zijn.

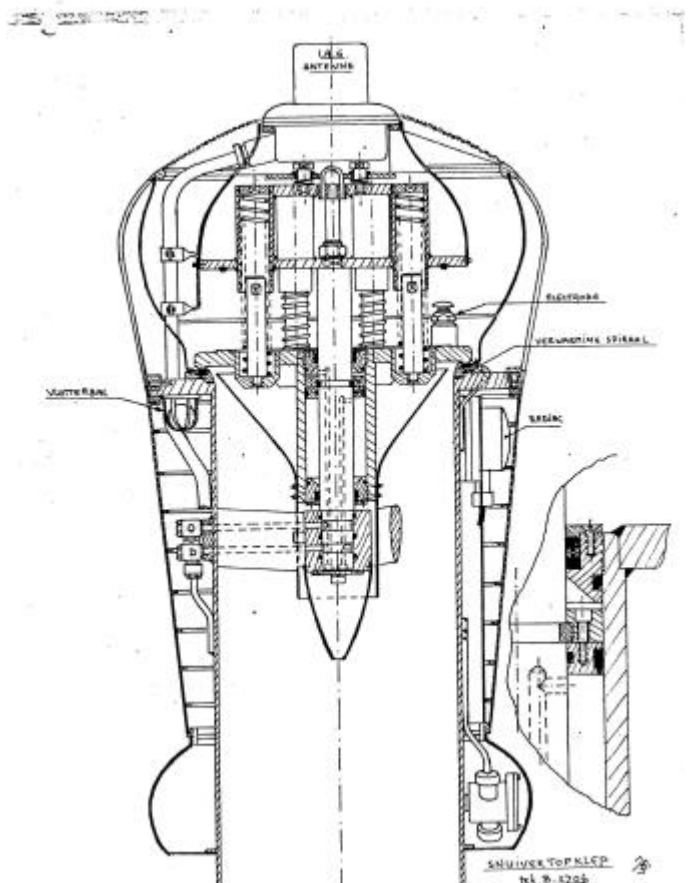
Het aspect van persoonlijke verantwoordelijkheid van het (gewezen) personeel kan dan ook vervallen, omdat dit niet meer is na te gaan. Het rapport kan zich verder begeven op waarschijnlijke toedrachten en tekortkomingen van de boot zelve. Dit zijn daarom altijd "waarschijnlijkheden-rapporten" (zie "Trecher"-rapport). Aan deze rapporten heeft men niet zo bijzonder veel, alléén als discussie onderwerp.

Het is daarom ook zo belangrijk om bij een voorval, waarbij wél de boot en bemanning de zaak overleven, er een zo natuurgetrouw mogelijk beeld van wat er is gebeurd, naar voren kan worden gebracht. Maar omdat dan weer de persoonlijke aansprakelijkheid om de hoek komt kijken, wordt het gebeurde aangepast aan het vereiste rapport. Wat dan weer resulteert in een aangepaste conclusie, zoals in dit geval. Daarom heb ik gemeend om nu nadat er al enige jaren

zijn verlopen, mijn visie op het gebeurde van de 17^{de} juli 1973 a/b Zwaardvis op papier te zetten. Om op deze manier een beter beeld te geven van wat er m.i. is voorgevallen.

Ik doe dit mede, omdat ik me er moreel toe verplicht voel ten opzichte van het personeel aan boord van de schepen. Ik kan me zo indenken dat er mensen zijn welke naar aanleiding van dit incident, rijp waren voor een psychiater, als ze al niet onder diens behandeling liepen. Ik hoop ook dat de tekortkomingen welke na dit incident aan boord zijn geconstateerd, na intern beraad, inmiddels in de loop der jaren zijn verholpen of zodanig zijn aangepast dat men een bedrijfszekerheid heeft verkregen van 100%. Zo niet, dan bestaat er weer de kans, dat men op de nieuw te bouwen schepen, weer tot dezelfde omstandigheden kan terugvallen als hierna aangegeven, temeer daar de nieuwe schepen nog gecompliceerder worden uitgevoerd, en met nog minder bemanningsleden om in deze materie te kunnen ingrijpen. Ik hoop dat mijn rapportje er toe zal bijdragen dat de genoemde failures niet meer kunnen plaatsvinden en kritisch bekeken zullen worden. Dan heeft het zijn doel niet gemist, tot nut van schepen en bemanningen.

Maart 1979



De snuivertopklep van de Zwaardvisklasse.

De snuivermast van de Zwaardvisklasse is uitgevoerd als drukvaste mast, men kan dus met lege snuivermast naar volle duikdiepte gaan. Op de snuiverinlaatmast is de snuivertopklep aangebracht, bedoeld om de benodigde snuiverlucht voor dieselmotoren van buitenboord toe te laten in de boot, dit is een zogenaamde snuivertopklep. Deze klep staat, indien geactiveerd, "open" bij bovenwatervaart en snuiveromstandigheden.

Indien de klep niet geactiveerd is staat deze gesloten en de verbinding met de buitenlucht is verbroken. Dit sluiten der klep gebeurt dan onder invloed van een verenpakket welke boven op de klep zijn aangebracht. Dit houdt ook in dat de klep sluit bij het wegvallen van de stuurlicht en het uitvallen van de stuurstroom op de stuurschuif, welke dan in stand "sluiten" terugkomt en de topklep ontlicht. Bij geactiveerde topklep wordt het openen en sluiten van deze klep geregeld door één of meerdere elektrodes welke boven de klep zijn aangebracht. Bij overkomen van water over deze elektrodes, sluiten deze kort en de stuurschuif laat lucht toe op de sluitzijde van de topklep, vermeerderd met de veerspanning van het verenpakket er boven en de klep sluit. Bij het wederom watervrij worden der elektrodes krijgt de stuurschuif een stand, waarbij weer lucht wordt toegevoerd naar de openingszijde der topklep en deze opent weer tegen de veerdruk van het verenpakket op de klep in.

Men kon op twee manieren de topklep bewust open laten staan:

1. Door alle elektrodes af te zetten, waardoor bij overkomend water de stuurschuif geen commando meer krijgt om te sluiten;
2. Met de blokkeerinrichting op de stuurschuif aangebracht. Zet men deze in de stand "geblokkeerd open", dan blijft de luchtdruk op de openingszijde der topklep staan en blijft deze geopend, ook al staan de elektrodes ingeschakeld.

Dus zo te zien is de topklep altijd sluitend, behalve in de twee genoemde gevallen.

In het geval vermeld in het rapport van de Marineraad, als zou het stuurschuifje een mechanisch defect hebben vertoond waardoor de topklep zou blijven openstaan, wil ik het volgende aantekenen. Dit is zeer wel mogelijk, bijvoorbeeld indien de stuurschuif vast zou komen te zitten in zijn cilinder in de stand voor "openen" topklep. Dus een mechanisch mankement.

Het is natuurlijk niet aannemelijk dat men boot en bemanning afhankelijk stelt van het wel of niet functioneren van de stuurschuif ter bediening van de top-

klep. In het rapport is vermeld dat de Chef OW-bedrijf de machinist OW-bedrijf de opdracht gaf om meteen de topklep te sluiten. En vervolgens: De machinist OW-bedrijf die de opdracht tot het sluiten van de topklep door het op stand "dicht" zetten van de topklepschakelaar (overigens zonder resultaat) reeds had uitgevoerd. Op deze order had maar één handeling moeten plaatsvinden, n.l.: De luchttoevoer naar de stuurschuif had moeten worden gesloten en beide "fail safe" afsluiters in de luchtleidingen naar de topklep worden geopend. Dan had de topklep onder invloed van het verenpakket gesloten. Deze mogelijkheid is niet gebruikt of overwogen. Het is n.l. de enige mogelijkheid om in geval van mechanische mankementen de topklep te sluiten. De voorzieningen zijn in ieder geval aanwezig..

Tot zover wat betreft het weigeren van de snuivertopinlaatklep.

Verder wil ik nog vermelden, dat in het verleden op de 3-cilinderboten, het m.i. tweemaal is voorgekomen dat na eventuele werkzaamheden aan de snuivertopklep en het wederom aanbrengen van de luchtslangaansluitingen op deze, de mogelijkheid bestond om deze aansluitingen abusievelijk te verwisselen, met als gevolg, dat in plaats van de topklep "sloot" deze opende, en in plaats van te "openen", sloot, met alle gevolgen van dien, terwijl toch het stuursysteem perfect werkte. Hierop is toen voorgesteld om de slangkoppelingen aan deze slangen van verschillende afmetingen te vervaardigen. Tot zover de verhandeling betreffende de snuivertopinlaatklep.

De luchtinlaatkleppen.

Te weten de hoofdlichtinlaatklep en de machinekamerlichtinlaatklep.

De machinist OW-bedrijf verklaarde dat hij op de melding omtrent het wegzakken van de boot, direct beide luchtinlaatkleppen had gesloten. Dat wil zeggen: de hoofdlichtinlaatklep in de voet van de snuiverinlaatmast en de machinekamerlichtinlaatklep aan het einde van de snuiverinlaatleiding ter plaatse van de machinekamer.

Er had in feite nu niet veel kunnen gebeuren, door het open blijven staan van de snuivertopinlaatklep had nu alleen de snuivermast vol kunnen lopen tot aan de hoofdlichtinlaatklep, wat op zich geen bezwaar had mogen zijn. De mast is uitgevoerd met middelen om deze eventueel te kunnen vullen en aftappen.



Maar uit het feit dat vanuit de machinekamer het bericht kwam dat er veel water het MK compartiment binnenstroomde, maak ik op, dat nog de hoofd-luchtinlaatklep, noch de machinekamerluchtinlaatklep ook inderdaad gesloten waren, nadat de machinist OW-centrale de handelingen hiertoe had uitgevoerd. Deze mening wordt bevestigd door het feit, dat toen hierna het HTD in de OW-centrale kwam, deze onmiddellijk alle hydraulische bedieningshandels van inlaten en natrekschuif naar beneden drukte. De vraag rijst dan: Hoe stonden deze bedieningshandels dan, toen de machinist OW-centrale deze kleppen al gesloten had? Mijn inziens hadden deze dus al naar de benedenstand moeten staan. Het is nl. zo, dat al deze schuiven en bediening van vents, kingstons en inlaten zodanig zijn uitgevoerd, dat ze in normaal bedrijf een dusdanige stand hebben dat voor vents, kingstons etc. in gesloten toestand de bedieningshandels naar beneden staan, en omhoog bij geopende vents, kingstons etc. Een andere stand komt normaal nooit voor. Alleen in die gevallen wanneer men niet beschikt over hydraulische druk en men met de hand één van deze afsluiters wil openen. Men zet dan de schuif in middenstand, dit is de zgn. “bye-pass” stand. Het nadeel is dan dat de druk aan beide zijden van de hydraulisch bediende afsluiter gelijk is. De met de hand nu te bedienen afsluiter is dan in feite drukloos. Deze standen van de bedieningshandels zijn ook in overleg tussen marinetoezicht en de werf overeengekomen, en wel om het feit, dat mocht onverhoopt de verlichting uitvallen, men in het donker niet behoefde te zoeken naar de standen van de bedieningshandels, dus bij calamiteiten op de tast alle handels die nog omhoog zouden staan, naar beneden drukken, waarna alles gesloten moet zijn.

Het feit deed zich voor dat aan boord van de Zwaardvis alle handels als standaard in een wat willekeurige middenstand stonden, waarbij men niet voldeed aan de voorgaande overeenkomst. De reden waarom men hiertoe had besloten om daarvan af te wijken is niet bekend, doch op de tweede identieke boot werd wel aan dit voorschrift de hand gehouden. Daar de schuiven ook niet waren gemarkeerd met een middenstandpositie, is het dus ook niet goed mogelijk om deze van buitenaf exact te bepalen. Dit kan inhouden dat met schuif in “middenstand” en dus niet geheel juist, men ook hydraulische druk aan de openingszijde van de accumulator kan opbouwen, waardoor de klep opent. Het zogenaamde “kruipen”.

Nog een dwingende reden om deze schuiven in hun uiterste standen te houden is namelijk het feit dat diverse te bedienen afsluiters een zogenaamde “knikinstelling” hebben op de bewegingsmechanismen. Deze afsluiters bewegen eerst onder hydraulische druk naar de positie “sluiten”, doch éven voordat ze definitief sluiten moet er een extra kracht worden opgebouwd, omdat er een veerpakket moet worden gespannen. Daarna wordt de afsluiter onder deze veerspanning definitief door de zogenaamde knikblokkering geborgd. Dit definitief sluiten vraagt soms enige tijd, hetwelk afhankelijk is van spanning veerpakket en hydrauliekdruk. Is deze laatste wat kritisch, dan duurt het even voor dit “knikken” zal plaatsvinden. Zet men dus de bedieningshandels in middenstand, dan weet men niet of de klep wel of niet sluit, en zeker niet of dit “knikken” (borgen) ook heeft plaatsgevonden.

Tot zover wat betreft de bedieningsschuiven.

Wordt vervolgd

DE OVERPLAATSING VAN TOTEMPAAL 'Krelis'

Na een periode van veel oefenen en patrouillevaren in nauwe samenwerking met het fregat Hr.Ms. "Johan Maurits van Nassau" meerden beide schepen op zondag 8 juli 1956 om 08.00 uur te Sorong af. De Johan Maurits was aan stuurboordzijde van de Kortenaer afgemeerd. Voor de bemanningen van de twee schepen een welkome afwisseling. Andere gezichten en het weer ontmoeten van oude bekenden waarmee onder het genot van de nodige 'pijpies' bier sterke verhalen werden opgehaald. Als men toen aan boord van de Johan Maurits geweten had wat voor snode plannen er aan boord van de Kortenaer werden gesmeed, dan had men cyaankali in het bier van de Kortenaerbemanning gedaan. Wat was het geval? Bij het afmeren van de Johan Maurits langs zijde de Kortenaer was het de bemanning van het laatst genoemde schip opgevallen dat er aan de geusstok van de Johan Maurits een prachtige totempaal was bevestigd. De paal was twee en een halve meter lang en prachtig uitgesneden. Met slinkse ogen werd de totempaal bekeken en er waren nogal wat bemanningsleden die de mening waren toegedaan dat de Johan Maurits nooit eerlijk aan de totempaal was gekomen.

"Gejat uit een kampong", concludeerde men. Deze conclusie bleek faliekant fout te zijn. In het naschrift wordt hier op teruggekomen.

Maar zoals gezegd, de Johan Maurits was niet eerlijk aan die totempaal gekomen dus moest hij maar eens een overplaatsing maken naar de Kortenaer.

Er was er echter nog één aan boord van de Kortenaer die de totempaal met meer dan gewone belangstelling had bekeken en die persoon was niet bepaald de eerste de beste aan boord. Het was n.l. de commandant, overste Kool. In zijn brein ontsproot ook al het plan om, en laten we de paal nu maar bij zijn naam noemen, 'Krelis' een overplaatsing te geven. Hij liet er geen zeewier over groeien.

Na de zondaginspectie, door hemzelf, liet hij kwartiermeester Koenen bij zich komen in zijn hut. Koenen zag zijn geest al zweven. "Dat is foute boel", dacht hij. "Wat zal hij nu weer uit die pul tevoorschijn halen".

In de hut aangekomen vroeg de Cdt. aan hem of hij even wilde gaan zitten en bood hem tevens een bierje aan. Koenen snapte er de ballen niet van, maar daar zou hij gauw genoeg achter komen.

"Koenen, ik heb jou met een speciale bedoeling bij mij laten komen. Het is jou zeker al opgevallen wat er aan de geusstok van de Johan Maurits bevestigd

is." Dat was Koenen inderdaad opgevallen. "Koenen, ik had zo gedacht, als wij 'Krelis' nu eens ongezien hier aan boord proberen te krijgen. Probeer jij met een paar mannen 'Krelis' over te brengen. Het zal niet eenvoudig zijn, maar met de nodige slimheid en voorzichtigheid moet dit kunnen lukken en het zou een stunt van de eerste orde zijn. Wat denk je Koenen?" "Daar vraagt u me wat", antwoordde een verblufte Koenen. "Dat zal geen eenvoudige klus worden, maar we kunnen het allicht proberen. Ik weet wel enkele maten die er voor te porren zijn". "Wanneer willen jullie aan de slag"?, vroeg de Cdt. "Het lijkt mij het beste tijdens de Eerste Wacht om de klus te gaan klaren. Blijft het probleem om ongezien aan boord van de Johan Maurits te komen, maar daar vinden we wel wat op. Maar nu nog even dit commandant, wie is er verantwoordelijk voor als de zaak uit de hand loopt"?. "Als jullie het goed aanpakken loopt er niets uit de hand. Stel een plan op met je mannen en probeer 'Krelis' hier aan boord te krijgen en houden jullie je mond dicht tegenover de rest van de bemanning want als men aan boord van de Johan Maurits er lucht van krijgt kunnen we het wel vergeten". "Jawel commandant", antwoordde Koenen en ging naar het korporaalsverblijf. Aldaar aangekomen werd hij meteen aangesproken door de maten.

"Wat moest die 'ouwe' van je"?, was de voor de hand liggende vraag. "Tja, wat moest die 'ouwe' van me", antwoordde Koenen. "Jongens, ik zal jullie het maar vertellen, maar onder één voorwaarde dat jullie je mond harpstijf dicht houden tegen de bemanning. Dat heb ik de commandant beloofd. De commandant heeft mij gevraagd of ik met nog enkele andere maten kans zou zien om 'Krelis' ongezien hier aan boord te krijgen".

Nadat hij dit gezegd had, viel er een kleine stilte in het verblijf. "Krijg nou even niks", merkte even later een van de korporaals op. "Wanneer moet dat karweitje gebeuren"?. "Het lijkt mij tijdens de Eerste Wacht. En hoe komen we ongezien aan boord van de Johan Maurits". "Lijkt mij niet zo moeilijk want er is vanavond een filmvertoning op het halfdek van de Maurits dus die O.O. van de Wacht van de Maurits zal best wel eens op het halfdek te vinden zijn", merkte kpl. Spaans op. "Koenen ik doe mee". De volgende die zich meldde was kpl. Heens. "Ik voel er ook wel wat voor. Daar komt nog bij dat ik precies weet hoe 'Krelis' aan de

geusstok bevestigd is". Wat klopte omdat Heens sinds een maand van de Johan Maurits naar de Kortenaer was overgeplaatst. De laatste die zich aanbood was kpl. Reygers die, zoals hij zei, wel trek in een stunt had. De mannen stelden meteen een plan op waarbij Heens vertelde dat het losmaken van 'Krelis' een fluitje van een cent was daar hij boven en onder met twee ijzeren klemmen was vastgemaakt. Het was een kwestie van twee spieën losslaan. Aan de andere korporaals werd nogmaals gevraagd hun mond dicht te houden. Omstreeks halftien in de avond maakten de vier zich op om aan de ontvoering te beginnen. Zoals kpl. Spaans al voorspelde, de O. O. van de Wacht was in geen velden of wegen te bekennen en had schijnbaar meer belangstelling voor de film dan wat er bij hem aan boord kwam. Dit speelde de vier precies in de kaart. Koenen en Heens zagen ongezien kans aan boord van de Johan Maurits te komen met de nodige attributen bij hun. Beiden liepen snel naar de 'bak' van de Johan Maurits terwijl Spaans en Reygers plaats hadden genomen op de 'bak' van de Kortenaer om tevens alles in de peiling te houden.

De twee mannen op de 'bak' van de Maurits gingen snel aan de slag. Koenen was op de railing geklommen en maakte een lijn vast aan de bovenzijde van 'Krelis' en sloeg daarna voorzichtig en zonder veel geluid te maken met een hamer de spie los en verwijderde de klem. Heens had inmiddels een lijn bevestigd aan de onderzijde van 'Krelis' en maakte de tweede klem los. Nu moest 'Krelis' voorzichtig onderuit gehaald worden. Het zweet liep de twee mannen over het gezicht, maar dat was meer van de spanning dan van inspanning. Eindelijk lag 'Krelis' schuin op de railing. De bovenlijn werd naar de Kortenaer overgegooid en stukje voor stukje schoof Koenen 'Krelis' over de railing. De twee anderen op de Kortenaer die de bovenlijn vasthielden trokken 'Krelis' langzaam naar zich toe terwijl Heens met de onderlijn de paal wat tegenhield. Eindelijk was 'Krelis' overboord en langzaam lieten zij hem in het water zakken. 'Krelis' lag nu tussen de twee schepen in. De lijn die aan de onderzijde was vastgemaakt werd ook overgegooid en Spaans en Reygers trokken 'Krelis' voor de boeg van de Kortenaer langs naar bakboord. Koenen en Heens waren intussen weer ongemerkt aan boord van de Kortenaer gekomen en liepen naar de 'bak'. Na een klein overleg met elkaar werd besloten 'Krelis' een ligplaats te geven bij bakboordssloep. Heens haalde uit de torpedowerkplaats een koevoet met wat lijn om 'Krelis' te verzwaren zodat hij onderwater kwam te liggen. De lijnen werden

vastgemaakt aan een paar 'kikkers' en de ontvoering was een feit. Net toen de vier besloten om nog een 'pijpie' te pakken kwam de Officier van de Wacht aan de valreep en vroeg aan de kidnappers, of zij zich wilden vervoegen bij de commandant. Even later stonden zij in de hut van Cdt. Kool. "Mannen, wat een prachtstunt. Ik heb met bewondering jullie heimelijk gadeslagen en ik moet zeggen dat jullie het karwei op een geweldige manier geklaard hebben. Een biertje gaat er wel in, denk ik zo want jullie zullen wel dorst gekregen hebben". De mannen stonden glunderend te kijken bij de lofuitingen van de commandant en het bier lieten zij zich goed smaken. Toch was kpl. Heens niet gerust over de verdere gang van zaken. "Commandant, 'Krelis' wordt natuurlijk zo gemist en men zal van de Maurits er alles aan doen om 'Krelis' terug te krijgen. Ik heb dit een paar maanden geleden ook meegemaakt aan boord van de Maurits toen Hr.Ms. 'Snellius' 'Krelis' probeerde te pakken te krijgen. Het is toen goed knokken geworden."

"Mannen, luister", zei de commandant. "Onder geen enkel beding wil ik moeilijkheden krijgen en zeker geen vechtpartij. Als men van de Johan Maurits amok gaan maken wordt 'Krelis' subiet teruggegeven. De Officier van de Wacht zal ik daar instructies voor geven. Het zal wel jammer zijn want ik had gedacht om de volgende middag tijdens oefeningen met de Johan Maurits 'Krelis' weer over te dragen. Mannen, het is mooi geweest. We gaan de tampatjes op zoeken". Even later vertrokken de vier naar het kpl's-verblijf om daar de slaap der onschuldigen te ondergaan.

En hiermee zou het verhaal over de ontvreemding klaar kunnen zijn ware het niet dat het muisje nog een aardig staartje kreeg.

De verdwijning van 'Krelis' werd aan boord van de Johan Maurits tijdens de Hondenwacht opgemerkt door de O.O. van de Wacht van dit schip op zijn traditionele ronde. Hij kreeg bijna een hartaandoening bij het zien van een kale geusstok. Toen hij zich enigszins had hersteld van de schok besloot hij zijn Officier van de Wacht in te lichten. Samen liepen zij naar de 'bak' en geen 'Krelis' te zien. De Officier van de Wacht sommeerde daarna zijn ondergeschikte om poolshoogte te gaan nemen op de Kortenaer. Aldaar aangekomen vertelde de O.O. van de Wacht van de Maurits aan zijn collega dat 'Krelis' verdwenen was en dat hij het zware vermoeden had dat de bemanning van de Kortenaer er meer van af wist. Verder liet hij weten dat 'Krelis'

voor de Dagwacht terug moest zijn daar hij dan genoodzaakt zou zijn om de bemanning bij hem aan boord te porren met alle gevolgen van dien.

Matr. l Schakens als O.O. van de Wacht van de Kortenaer verblikte of verbloosde niet bij het aanhoren van zijn collega. "Ben jij allang van de pot gerukt. Die paal is pleiten en dat moeten wij op ons geweten hebben? Dat zal toch niet. Weet je wat jij moet doen? Meer druk op die zoutwaterslang vragen dan ga je tenminste weer normaal tjappen en een beetje minder bier hijsen dan wordt het zicht wat beter."

Zijn collega ontplofte bijna. "Ik heb helemaal niet gezopen", schreeuwde hij bijna. "Kom dan zelf kijken". Samen liepen zij naar stuurboordzijde van de Kortenaer. "Kijk naar de 'bak' van ons. Zie jij die totempaal"? Schakens zag inderdaad niets. "Dat is vergeme ook wat", zei hij tegen zijn collega.

"Wat een waardeloze streek is dat. Het zijn maar ziele luidie die dit geflikt hebben. Ze kunnen met die draadnagels nooit ergens van afblijven. Ik kan mij best voorstellen dat je witheet bent want die totempaal is een kostbaar bezit", zei hij met gespeelde ernst. "Moet je luisteren", zo ging hij verder. "Voordat je nu onnodige moeilijkheden gaat schoppen en je moet mij echt geloven, 'Krelis' is niet bij ons aan boord want met zulke rotgeintjes houden wij ons niet op, maar ik heb wel een vermoeden wie het wel gedaan kunnen hebben. Wat zou je denken van die KPM-prauw die voor ons ligt afgemeerd? Ik heb afgelopen middag enkele bemanningsleden van die boot naar 'Krelis' zien kijken. Bewijzen kan ik het niet, maar ik verdenk toch een stel bemanningsleden van die prauw er van dat zij 'Krelis' gejat hebben".

"Zou je denken"?, zei de man van de Maurits. "Zeker weten", antwoordde Schakens. De wachtsman van de Maurits begon te vloeken en te tieren en wat hij de bemanning van die KPM-prauw toewenste kan helaas niet op papier worden weergegeven. "Die kunnen zo meteen lachen. Ik por de gehele bemanning bij mij aan boord wakker", zei hij toen de rust weer enigszins in zijn hersenpan was teruggekeerd. "Jij bent nog niet helemaal fris in het koppie", zei Schakens. "Laat je hersens nu eens werken. Jullie moeten via ons de wal op dus dat wordt een zootje. Dus denk even na, maar weet je wat je moet doen? Morgenochtend je commandant inlichten en laat die dan gaan praten met die 'ouwe' van die KPM-prauw". Zijn collega keek hem aan en zei: "Daar zit eigenlijk wel wat in. Daar heb ik nog niet aan gedacht. Bedankt voor de tip en goede wacht".

Hij ging weer terug naar de Maurits. De andere morgen werd commandant Elbers van de Johan Maurits

ingelicht over de verdwijning van 'Krelis'.

Van het verhaaltje dat de KPM'er 'Krelis' ontvreemd zou hebben geloofde hij geen bal. Hij was er van overtuigd dat de Kortenaer de verdwijning op haar geweten had. Hij bracht overste Kool een bezoek en vertelde hem dat de totempaal verdwenen was en dat hij het sterke vermoeden had dat 'Krelis' aan boord van de Kortenaer moest zijn. Mocht 'Krelis' niet te voorschijn komen dan zou hij het hogerop zoeken en de Commandant Zee-macht Nieuw Guinea inlichten. De totempaal was een geschenk van een kapalla-kampong van Kokonou aan de Johan Maurits en hij, Cdt. Elbers, was verantwoordelijk voor 'Krelis'. Daar stond Kool. In zijn gedachten zag hij zijn vierde galon waar hij scherp voor stond, de mist ingaan. Hij besloot tot een leugen voor bestwil of beter gezegd; zijn eigen hachje redden. Hij vertelde Elbers daarom dat hij van de verdwijning niets afwist, maar dat hij direct een onderzoek zou laten doen. Cdt. Elbers vroeg of er wat haast achter gezet kon worden omdat hij op het punt van uitvaren stond. Ook dat werd hem beloofd.

Cdt. Kool liet wederom Koenen bij zich komen en vertelde hem dat 'Krelis' zo vlug mogelijk naar de Johan Maurits terug moest omdat het schip op uitvaren stond. "Dat zouden we wel willen doen commandant, maar 'Krelis' is verdwenen", was het antwoord van Koenen. Nadat hij dit gezegd had viel er een pijnlijke stilte. Na enige tijd verbrak de Cdt. het stilzwijgen. "Dus Koenen jij wilt mij laten geloven dat 'Krelis' verdwenen is". "Jawel commandant. Wij hadden 'Krelis' gisteravond bij bakboordssloep gehangen, maar daar is hij nu verdwenen. Ik heb al met een paar maten lopen zoeken, maar hij is nergens te vinden".

"Dat is dan prachtig, daar zijn we mooi klaar mee", zei de Cdt. met stemverheffing. "Weet je wat dit betekent Koenen? Dit betekent dat mijn collega van de Johan Maurits bij het wegblijven van 'Krelis' CZM-Nieuw Guinea zal inlichten met alle gevolgen van dien. Die paal zal terug! Voor mijn part zet je het hele schip ondersteboven. Begrepen? En laat de bootsman bij mij komen. Je kunt gaan". "Is dat een mooi geintje geworden", dacht Koenen bij zichzelf. Even later liep hij de bootsman tegen het lijf. "Boots, je moet onmiddellijk bij de commandant komen en ik zou maar gauw gaan, want zijn gezicht staat op twee weken rauw weer". De bootsman vroeg naar het 'waarom' en Koenen vertelde dat het wat met de verdwijning van de totempaal te maken had waarop de bootsman stelde dat

hij van die verdwijning niets afwist. “Daar is de commandant niet van overtuigd”, antwoordde Koenen. De bootsman meldde zich even later bij de Cdt. “Bootsman, ik ben zojuist op de hoogte gebracht door de commandant van de Johan Maurits dat de totempaal verdwenen is. Ik heb de sterke indruk dat jij er meer van afweet. Dat houdt in dat je zorgt dat de paal zo snel mogelijk tevoorschijn komt. Is dat duidelijk?” “Ja maar commandant ik weet van die paal niets af. Ik hoorde het zojuist van Koenen”, verweerde de de bootsman zich. “Bootsman, je hebt het gehoord, dus je weet wat je te doen staat. Je kunt gaan”. “Jawel commandant”, antwoordde een onthutste bootsman. Hij ging met gemengde gevoelens weer naar het dek. De eersten die de pineut waren bij hem waren de mannen van de ‘buitenboordploeg’. In het kort vertelde de bootsman wat er aan de hand was en dat hij niet van plan was om voor dit geintje in een 'bakkie' te trappen en hij liet er tevens op volgen dat de paal als de bliksem tevoorschijn moest komen daar hij anders de ‘buitenboordploeg’, er voor op zou laten draaien. Zo, dat was dat! De mannen keken de bootsman met een zeer meelevend gezicht aan en zeiden dat zij van die paal niets afwisten, maar dat zij genegen waren om de bootsman uit de moeilijkheden te halen en driftig gingen zoeken. Intussen was men op de Johan Maurits alles in gereedheid aan het brengen voor vertrek naar zee. De stemming daar aan boord was nu niet bepaald om over naar huis te schrijven. Er werden nogal wat onchristelijke termen naar de Kortenaer gesmeten wat weinig hielp. ‘Krelis’ bleef weg. Toen het sein werd gegeven op de Johan Maurits om uit te varen, kon Cdt. Kool niet anders doen dan zijn collega een goede vaart toe te wensen en dat zij elkaar de volgende dag weer zouden ontmoeten voor de volgende oefeningen Maar bij het wegvaren van de Johan Maurits kwam de ontknoping!

Bij het ‘front maken over stuurboord’ stonden op de ‘bak’ van de Kortenaer een stel bemanningsleden met, jawel, ‘Krelis’ tussen hen in. Onder veel gejoel werd de Johan Maurits uitgezwaaid. De bemanning van de Johan Maurits liet zich ook niet onbetuigd en de nodige scheldwoorden vlogen naar de Kortenaer. Bij Cdt. Elbers de nodige opluchting, maar bij Cdt. Kool des te meer. De volgende dag werd op zee ‘Krelis’, die door de kajoe weer netjes was opgeknapt, onder veel gejuich van de Kortenaerboys overgedragen aan de Johan Maurits. Cdt. Kool had er ook nog een bekende ‘fles’ bij gedaan en een briefje erbij, waarin stond of de Johan Maurits niet meer boos wilde zijn op de Kortenaer.

Blijft de brandende vraag, waar kwam ‘Krelis’ nu

ineens vandaan? Uit kanon 1 waar enkele bemanningsleden hem verstoopt hadden toen zij bij bakboordssloep twee lijnen buitenboord zagen hangen en vervolgens tot hun verrassing bij het binnenhalen van de lijnen ‘Krelis’ boven water haalden.

Het was in ieder geval een mooie stunt en bij de volgende ontmoetingen werden de deugnieten van de Kortenaer scherp in de peiling gehouden.

Naschrift: ‘Krelis’ heeft na de ontvoering door de Kortenaer nog eenmaal een ongewilde overplaatsing gehad toen Hr.Ms. “Snellius” voor een tweede keer probeerde ‘Krelis’ te ontvreemden wat ook gelukt is. Cdt. Elbers van de Johan Maurits vond het toen wel genoeg geweest en bij iedere haven die het schip aan deed werd een schildwacht bij ‘Krelis’ geplaatst.

In begin maart 1958 kwam de Johan Maurits terug in Nederland en werd van de sterktelijst afgevoerd. ‘Krelis’ was nog aan boord en er deden nogal wilde verhalen de ronde omtrent ‘Krelis’. Zo zou ‘Krelis’ bij de uitdienststelling van de Johan Maurits in stukjes gezaagd zijn en ieder bemanningslid zou zo'n stukje mee naar huis genomen hebben als aandenken. Niets van waar! Ook zou ‘Krelis’ geschonken zijn aan de Johan Maurits van Nassauschool te Rotterdam. Ook dat was een fabel. De destijds aan boord zijnde verbindingsofficier LTZ2OC. Jungschlager heeft tijdens zijn term met de Johan Maurits in Nieuw Guinea ‘Krelis’ te Kokonau als geschenk gekregen van het hoofd van de kampong aldaar. Ltz. Jungschlager vond dat ‘Krelis’ bij de marine moest blijven omdat hij een echte marine-man was. ‘Krelis’ kreeg een vaste walplaatsing in de marineofficiersclub op Fort Harsens en geniet daar van een welverdiende oude dag.

Op 9 oktober 1992 is ‘Krelis’ voor één dag gedetacheerd geweest naar het ‘Huis Tijdverdrijf’ tijdens een gezamenlijke reünie van Hr.Ms. Kortenaer en de Johan Maurits.

‘Krelis’ op het podium staande zag na vele jaren zijn veel ouder geworden sobats terug en het leek net of er een glimlach om zijn mond speelde.



*Aankomst
Hr.Ms.
Johan
Maurits in
Amsterdam
6 feb.1954*

IJzeren doodskisten

In dit boek buigt een viertal Eerste Wereldoorlog-experts zich over de rol van de 'ijzeren doodskisten' in de oorlog. De strijd onder water in de Eerste Wereldoorlog vormt namelijk één van de meest aangrijpende hoofdstukken van de tragedie 1914-1918. Niet alleen vanwege het onnoemlijk leed dat door de onderzeebotenoorlog veroorzaakt werd, maar ook vanwege de politieke aspecten en consequenties. De auteurs gaan thematisch in op de diverse aspecten van het onderzeebootwapen, zoals de rol die het Duitse onbepaalde onderzeebootoffensief speelde in de grote strategie en de discussie daarover bij de Duitse opperbevelhebber. 'IJzeren Doodskisten' is een aanvulling op de serie 'De Grote Oorlog, kroniek 1914-1918'. Uitgeverij Aspekt

(2004). ISBN: 90-5911-377-2. Prijs: €18,95

Door: J.H.J. Andriessen.

In het *'Tijdschrift voor Zeegeschiedenis'* jaargang no 24, nr. van mei 2005 werd een recensie geplaatst van de hand van Victor Enthoven over het recent verschenen boek 'IJzeren doodskisten' waaraan wij het volgende ontlenen:

In 'IJzeren doodskisten', die als titel voor onderzeeboten al veel vaker gebruikt is, gaan vier auteurs uitgebreid in op de politieke aspecten en consequenties van de beslissing van de Duitse regering om de onbepaalde onderzeebotenoorlog in gang te zetten.

De bijdrage van Hans Andriessen heeft als titel; 'De invloed die de invoering van de onbepaalde onderzeebotenoorlog had op de beslissing van Amerika om aan de Eerste Wereldoorlog deel te nemen'.

Waar dit hoofdstuk over gaat is mij niet duidelijk. In ieder geval wordt nauwelijks ingegaan op wat onbepaalde onderzeebotenoorlog is en ook de Amerikaanse besluitvorming rondom de deelname aan de oorlog speelt een bijrol. De nadruk ligt op het Britse (politieke) optreden.

Gerbrand Kip gaat gelukkig wel in op het Duitse onderzeebootwapen in de Eerste Wereldoorlog. Hier ligt de nadruk op de Duitse politieke besluitvorming rondom de inzet van onderzeeboten maar opnieuw geen duidelijke uitleg wat nu de onbepaalde onderzeebotenoorlog is. Deze auteur komt niet verder dan



een kwalificatie als 'de nieuwe meedogenloze handelsoorlog'.

De titel van de bijdrage van Perry Pierik luidt: 'De onderzeebotenoorlog als onderdeel van de 'Enschiedungsslacht'. Pierik benadrukt de rol van generaal Ludendorff bij de inzet van het Duitse onderzeebootwapen in de Eerste Wereldoorlog. Een grootschalig onderzeebootoffensief zou onontbeerlijk zijn geweest voor het onvermijdelijke en beslissende eindoffensief. Dat de onbepaalde onderzeebotenoorlog onlosmakelijk verbonden is met het idee van de totale oorlog waarvan Ludendorff een der geestelijke vaders is en waarbij alle hulpmiddelen, zowel civiel als militair, van de staat ingezet dienden te worden voor de eindoverwinning, lezen we nergens.

De bijdrage van Arthur Stam keert weer terug naar het eerste onderwerp; de onbepaalde onderzeebotenoorlog en de Amerikaanse politiek. Ook hier lezen we niets verrassends, temeer daar de vier auteurs naar zichzelf en naar elkaar verwijzen. Veel van dezelfde onderwerpen als in de bijdrage van Andriessen passeren de revue.

De Duitse inzet van het onderzeebootwapen tijdens de Eerste Wereldoorlog past in een lange traditie van handelsoorlog op zee. Onderzeeboten zijn daar uitermate geschikt voor, maar niet binnen het internationale recht. Binnen dit recht komt het er kort

gezegd op neer, dat een schip dat verdacht wordt van het vervoeren van contrabande, opgebracht dient te worden om eventueel tot goede prijs verklaard te kunnen worden. Onderzeeboten zijn te klein om bijvoorbeeld een prijsbemanning op de verdachte koopvaarder te plaatsen. Een beperkte onderzeebootoorlog houdt in dat de bemanning van een vijandelijke vrachtvaarder in de gelegenheid wordt gesteld van boord te gaan. De onderzeeboot komt boven, geeft een waarschuwing en brengt de koopvaarder vervolgens tot zinken. Op zo'n moment zijn onderzeeboten uiterst kwetsbaar. Bij een onbeperkte onderzeebootoorlog worden in van te voren bekendgemaakte gebieden, tijdens de Eerste Wereldoorlog de wateren rond de Britse eilanden, de Barentssee, een gebied rond de Azoren en een groot gedeelte van de Middellandse Zee, schepen, ook neutrale, zonder waarschuwing tot zinken gebracht. Een doodzonde.

Uit het voorgaande moge duidelijk zijn dat ik niet erg onder de indruk ben van het boek. Op de stofomslag wordt wel aangegeven dat een viertal Eerste Wereldoorlog experts zich buigen over de rol van de wat later wel genoemd werd 'ijzeren doodskisten' in de oorlog. Dat zal waar zijn maar van de maritieme aspecten van de Eerste Wereldoorlog in het algemeen en de inzet van onderzeeboten in het bijzonder, hebben ze geen kaas gegeten. Dat bijvoorbeeld het boek van P.Halpern, 'A naval history of World War 1', niet wordt gebruikt kan ik me indenken. Het is te operationeel. Dat het unieke werkje van onderzeebootaartsvader Karl Dönitz, 'Die U-boot Waffe', dat is gebaseerd op de ideeën en de inzet van de boten tijdens de Eerste Wereldoorlog, niet is geraadpleegd, daar kan ik nog inkomen; het is te conceptueel. Maar dat van Sebastiaan Haffner, pseudoniem van Raimund Pretzel, 'Die sieben Tötsünden des Deutschen Reiches im Ersten Weltkrieg', niet is gebruikt, is onvergeeflijk. Zijn hoofdstuk over de onbeperkte onderzeebootoorlog leert ons meer over de politieke aspecten en de consequenties van de beslissing van de Duitse regering om de onbeperkte onderzeebootoorlog in gang te zetten, dan ijzeren dooskisten.

Victor Enthoven.

Commentaar, dat wij op deze recensie instuurden werd door de redactie van 'Tijdschrift voor Zeege-schiedenis' geweigerd. Men schreef dat men niet gewoon was om commentaar op recensies te publiceren. Een vreemde gang van zaken want het geeft de recensist een vrijbrief om maar wat raak te schrijven zonder daarvoor ter verantwoording te kunnen wor-

den geroepen.

Derhalve stuurden wij ons commentaar rechtstreeks aan de heer Enthoven maar ook deze reageerde niet.

Derhalve publiceren wij onze reactie thans op de site van de Stichting Studiecentrum Eerste Wereldoorlog zodat alsnog voldaan wordt aan de eisen van woord en wederwoord waaraan o.i elk fatsoenlijk en modern periodiek zou moeten voldoen.

Akersloot
7 juli 2005

Geachte redactie

Hoewel het niet mijn gewoonte is te reageren op recensies, wie schrijft mag kritiek verwachten, kan ik toch niet nalaten een reactie te geven naar aanleiding van de recensie van uw medewerker, de heer Enthoven, op het boek 'IJzeren Doodkisten' in uw 'Tijdschrift voor Zeegeschiedenis' van mei 2005.

Wederom blijkt dat 'goed lezen' niet altijd het sterkste punt is van recensisten en in het geval van de heer Enthoven komt dat dan ook manifest tot uiting.

Sprekend over mijn artikel in voornoemd boek meldt Enthoven dat het hem niet duidelijk is waar het over gaat omdat nauwelijks wordt ingegaan op het begrip 'onbeperkte onderzeebootoorlog'.

Als Enthoven de titel van mijn artikel echter goed had gelezen, dan zou hij begrepen hebben dat het daar ook helemaal niet over gaat. Het onderwerp is: *'de invloed van die onbeperkte onderzeebootoorlog op de beslissing van Amerika om aan de oorlog te gaan deelnemen'*.

Het onderwerp is dus: 'de invloed' en niet de 'onbeperkte onderzeebootoorlog' zelf.

Enthoven kon dan de verleiding niet weerstaan om zelf maar even uit te leggen wat het begrip 'onbeperkte onderzeebootoorlog' dan inhoudt. Dat is op zichzelf loffelijk (hij wist dus kennelijk wel degelijk waar het om ging!), maar helaas is zijn weergave van de feiten daarbij niet correct. Zo meldt Enthoven dat bij de onbeperkte onderzeebootoorlog alle koopvaardischepen, inclusief dus ook alle neutrale schepen, zonder onderscheid en zonder waarschuwing tot zinken werden gebracht. Dat is onjuist. Volgens Enthoven's interpretatie zou dat nl. betekend hebben dat de betreffende onderzeebootcommandanten niet meer verplicht zouden zijn geweest om te proberen te verifiëren of het

schip dat ze in zicht kregen mogelijk neutraal zou zijn. Die verplichting was en bleef er echter wel degelijk. Wat Enthoven bij zijn uitleg voorts verzuimt te melden is, dat het in veel gevallen ook absoluut onmogelijk zou zijn geweest om, (zoals Duitsland dan ook in zijn aankondiging bij het begin van de onbeperkte onderzeebootoorlog duidelijk aan alle neutrale landen heeft gemeld) onderscheid te maken tussen neutrale en vijandelijke koopvaarders. Een van de redenen daarvoor was dat de Britse admiraliteit haar koopvaardij-schepen tegen elke internationale regel in, vaak onder een neutrale vlag liet varen en voorts omdat, zoals Churchill zelf in zijn memoires erkende, de gezagvoerders van Britse koopvaardij-schepen, de opdracht kregen om bij aanhouding, U-boten te rammen. Churchill verklaarde deze maatregel later met de woorden: 'the submerged U-boat had to rely increasingly on underwater attack and thus run the greater risk of mistaking neutral for British ships and of drowning neutral crews and thus embroiling Germany with other great powers.'

Het waren met name deze orders, samen met de Britse beslissing koopvaardij-schepen te bewapenen, die het Duitse U-boten onmogelijk maakte om de Cruiserrules te handhaven en het waren mede deze orders van Churchill waarop de Duitsers doelden toen ze de neutrale landen inlichtten over het gevaar om binnen de vooraf aangekondigde gevarenczones te komen. Een kwestie van oorzaak en gevolg derhalve.

Enthoven noemt het torpederen van koopvaarders zonder de bemanning vooraf te waarschuwen dan een 'doodzonde', de Angelsaksische visie dus maar die visie wordt niet geschraagd door het destijds geldende zeerecht. Ook de Nederlandse autoriteiten steunden destijds het Duitse standpunt op juridische gronden zoals uit de Nederlandse rapportage aan de International Law Association wel blijkt (rapport Les navires de Commerce Afmés 1913-1914 p.171 ev, prof.dr.Eysinga).

Voorts zou de heer Enthoven toch moeten weten dat ook in de tweede wereldoorlog de cruiserrules niet werden toegepast en dat, toen de Britten tijdens het Neurenbergproces trachtten admiraal Donitz daarvoor te laten veroordelen, zij volledig bakzijl moesten halen.

Het lijkt er op dat Enthoven wat te snel met zijn kritiek is losgebarsten en een niets met het eigenlijke onderwerp te maken hebbende uitleg geeft over het begrip 'onbeperkte onderzeebootoorlog' zonder die materie kennelijk voldoende te beheersen.

Dat hij daarenboven ook nog van mening is dat de auteurs van 'IJzeren doodskisten' van de maritieme

aspecten van de Eerste Wereldoorlog en de inzet van onderzeeboten in het bijzonder geen kaas hebben gegeten, doet in dit verband dan natuurlijk wel wat komisch aan temeer daar hij dan ook nog Haffner's 'De zeven doodzonden' als ultieme bron noemt voor de politieke aspecten en de consequenties van de beslissing van de Duitse regering om de onbeperkte onderzeebootoorlog in gang te zetten. Het zou iemand van de statuur van Enthoven toch bekend moeten zijn dat juist dit boekje van Haffner niet overal overeenkomt met de werkelijke gang van zaken en zeker ook op het gebied van de onderzeebootoorlog toch wel een erg 'vrijblijvende' en niet gedocumenteerde mening geeft. Het zal duidelijk zijn dat ik dan ook niet erg onder de indruk ben van Enthoven's kritische beoordeling en dat is jammer want daarmee heeft hij een kans gemist om met werkelijk relevante kritiek eventuele misvattingen mijnerzijds te kunnen corrigeren.

Tenslotte heb ik begrepen dat het bij uw redactie geen gewoonte is reacties op recensies te publiceren. Dat is te betreuren want niet alleen geeft dat uw recensisten een vrijbrief om maar raak te schrijven, u onthoudt de betrokken auteur ook de mogelijkheid zich te verweren tegen ondeskundig geschrijf en dat is niet erg democratisch..

Ik spreek de hoop uit alsnog een reactie van de heer Enthoven te mogen ontvangen. Die zal ik dan zeker, samen met dit schrijven, mede publiceren op onze stichtingswebsite.

Inmiddels verblijf ik,

Hoogachtend,

J.H.J.Andriessen
Molenbuurt 15
1921 CS Akersloot
Tel: 0215-310159
E-mail; 170137@quicknet.nl

Noot redactie:

Bij het zoeken op ISBN nummer van de "IJzeren doodskisten" stuitte de redactie op bovenstaand commentaar. Wij wilden u dit niet onthouden en zien tegelijk dat er veel mensen zijn die zich zowel direct als indirect met onze Onderzeebotengeschiedenis bezighouden.

Vrouwen welkom op onderzeeër

DEN HAAG - De Koninklijke Marine is bereid de Onderzeedienst open te stellen voor vrouwen. De marine breekt daarmee met een lange traditie. Een advies van de marine over het openstellen wordt morgen (1 december 2005) aan staatssecretaris van der Knaap aangeboden.

De marine baseert de positieve opstelling op een 'quick scan' naar de situatie op onderzeediensten in andere landen als Noorwegen en Duitsland. In die landen is het al langer gebruik dat vrouwen deel uitmaken van de bemanning van onderzeeboten. In Noorwegen is er zelfs al eens een vrouw commandant van een onderzeeër geweest.

Volgens de woordvoerder gaat van der Knaap 'ongetwijfeld akkoord' met de plannen. De staatssecretaris is al langer voorstander van vrouwen op onderzeeboten.

De marine benadrukt overigens dat het verdere onderzoek volgend voorjaar (2006) ook kan leiden tot de conclusie dat het 'niet haalbaar' is om de onderzeedienst open te stellen voor vrouwen. Als de voorlopige conclusie 'wel haalbaar' luidt, komt er eerst een proef.

Als er daadwerkelijk vrouwen op onderzeeërs woden toegelaten, zullen deze waarschijnlijk aparte toiletten en wasruimtes voor mannen en vrouwen krijgen.

Het vrouwelijke PvdA-Kamerlid Eijsink voer vorig jaar als proef een week mee op de onderzeeboot Hr. Ms. "Dolfijn". Zij kwam tot de conclusie dat vrouwen op onderzeeërs een slecht idee is. „Het zal leiden tot spanningen en daarmee komt de veiligheid in gevaar”, zei ze na haar stage.

NHD 30 nov. 2005

Ook PvdA-Kamerlid Angelien Eijsink maakt onderscheid tussen functies die wel en functies die minder geschikt zijn voor vrouwen. Eijsink voer in februari 2005 een weekje mee op de onderzeeboot Harer Majesteits Dolfijn. Na haar 'stage' wist ze het zeker: "Het is geen goed plan om vrouwen te laten mee varen." Lange tijd boven op elkaar zitten vereist aanpassing. „Het is niet bepaald een van-negen-tot-zes werkvloer. Je kunt niet even een kop koffie met elkaar gaan drinken als je ergens mee zit." Die onderzeeboten functioneren al prima, meent ze, dus er hoeft niet aan te worden gemorreld. „Over vroedmannen bestaat trouwens ook geen discussie. En niemand maakt zich er druk over dat alleen mannen zeecontainers schoonmaken. Dat willen wij vrouwen toch ook niet?"

NRC 7 nov. 2005

Vrouwen op onderzeeboten is onhaalbaar

VAN ONZE VERSLAGGEVER FRISO BOS

DEN HELDER - Vrouwen op onderzeeboten, kan dat alleen als er een onderzeeër met uitsluitend vrouwen gaat varen?, Maar wie gaat die vrouwen dan opleiden? Is een gemengde bemanning toch mogelijk? De Koninklijke Marine start een onderzoek naar de haalbaarheid van vrouwen op onderzeeboten. Oudgedienden en ook PvdA-kamierlid Angelien Eijsink zetten er hun vraagtekens bij. Zonde van het geld, vinden ze.

„Het gaat om een haalbaarheidsonderzoek. De uitkomst kan ook zijn dat het niet mogelijk is”, benadrukt personeelswoordvoerder Karly Tanuos van de Koninklijke Marine. „Alle facetten worden onderzocht. Welke aanpassingen er nodig zijn in bijvoorbeeld sanitair, of er iets moet wijzigen in arbeidsomstandigheden, en natuurlijk wat het allemaal gaat kosten.”

Gevoeligheden

„Wat denk je dat het kost om een onderzeeër aan te passen?” Voor oud onderzeebootman Frans Klut staat het als een paal boven water: „Dit onderzoek gaat enorm veel geld kosten terwijl voor direct betrokkenen nu al duidelijk is dat een gemengde bemanning onmogelijk is.”

„Zo'n onderzeeër is echt verdraaid nauw. Je slaapt praktisch bij elkaar in bed, zo krap is het. Als je mannen en vrouwen samen op een kleine ruimte gaat zetten is er een grote kans op gevoeligheden”, zegt hij.

Mannen en vrouwen kunnen nu eenmaal op elkaar vallen. Dat is op zich al een probleem op een onderzeeboot. „Maar wat doe je als de relatie weer afloopt? Je kunt elkaar niet ontwijken en niet eens passeren zonder elkaar aan te raken.”

Tweede kamerlid voor de PvdA Angelien Eijsink draaide begin 2005 van voorvechtster van vrouwen op onderzeeërs naar tegenstandster, nadat ze een week had meegevaren op de Dolfijn. Eijsink:

„Volgens de PvdA is onderzoek naar de wenselijkheid van vrouwen op onderzeeërs zonde van het geld. Op de kade in Den Helder staan echt geen 50 vrouwen te trappelen om op een onderzeeër te stappen”, zegt ze.

Aanpassen

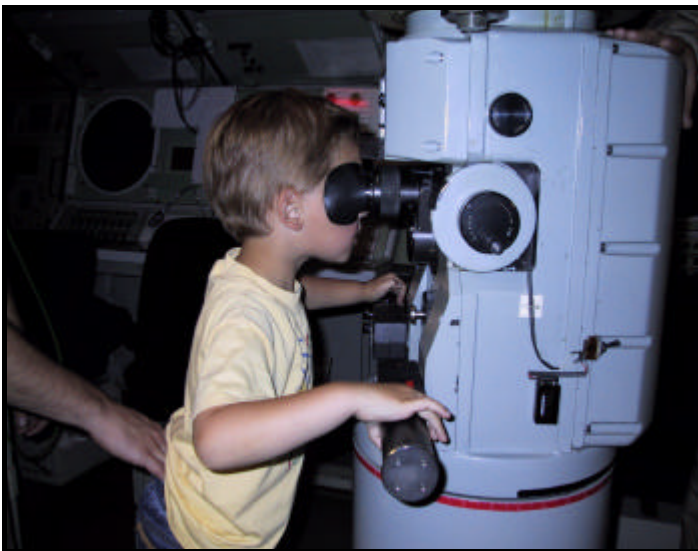
Oud-commandant van een onderzeeboot de heer H. Ort is het hartgrondig met Klut en Eijsink eens. „Vrouwen op een onderzeeër, onmogelijk. Het is de kat op het spek binden. En wat denken ze dan aan te passen. Beneden zou je bak en stuurboord misschien kunnen scheiden, maar boven kan dat gewoon niet”, zegt hij.

Eeuwig

Juist daarom denk ik dat het heel verstandig is van de marine om dit onderzoek nu te doen en de discussie nog een keer te starten. Uit dit onderzoek zal waarschijnlijk blijken dat het helemaal niks wordt met die vrouwen op onze onderzeeboten. Aangezien het uit onderzoek blijkt is de discussie dan voor eeuwig gesloten.”

Volgens kamerlid Eijsink wordt het probleem van op de verkeerde manier benaderd. „Willen we een grotere aanwezigheid van vrouwen in de krijgsmacht dan moeten we een bredere discussie gaan voeren”, stelt Eijsink. „De instroom van dames is inderdaad een probleem, maar het binnenboord houden van vrouwen lukt al helemaal niet. Vooral niet bij de Koninklijke Marine. Dat komt door een gebrek aan carrièremogelijkheden voor vrouwen. Dat is nog een veel groter probleem.”

NHD 2 dec 2005



*Geen vrouwen maar echte mannen aan boord
Hr. Ms. Dolfijn.*

Foto Ed van Kesteren

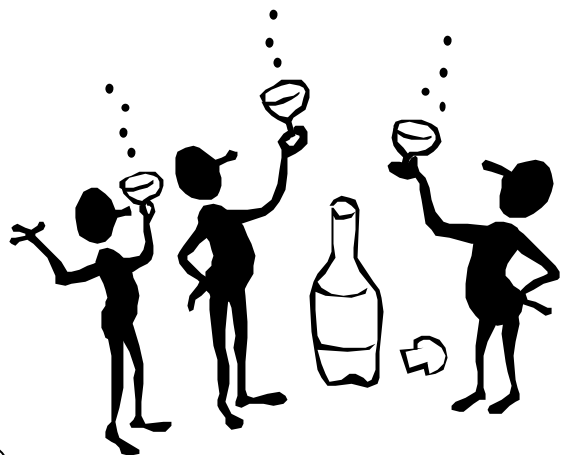
Overzicht totaal ontvangen donatie t.b.v viering 100 jaar Onderzeedienst

3 nov. 2004	€ 550,00
16 feb. 2005	€1322,00
5 mei 2005	€1502,00
25 jul. 2005	€1607,00
11 nov.2005	€1632,00
13 feb. 2006	€1872,00

Wij danken alle gulle gevers voor hun donaties.

Het gironummer is 39.28.464 onder vermelding van:
“Cadeau 100 jaar OZD”.

Namens het bestuur bedankt



Aankondiging reünie 2006, in Den Helder

Op **woensdag 12 juli 2006** zal het 100 jarig bestaan Nederlandse Onderzeeboten worden gevierd met **Personeel Onderzeeboten/Basis, actief dienende flipperdragers, buitenlandse gasten, leden van de Reünistenvereniging en hun partners.**

Het programma bevat tenminste de volgende onderdelen:

09:30 - 10:30 Aankomst en ontvangst
11:00 Toespraak voorzitter en de Groepoudste Onderzeeboten
17:00 Einde Reünie

Het gedetailleerde programma wordt vermeld in KVO-96.

Er zijn **geen kosten** aan deze reünie verbonden.

Consumpties zijn voor eigen rekening

U kunt zich opgeven middels het bijgevoegd antwoordformulier.

Opgave **uiterlijk 1 juni 2006** zenden aan:

Reünistenvereniging Onderzeedienst
P/a A. Prins
Heiligharn 166
1785 SP Den Helder

ALGEMENE LEDENVERGADERING

Het bestuur van uw vereniging nodigt u uit voor de jaarlijkse algemene ledenvergadering.

Deze vergadering wordt gehouden op maandag **3 april 2006** bij de Onderzeedienst te Den Helder, gebouw Soerabaja (BTW), **aanvang 11.00 uur.**

AGENDA

- 1 Opening door de voorzitter.
- 2 Mededelingen van het bestuur.
- 3a Financieel verslag over het jaar 2005 door de penningmeester.
- 3b Bevindingen van de kascommissie.
4. Rondvraag
5. Sluiting door de voorzitter

Na afloop drinken wij gezamenlijk een drankje

U wordt verzocht uw deelname aan deze Algemene Ledenvergadering bij voorkeur schriftelijk of telefonisch, i.v.m toegang KM terrein ,door te geven aan:

A.Prins
Heiligharn 166
1785 SP Den Helder
0223-635455

3

A.N.P. - telex16-12-1968

binn 90 n e d e r l a n d s e o n d e r z e e b o o t m e l d t
z i c h n i e t ''

Londen 16 dec -reuter- de britse marine heeft vanavond het signaal +onderzeeboot vermist+ uitgezonden, nadat de gebruikelijke positieopgave niet was ontvangen van de nederlandse onderzeeboot +walrus+. de +walrus+, die ongeveer tachtig man aan boord heeft, bevindt zich vermoedelijk in de nabijheid van noord-ierland. het uitblijven van de positieopgave kan volgens het britse ministerie van defensie aan atmosferische storingen liggen.

de marine voorlichtingsdienst deelde mede, dat op het ogenblik getracht wordt het radiocontact met de +walrus+ te herstellen.

het marinecentrum voor reddingsoperaties te pitreavie in het oostelijk deel van schotland is in staat van alarm gebracht, maar er zijn nog geen schepen of vliegtuigen uitgezonden.

(mededeling voor de redacties - de familieleden der opvarenden zijn nog niet gewaarschuwd)
(w v/mp) ''

1 8.4 6

binn 92 nederlandse onderzeeboot meldt zich niet 1(2)

den haag 16/12 (anp)

de +walrus+ is de vroegere +icefish+ van de marine der v s . deze onderzeeboot is op 21 februari 1953 in de marinebasis groton in de staat connecticut officieel aan de koninklijke nederlandse marine overgedragen. het was de eerste keer dat een Amerikaanse oorlogsbodem ter beschikking werd gesteld van een van de pbondgenoten van de noordatlantische verdragsorganisatie.

de kiel voor de +icefish+ werd op 4 september 1943 gelegd op de werf van manitowot shipbuilding co in wisconsin, waar de boot op 20 februari 1944 van stapel liep . de +walrus + is een zusterschip van de +zeeleeuw+ die bij dezelfde werf werd gebouwd en als +hawksbill+ bij de Amerikaanse marine dienst deed voordat deze onderzeeboot op 21 april 1953 aan de nederlandse koninklijke marine werd overgedragen.-(w v /mfr)

de Volkskrant

17-12-1968



Dit is de Walrus die gisteren na twee uur en een kwartier zoek te zijn geweest weer boven water kwam.

*Verminkt sein
oorzaak van
misverstand*

Walrus meldt zich na groot alarm

(Van onze correspondent)

DEN HAAG, 17 december — Een verminkt binnengekomen radiomelding van de Nederlandse onderzeeboot Walrus bij een Brits marinestation is maandag in de vooravond oorzaak geweest dat urenlang driftig naar de onderzeeër, ten westen van Schotland, is gezocht.

De vrees bestond dat de boot met 79 man was vergaan. Maar twee-en-een-half uur na het eerste alarm en anderhalf uur na het verontrustende vervolgalarm kwam de onderzeeboot eindelijk boven water om zich radiografisch bij het walstation te melden.

Onderzeeboot na drie uur boven water

De Walrus (1840 ton, lengte 94 meter) neemt deel aan een gecombineerde oefening met de Britse en Noorse marine voor de onderzeebootbestrijding in diep water. Volgens de voorlopige lezing van de marinestaf had de commandant, luitenant ter zee eerste klasse Simons, zich in de vroege maandagmorgen om drie uur radiografisch met het marinestation in verbinding gesteld voor een positiemelding. De tekst van dat bericht zou gedeeltelijk verminkt zijn binnengekomen. Daarop volgde een ontvangstbevestiging, zoals de routine voorschrijft.

Commandant Simons moet toen terstond zijn gedoken in de veronderstelling dat de opgegeven tijd voor de volgende melding correct was ontvangen. Voor de Walrus werd aangenomen dat zij zich weer om tien voor

vier in de middag zou laten horen. Wat commandant Simons in plaats daarvan als tijd had aangehouden, was gisteravond nog niet duidelijk. Vaste regel in deze gevallen is dat een uur na het verstrijken van het meldingstijdstip het alarm „sub missing” (onderzeeër vermist) van kracht wordt. Het houdt in dat onmiddellijk alle voorbereidingen worden getroffen voor een speuractie. Precies een uur na „sub missing” treedt de tweede fase in werking onder de naam „sub sunk” (onderzeeboot gezonken).

Toen de Walrus zich op dat ogenblik — tien voor zes — nog niet had gemeld, begonnen zeven schepen en 2 Neptunes van de Nederlandse Marine Luchtvaart Dienst die vanaf een basis bij Londonderry op Ierland aan de oefeningen deelnemen, te zoeken. Inmiddels had de marinestaf in Den Haag zich verzameld in de oorlogsbunker aan de Van Alkemadelaan waar de sectie Operatiën direct verbindingen onderhield met de Britse collega's.

Behalve staatssecretaris Van Es was er ook vice-admiraal Jean Maas, die juist gisteren voor het eerst in functie was als de nieuwe bevelhebber der zeestrijdkrachten.

Melden

Onderzeebootcommandanten hebben niet alleen de plicht om zich op vaste tijden te melden, maar zij moeten ook de berichten van de marinestations op de aangegeven tijdstippen opvangen. De Walrus was binnen het oefenschema onder water blijven koersen maar het schip moet voor verzending van radioboodschappen zover omhoog komen dat de antenne boven water uitsteekt. Voor de ontvangst van berichten is dat niet altijd nodig. Toen het Britse marinestation in de uitzending van zeven uur het bericht „subsunk” van de Walrus had omgeroepen, liet commandant Simons zijn onderzeeboot meteen zover stijgen dat hij contact kon maken met de wal om de ongerustheid weg te nemen. Dat gebeurde om zestien minuten over zeven. Er zal een uitgebreid onderzoek worden ingesteld naar de precieze oorzaken van het incident.

De Walrus werd in 1944 op een Amerikaanse werf gebouwd. De Nederlandse marine kreeg de onderzeeboot van de Balao-klasse in 1953 binnen het kader van het Amerikaanse hulpprogramma. De Walrus was een jaar tevoren volledig gemoderniseerd. Met haar zusterschip Zeeleeuw maakt het nu deel uit van smaldeel V.

Zie ook pagina 3

Jurkje (kinderverhaaltje)

Zeven jaar was ze, het meisje had lang blond haar wat met een blauw lint was opgebonden tot een vrolijke paardenstaart. De regen viel heel hard naar beneden en grote dikke druppels spatten op in de plassen. Ze had een wit jurkje aan met korte mouwtjes en ze was helemaal niet vrolijk op dit moment. En weet je waarom? Ze zat met haar bibs midden in een grote modderplas, haar gezichtje zat onder de zwarte vegen en haar mooie nieuwe jurk was niet alleen nat maar ook nog eens verschrikkelijk vies. De tranen sprongen in haar ogen en toen ze naar huis wilde gaan dacht ze ineens... oh..., wat zal mama boos op me zijn. Ik heb nog zo beloofd om direct naar huis te komen als ik bij Oma weg zou gaan maar ja deze weg door het bos is veel leuker en nu ben ik uitgeleden in de modder.

Snikkend stond ze op en besloot om terug te gaan naar Oma, misschien kon die haar jurkje schoonmaken. Ze kreeg het ook een beetje koud want ze had geen jas van huis meegenomen want toen ze naar Oma toe ging scheen de zon heerlijk op haar gezicht. Maar nu.... brrrrr ze kreeg het steeds kouder. Rillend liep ze over het bospad richting Oma, tenminste ze dacht dat het de goede richting was. Het was al wat later geworden en het werd al een beetje donker in het bos. Ze begon wat sneller te lopen maar hoe langer ze liep hoe meer ze de weg kwijt raakte. Het werd steeds donkerder en ze kreeg het ook steeds kouder want het regende nog steeds erg hard. Plotseling sprong er een heel klein mannetje op het pad... zomaar uit het niets. Echt een heel klein mannetje, zijn groene muts kwam niet eens tot haar enkels, zo klein was hij. Hij had een heel rond hoofdje wat grom van de regen en een grote lach stond op zijn gezicht. 'Hallo', zei hij met rare zware stem: 'Volgens mij ben jij de weg kwijt?' En meteen begon hij te springen van plezier, zijn rare gele puntschoenen werden helemaal zwart van de modder. 'Ja', zei het meisje, 'en ik heb het zo koud, weet jij misschien welke kant ik op moet lopen?' Gek hè, ze was helemaal niet bang van dat mannetje, ze was ook helemaal niet geschrokken van hem. Weet je hoe dat komt? Ik denk omdat hij zo'n vriendelijk gezichtje had. Ach en zo'n klein mannetje kan je toch geen kwaad doen.

'Ja hoor dat weet ik wel, geef mij je hand maar dan zal ik je helpen'. En toen ze hem een hand gaf gebeurde er iets heel raars. Het bos was ineens verdwenen en toen ze om zich heen keek zag ze dat ze midden in een groot weiland stond met allemaal kleine dieren en nog meer van die kleine mannetjes. Konijntjes, vogeltjes, muisjes en zelfs zag ze nog een eekhoortje zitten want ze herkende hem aan zijn mooie roodbruine pluimstaart. 'Wat gebeurt er nu?', ze snapte er niets van. 'O, wees maar niet bang, wij zullen je allemaal helpen. Trek je jurkje maar uit dan wordt het gewassen en kan je meteen een beetje warm worden in de zon'. Ja dat was vreemd, daarnet regende het nog heel hard en nu was het lekker warm. Zes vogel-

tjes vlogen op en pakten met hun snaveltjes het jurkje op en vlogen naar een zilverkleurig beekje en lieten dat een paar keer in het water zakken. De mannetjes begonnen in hun handjes te klappen toen er plotseling twee duizendpoten uit het gras omhoog klommen. Zij hadden trompetjes bij zich en violen, fluiten en ze zag zelfs een trommeltje. Ze moest er van lachen want ze begreep dat daar een heel orkest uit de grond was gekropen. Vrolijke muziek klonk op en de mannetjes begonnen te dansen en hun groene mutsjes zwaaiden vrolijk in het rond. Ze grepen haar handjes vast en even later dansten ze allemaal in een kring rond. Ze kreeg het er warm van en toen ze even opkeek zag ze de vogeltjes weer terug komen vliegen met haar jurkje tussen hen in. Het was wel een raar gezicht hoor... zo'n vliegend jurkje... ha, ha. Voordat ze het wist had ze het jurkje weer aan en het was echt helemaal schoon en droog. Het voelde zelfs warm alsof het net gestreken was. 'Waar ben ik eigenlijk en wie ben jij nou?', ik snap er helemaal niets van'. 'Maak je niet druk, je bent heel toevallig in het stukje bos gekomen waar de slaapknarfen wonen. En wij helpen iedereen die hier verdwaald is, weer naar huis'. 'Waarom doen jullie dat dan?' vroeg het meisje. 'Ja, dat is een heel lang verhaal maar dat kom ik je de volgende keer wel vertellen wanneer je in je bedje ligt'. 'In mijn bedje?', nu snapte ze er echt helemaal niets meer van. 'Ja', zei het mannetje. 'Onze baas is Klaas Vaak, daar heb je vast wel eens van gehoord. Wanneer alle kindertjes gaan slapen dan helpen wij hem om slaapzand in hun oogje te gooien. Je denkt toch zeker niet dat Klaas Vaak al dat zand alleen kan dragen? Dat is veel te zwaar hoor, geef mij je hand eens', vroeg hij met een grijns en heel voorzichtig gaf ze hem haar hand en wat er toen gebeurde dat weet ze nu nog niet. Pats! Plotseling stond ze weer in de straat waar ze woonde, het was inmiddels weer droog geworden en toen ze het tuinpad opliep naar haar moeder vroeg deze: 'en hoe was het met Oma? Alles goed met haar?' Een beetje dromerig knikte het meisje naar haar moeder en dacht bij zichzelf, ik zal maar niets aan mama vertellen... die gelooft nooit wat ik allemaal heb meegemaakt. En toen ze die avond in haar bedje lag dacht ze heel even, vlak voor haar oogjes dicht gingen, dat ze een heel klein mannetje bij haar schouder zag bewegen en met een zucht viel ze in slaap.

DJ

