ONDERZEEDIENST REÜNISTENVERENIGING

KLAAR VOOR ONDERWATER

VERENIGING VOOR AKTIEF- EN OUD ONDERZEEDIENSTPERSONEEL

NUMMER 147 JAARGANG 42 MAART 2019

Redactie

Colofon
Verschijnt 4 maal per jaar in oplage van 1200 exemplaren.

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

Secretaris
W.R. Segaar
Laan van Oud Poelgeest 30
2341 NL Oegstgeest
071-5726472
robsegaar@ziggo.nl

Redactie & vormgeving
E.E. van Kesteren
Roompotstraat 28
1784 JH Den Helder
06-4470 8032
kvoredactie@gmail.com

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

2e Penningmeester
A. Schouten
Langevliet 7
1759 LE Callantsoog
0223-643848
inekeenton57@gmail.com

Bestuurslid
J.P.D. van Zaalen
020-4270130
agent348@icloud.com

Vert. COZD en Redactie
LTZ2OC Patrick de Groes
Onderzeedienst/BUOPS
Postbus 10000
1780 CA Den Helder
0223-654221
PA.d.Groes@mindef.nl

Contactpersoon voor bestuurs-aangelegenheden, waaronder aanmelding nieuwe leden, adreswijzigingen en overlijden is de 1e penningmeester

Contactpersoon voor contributie betaling is de 2e penningmeester

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
W.P.P. Falkmann
D. Heij

Omslagfoto:
Blazen van Hoofdballasttank Zeeleeuw, walrusklasse onderzeeboot.
(jaar: 2015)

Druk:
Repro Noorderhaven
Repro.noorderhaven@sheerenloo.nl
Tel: 0880-361340

Het nieuwe jaar is begonnen en we stevenen af op de volgende reünie van onze vereniging. Deze keer weer in de Marinehoofdstad Den Helder. De thuisbasis van onze onderzeeboten die liggen afgemeerd op steiger 19. Daar waar ook ons monument staat ter nagedachtenis aan de omgekomen bemanningen in de 2de WO. Tijdens de reünie kunt u weer even een blik werpen op de haven en steiger 19. Verderop in het blad vindt u het programma en de informatie over hoe u kunt deelnemen. Bij het monument op steiger 19 zullen we op 4 mei weer herdenken. We mogen ons nog altijd gelukkig prijzen dat de Onderzeedienst hier veel aandacht aan besteed. Opdat we nooit vergeten.

Er staat in het blad ook een oproep om onze ledenadministratie aan te passen. Omdat de Marine een bijdrage levert aan reünies, willen zij precies weten voor wie zij betalen. Ze hebben een aantal voorwaarden gesteld voordat zij uitbetalen. Zo dient u 6 jaar in dienst gezeten te hebben en moet uw laatst genoten rang worden genoteerd. We hopen dan ook dat u hier gehoor aan zult geven, zodat we als vereniging een bijdrage van Defensie ontvangen, die uiteindelijk weer ten goede komt aan onze leden.

Verder vindt in deze uitgave het vervolg van het relaas over de Amerikaanse onderzeeboot Cochino. Als u vorige keer al dacht dat het een spannend verhaal was, dan neemt in dit deel de spanning alleen maar toe. Het loopt met de Cochino niet goed af. Als er ongelukken gebeuren met onderzeeboten, lopen die ook zelden goed af. Dit was de afgelopen maanden ook te zien in de bioscoop waar de film “Kursk” draaide. Het is triest te zien dat de mannen die de aanvankelijke ramp aan boord van de Kursk overleefden, uiteindelijk door toedoen van politieke onwil om samen te werken, zijn omgekomen. Wat ook niet goed afliep is het ongeval met de Argentijnse ARA San Juan. We hebben al eerder bericht over deze tragedie. De New York Times heeft een artikel geplaatst, een jaar na het ongeval, waarin bekend was geworden dat de San Juan is gevonden. De boot ligt op een diepte van 900 meter en is vlak voordat hij de oceaanbodem raakte, geïmplodeerd.

Bureau Operaties van de Onderzeedienst, heeft weer op papier gezet wat de Onderzeedienst aan activiteiten heeft ontwikkeld in 2018. De Zr.Ms. Mercuur heeft in dat jaar behoorlijk bijgedragen aan zeedagen.

Naast de reünie waar we elkaar weer kunnen treffen, is er ook weer de mogelijkheid om elkaar te zien tijdens de Nationale Veteranendag op zaterdag 29 juni in Den Haag. Veteranen en niet veteranen kunnen elkaar op het Maliveld treffen in de grote tent. Nog elk jaar wordt de groep flipperdragers groter.

Op de laatste pagina’s vindt u het programma van de reünie. Ook staat daar het concept financieel jaaroverzicht over 2018. Op de reünie zal deze, indien u als lid er mee instemt, worden aangenomen. Uiteraard hopen we dat veel leden zich zullen aanmelden voor deze dag.
We hopen u voor zover dat mogelijk is te zien op de reünie in Den Helder.

Redactie..

In Memoriam

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

05 november 2018	R.C.M. de Quay	83 jaar	Round Rock (Texas)
17 december 2018	J.L. Lamme	85 jaar	Schagen
31 januari 2019	J. Eerland	82 jaar	Den Helder
05 februari 2019	E.W.A. van Kerkhof	83 jaar	Schagen

Wij zullen hen in eerbiedige herinnering blijven gedenken

Inhoudsopgave

Redactie 1
In Memoriam 2
Blind mans Bluff (deel 2) 3
Wat Deden De Boten In 2018 13
Dringende Oproep Aan Onze Leden 15
ARA San Juan—Answers 16
Veteranen Defilie 2019 (veteranendag Den Haag 29 juni) 20
Bestuursmededeling (programma reunie 2019) 21
Bestuursmededeling (concept jaarverslag 2018) 22

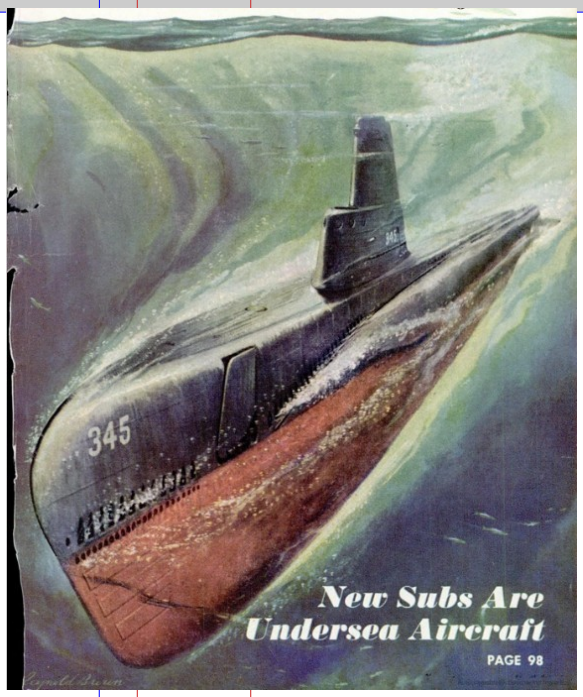
Contributie

De **minimale** contributie bedraagt € 7,50 per jaar, buitenland leden € 10 per jaar i.v.m. de hoge porto kosten.
IBAN: **NL57INGB0003928464**
BIC: **INGBNL2A**

Betaling dient voor 1 maart overgeschreven zijn, wil men als lid ingeschreven blijven. Zij die reeds lid zijn, krijgen in de december KVO een acceptgiro bijgesloten.

Gironr vereniging: **NL57INGB0003928464**
t.n.v. Onderzeedienst Reünistenvereniging
Jolstraat 74
1784 NL Den Helder

Blindmans Bluff? (Deel-2)



Benitez gaf opdracht tot een evacuatie aan iedereen die geen kritieke positie had of het vuur bestreed. Instinctief verplaatsen de mannen, aangeslagen door de omvang van de calamiteit, zich naar de boegbuiskamer. Een voor een begaven de mannen zich snakkend naar lucht naar de boegbuiskamer om via het torpedoluik aan dek te gaan. Op aanwijzing van de commandant maakten ze zich vast aan de handrail aan lijzijde. Het was steenkoud en de golven sloegen nog steeds over de rollende boot. Enkele mannen waren rechtstreeks uit hun rek gekomen en hadden alleen sokken, T-shirts en een onderbroek aan. Slechts voor een paar man was er een deken om zich in te wikkelen.

De gelukkigen hadden weerbestendige jassen aan. Ook reddingsvesten waren niet voor iedereen beschikbaar. Geen water, eten of verband-middelen. Ze waren overgeleverd aan de kou en de inkomende golven.

Inmiddels waren er 47 man aan dek. Nog eens 12 waren naar de brug gegaan en naast Benitez terechtgekomen. De brug was origineel ontworpen voor 7 man.

18 Man was nog achteruit om te trachten de voortstuwing te herstellen en het vuur te bestrijden.

De commandant keek naar zijn bemanning en vervolgens naar de horizon. Waar was Tusk?

De vuurzee woedde nu al een half uur.

Eindelijk was iemand erin geslaagd de motoren van Cochino opnieuw te starten.

Net toen Benitez hoop begon te krijgen dat hij de boot naar de kant kon sturen sloeg er een golf over het achterdek. Vanuit de golf was een paniekerige kreet te horen nog voordat deze weer van dek spoelde. "Man overboard! Man overboard!" Joseph Morgan, een van de koks, was overboord geslagen

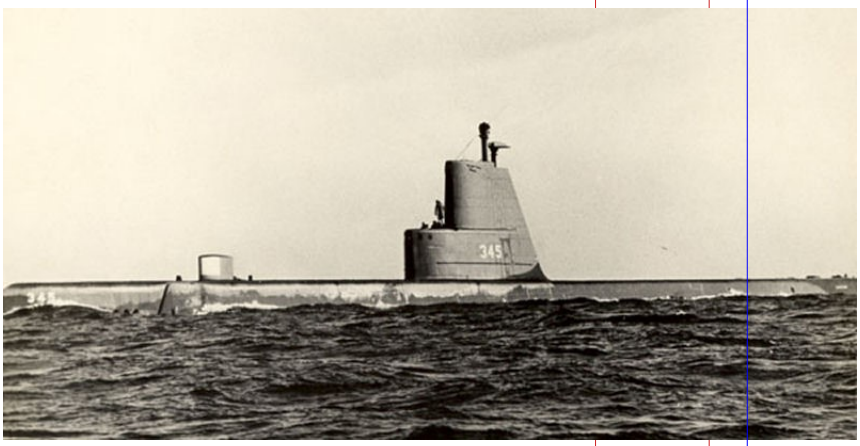
'Ik moet hem oppikken,' mompelde Benitez, nu helemaal gefocust op het verplaatsen van zijn onderzeeboot naar Morgan, die nauwelijks zichtbaar was in de turbulente zee. Op hetzelfde moment zag iemand Tusk aan stuurboord zijde. Austin was ondertussen naar de brug gegaan en stond naast Benitez. Alle seiners van Cochino hadden koolmonoxide ingeademd. Austin was de enige overgebleven persoon die genoeg van optische verbindingsmiddelen wist om een bericht over te brengen. Hij had sinds zijn basisopleiding als radio-operator geen semafoor meer gebruikt. Hij greep de twee vlaggen en hief zijn handen hoog. Vechtend tegen de wind seinde hij: 'Man overboord, recht voor U' break 'brand op de achterbatterij'.

Met een gebrul van binnenuit, probeerde de Tusk dichterbij te komen. Benitez hield zijn blik op de kok die vocht tegen verdrinking. Hij was zich ervan bewust dat de man niet veel langer te leven had, niet in deze koude wateren.

Zonder waarschuwing, sprong Segeant-Majoor Hubert H. Rauch in zee. Vechtend tegen de verstikkende zee baande hij zich een weg om aan Morgans zijde te komen.

Toen Rauch, Morgan langzij de Cochino had getrokken, was hij te verzwakt door het ijskoude water om Morgan aan dek te helpen. Een van de koks van het schip maakte zich los van de railing en spoedde zich naar de plek waar Morgan langszij lag. Leunend over de zijkant van het dek hielp hij Morgan uit de armen van Rauch. Anderen hielpen ook Rauch het water uit. Morgan werd naar de brug gedragen en op een houten plank die ooit gediend had als kaartentafel. Hij was duidelijk onderkoeld en rilde ongecontroleerd. De mannen bedekte hem met dekens die ze beschikbaar hadden. Twee

van de mannen trokken hun doorweekte kleren uit en probeerden de ijskoude Morgan wanhopig te verwarmen met hun lichamen.
Het was voor Benitez duidelijk dat zijn mannen niet veilig waren in de open lucht. Niet met de zeeën die gewelddadig over het dek spoelden en elk moment de half bevroren bemanning uit hun sjorringen kon rukken. Hij beval zijn mannen om zich naar de smalle brug te begeven. Als een menselijke piramide stapelden ze zichzelf op in de krappe ruimte . Toen op de brug geen ruimte meer was beval hij de anderen dat ze naar beneden moesten gaan naar de boegbuiskamer. Op dat moment ongeveer het enige gebied dat nog enigszins bewoonbaar was aan boord. Terwijl ze daar naar toe gingen, kwam Benitez er achter dat dezelfde explosie die rook en gassen door de het benedenschip had geleid, ook serieuze slachtoffers had opgeleverd.
Wright was erin geslaagd de deur naar het batterijcompartiment te openen, maar toen hij dat deed, explodeerde het opgebouwde waterstofgas in een enorme flits en wierp hem achterover. Hij was zwaar verbrand over zijn borst, handen, benen - de verdere voorkant van zijn lichaam. Behalve zijn gezicht, dat werd beschermd door zijn persluchtmasker. Hij was in shock. Vier andere mannen waren ook zwaar gewond geraakt.
De gewonden waren naar de hekbuiskamer gesleept, het compartiment helemaal achteruit. Door het vuur werden ze gescheiden van hun scheepsmakers. Ze hadden dringend medische hulp nodig, maar de ziekenpa, Hubert T. 'Doc' Eason, stond vooruit met de rest van de bemanning. Er was geen mogelijkheid om door het vuur en giftige gassen van voor naar acher of vice-versa te komen.
De ziekenpa kon over het dek gaan, maar het luik naar de hekbuiskamer was meer dan 50 meter van de voorzijde van Tusk verwijderd - 50 meter van glad, nat staal op een onderzeeboot die stuiterend door beukende golven ging. Golven in een zee die zo krachtig waren dat Tusk als een twijg in de wild heen en weer werd geslingerd. Toch probeerden ze op de Tusk dichterbij te komen om te helpen.
Een jonge officier bood aan om een lijn van het sail naar luik van de hekbuiskamer te brengen. Een reddingslijn waar Doc Eason zich dan aan vast kon houden. Met gevaar voor eigen leven werd de lijn uitgelegd. Eason kroop behoedzaam vechtend tegen de gewelddadige branding richting het hekluik. Daar waar de gewonden zich bevonden.
Austin pakte zijn semafoor vlaggen op en begon weer te seinen. "Kom langzij, moeten waarschijnlijk schip verlaten."
Nadat Benitez de eerste rapporten van Doc Eason ontving, pakte Austin de vlaggen wederom op. “Medische hulp nodig”. break “Vijf man gewond” break “een ernstig verbrand."
De brug had een schokkende diagnose van Eason ontvangen. Wright had ernstige verbrandingen en zou het naar verwachting niet overleven. De meldingen van de ziekenpa waren zo afschrikwekkend, dat Benitez de soundpowertelefoon uit de handen van de bedienaar trok die contact onderhield met de hekbuiskamer. De berichten waren te slecht om te worden gedeeld met de bemanning. Moraal was nu te cruciaal. Een van de officieren



nam de communicatie over.
Sinds het ontstaan van de brand was er inmiddels anderhalf uur verstreken. de mannen in de boegbuiskamer, kregen last

van de CO-vergiftiging en verloren langzaam het bewustzijn. Het was duidelijk dat iedereen weer terug moest naar het gevaarlijke dek voor zuurstof. Zo veel als mogelijk moesten de mannen eerst naar de brug. De een na de ander werd door de commandotoren omhoog getrokken. Terwijl de commandant dit gade sloeg, concludeerde hij dat sommigen meer dood dan levend waren.

View looking forward in conning tower of guppy sub *Cochino* shows helmsman at steering wheel, quartermaster keeping log, and telephone talker. Upper view, next page, is looking aft.

Eén man werd zelfs bewusteloos naar buiten gesleurd en ademde niet. Zijn kameraden begonnen lucht in zijn longen te blazen en te reanimeren. In de hekbuiskamer was Wright in doodsangst. Eason gaf hem een shot morfine om vervolgens de brandwonden van de anderen te verzorgen met petroleum uit zijn verbanddoos.

Ondertussen probeerde Worthington, commandant Tusk, een manier te vinden om de ziekenpa van Tusk naar Cochino te krijgen. Misschien op een rubberboot?

Zijn bemanning begonnen dieselolie over boord te pompen om bewust een olievlek te creëren. Meer dan 60 ton brandstof werd overboord gezet in een poging de wilde zee te kalmeren.

Vanaf de Tusk werd een lijn overgeschoten naar de Cochino. Op beide boten probeerde de bemanning aan dek uit alle macht deze reddingslijn strak te houden. Op deze wijze kon de rubberboot heen en weer worden gebracht.

De eerste keer verloren de mannen van Tusk de grip op het touw. Bij een volgende poging hield een nieuwe lijn stand. Kijkend naar de golven besefte Worthington dat het nog steeds te gevaarlijk was om een man te sturen. In plaats daarvan stuurde Tusk het vlot onbemand, gevuld met medische benodigdheden, waaronder drugs en whisky.

Benitez kende ook de gevaren en wist dat iemand op dat vlot, in deze ruwe zee, weinig kans op overleven had. Maar tegen 14.00 uur besefte hij dat hij geen keus had. Benedendeks hoorde hij continu explosies. Hij lichtte de officieren op Tusk in over zijn nijpend situatie. Dat de kans bestond dat Cochino 's bemanning het schip moesten verlaten. Hij wilde Tusk meer berichten zenden dan Austin tegen de wind in kon overbrengen.

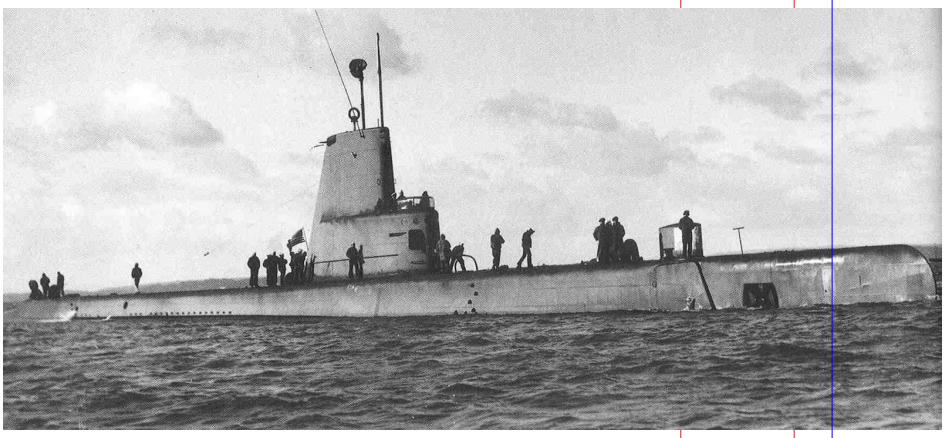
Prio voor Benitez was nu dat hij een mogelijkheid kreeg om het vlot te gebruiken om zijn bemanning over te brengen naar de veiligheid van Tusk. De commandant vroeg Shelton of hij bereidt was het te proberen, de gevaarlijke overtocht te maken. Hij gaf aan dat hij dat wilde. Robert

Philo, een jonge burger sonar-expert, bood zich ook aan om mee te gaan. Hij was aan boord voor de oefening, maar daarvoor was hij niet meer nodig. Benitez keek de jonge man in de ogen en vroeg op langzame en duidelijke toon, "Philo, is dit echt iets dat je wilt doen?", "Ja." Benitez herhaalde de vraag, woord voor woord. Nu met misschien iets meer nadruk op het woord 'willen'. Opnieuw antwoordde Philo bevestigend met "Ja." Benitez haalde even diep adem. "Goed, jij en Shelton gaan." Zelfs toen hij het zei, dacht hij eraan hoe hij het moest uitleggen als er iets misging, hoe een burger op dat vlot terecht was gekomen. Maar er waren mannen verbrand, vergiftigd door gassen en rook en de rest stond bloot aan bevriezing.
De commandant Cochino had geen tijd om te onderzoeken, geen tijd om te proberen boven de wind uit te schreeuwen om erachter te komen of Philo een held probeerde te zijn of het schip probeerde te verlaten. Hij had geen tijd om te waarschuwen dat hoe slecht het ook op Cochino was, de overtocht op het vlot zou nog wel eens veel erger kunnen zijn en aflopen. Het enige wat hij kon doen, was aan Philo vragen of hij het zeker wist, en dat nog een keer bevestigen. Zodra de bemanning van Cochino het vlot met Philo en Shelton van het dek in het water liet zakken, viel het om. De twee mannen zaten nu vast onder de spanbanden, die over de bodem van het vlot liep, terwijl ze door mannen van de Tusk door de beukende golven werden gesleept.
Benitez keek hulpeloos toe toen Shelton los kwam en begon weg te drijven terwijl hij hopeloos probeerde terug te zwemmen naar het vlot. Benitez kon het niet langer aanschouwen. Hij moest zijn aandacht weer op zijn sub richten. De mannen van Tusk waren in een veel betere uitgangspositie om een reddingspoging te proberen. Bovendien had Cochino geen besturing. De centrale stond vol rook en giftige gassen. Het enige wat Benitez kon doen was om te proberen zijn overige bemanningsleden veilig te houden. Er zaten nu 75 man in het volgepropt sail met hem en op de brug van Cochino. Benedendeks en in de hekbuiskamer waren nog 18 man. 5 van hen ernstig verbrand, waaronder Wright. De mannen aan dek met CO-vergiftiging waren er nog steeds slecht aan toe. De dagverblijven van de bemanning en hun uitrusting voor slecht weer waren ontoegankelijk door gassen en rook. Iedereen was ijskoud, vooral Morgan, die nog steeds bibberde van zijn ervaring met de golven. Benitez trok zijn jas uit en gaf het aan één van hen, toen trok hij ook zijn schoenen uit en gaf ze aan een ander. Nu stond Benitez in overhemd en op sokken en wilde niets liever dan een paar van zijn mannen van de boot af naar de Tusk te krijgen. Nog steeds was hij ervan overtuigd dat als het hem lukte om een kleine ploeg specialisten aan boord te houden, hij Cochino thuis kon krijgen. Al moest ze dan naar binnen gesleept worden en aan de grond worden gezet.
Hij was vastbesloten om het schip niet te verlaten, niet zolang Wright niet kon worden verplaatst. Benitez zou de onderzeeboot niet verlaten zonder zijn Oudste officier.
Tusk was ondertussen weer uit het zicht. Benitez had het einde van de poging van Shelton en Philo om Tusk te bereiken niet gezien. Philo was bij zijn pogingdoor de golven hard tegen Tusk gesmeten. Hij gleed in het water, slap en met zijn gezicht naar beneden in het water.
Een bemanningslid van de Tusk sprong te water en pakte hem beet. De jonge sonarexpert bloedde en ademde niet langer. Aan dek begonnen officieren van de Tusk hem direct te beademen middels mond-op-mond en pasten reanimatie toe. Tevens kreeg hij een shot adrenaline toegediend. Drie minuten later werd ook Shelton aan boord getrokken, bij bewustzijn maar ernstig onderkoeld.
Benedendeks deed hij, hevig bibberend, zijn verhaal tegenover Benson en Worthington over wat er op Cochino was gebeurd. Dit was het eerste gedetailleerde rapport over de catastrofe die zich aan

de andere kant ontvouwde. Over de achterbatterij, de explosies, de giftige wolk die het grootste deel van Cochino 's interieur onleefbaar had gemaakt .
Buiten, op het dek van Tusk bevonden zich 15 bemanningsleden, enkelen hielpen Philo die nog steeds geen duidelijke polsslag had. De rest probeerde te voorkomen dat anderen overboord werden geslagen in de nog altijd hevige zee.
Alsof uit het niets sloeg plotseling een golf tegen de Tusk. Direct gevolgd door

de volgende die zo krachtig was dat hij vier pijpen verboog waar de reddingslijn voor de mannen buiten aan was vastgemaakt. In een klap werd 12 man overboord geslagen, Philo was een van hen. Worthington en zijn mannen zochten de zee af. Philo en een andere man waren uit het zicht verdwenen. Eén man werd gespot met het gezicht naar beneden in het water. Opnieuw begon Worthington te vechten tegen de stroom om te proberen zijn mannen te bereiken.
Maar de noodlot werd alleen maar slechter. In tegenstelling tot de bemanning van Cochino hadden de mannen van Tusk tijd gehad om zich in all-weather-gear te hijsen. Door de volgelopen pakken konden de mannen hun hoofd niet boven water houden in deze ruwe zee. De pakken waren een marine-experiment. De uit één stuk bestaande pakken, prototypen ontworpen om de bemanning te beschermen tegen de Arctische kou, waren nooit getest op en in open water. Ze waren voorzien van zogeheten "Mae West's". Opblaasbare reddingsvesten die rechtstreeks in de jassen en laarzen werden genaaid, die strak op de pakken vast zaten met metalen sluitingen waarvoor speciaal gereedschap nodig was om te ontgrendelen. De pakken voldeden prima aan dek.
Maar enkele van de geïntegreerde reddingsvesten begonnen te scheuren toen ze in het ijskoude water terechtkwamen.
Als gevolg hiervan bleef slechts een deel van het pak zeer goed werken en had drijfvermogen, de laarzen. Deze zaten zo dicht om de voeten en benen dat ze luchtzakken vast hielden. Een van de mannen in het water, Sergeant John G. Guttermuth, probeerde wanhopig naar een reddingslijn te zwemmen, terwijl hij een bewusteloos bemanningslid mee sleepte. De twee mannen waren slechts twintig meter van de Tusk verwijderd, dichtbij genoeg om gered te worden. Maar er ging iets mis. Guttermuths voeten kwamen naar de oppervlakte en duwden zijn hoofd naar beneden. Worthington keek machteloos toe hoe de sergeant tegen zijn laarzen vocht voor zijn leven. Guttermuth moest het bewusteloze bemanningslid los laten in zijn gevecht voor zijn eigen leven. De man verdween onmiddellijk onder water.
"Guttermuths laarzen brachten zijn voeten telkens naar de oppervlakte", schreef Worthington in het scheepsjournaal van Tusk. "Hij trachtte wanhopig zichzelf te redden door naar de oppervlakte te zwemmen, maar was niet in staat om dat te doen. Hij verdronk, met zijn voeten nog steeds boven het water." Er was geen tijd om te rouwen. Er waren nog andere te water. "De reddingactie ging door. Anderen sprongen overboord om te helpen.
Mannen die al in het water lagen pro-

beerden hun maten vast te grijpen die er slechter aan toe waren dan zijzelf. De jongste officier, L. Philip Pennington, lag een uur en vijfentwintig minuten in het water voordat hij aan boord van de onderzeeboot werd getrokken. Raymond T. Reardon was in een reddingsboot waar genomen, maar werd er door de golven uit gegooid. Een ander sprong zonder na te denken te water en greep hem. Het was inmiddels twee uur geleden dat de mannen overboord waren geslagen. Worthington werd geconfronteerd met een bijna ondraaglijke realiteit. 7 mannen waren nog steeds te water, dit konden ze onmogelijk overleefd hebben. Bemanningsleden vertelden later over Cochino dat er verschillende waren omgekomen zoals Guttermuth, met de laarzen omhoog. Op de Cochino wist nog niemand dat de ramp inmiddels zijn eerste dodelijke slachtoffers had geëist. Maar men wist dat de dood overal op de loer lag. Austin dacht aan zijn vrouw en twee kinderen, over verdwijnen onder de golven voordat hij ze ooit weer kon zien. Hij werd getroost door de gedachte dat hij had gehoord dat het ijskoude water een man zou uitschakelen voor hij verdronk.



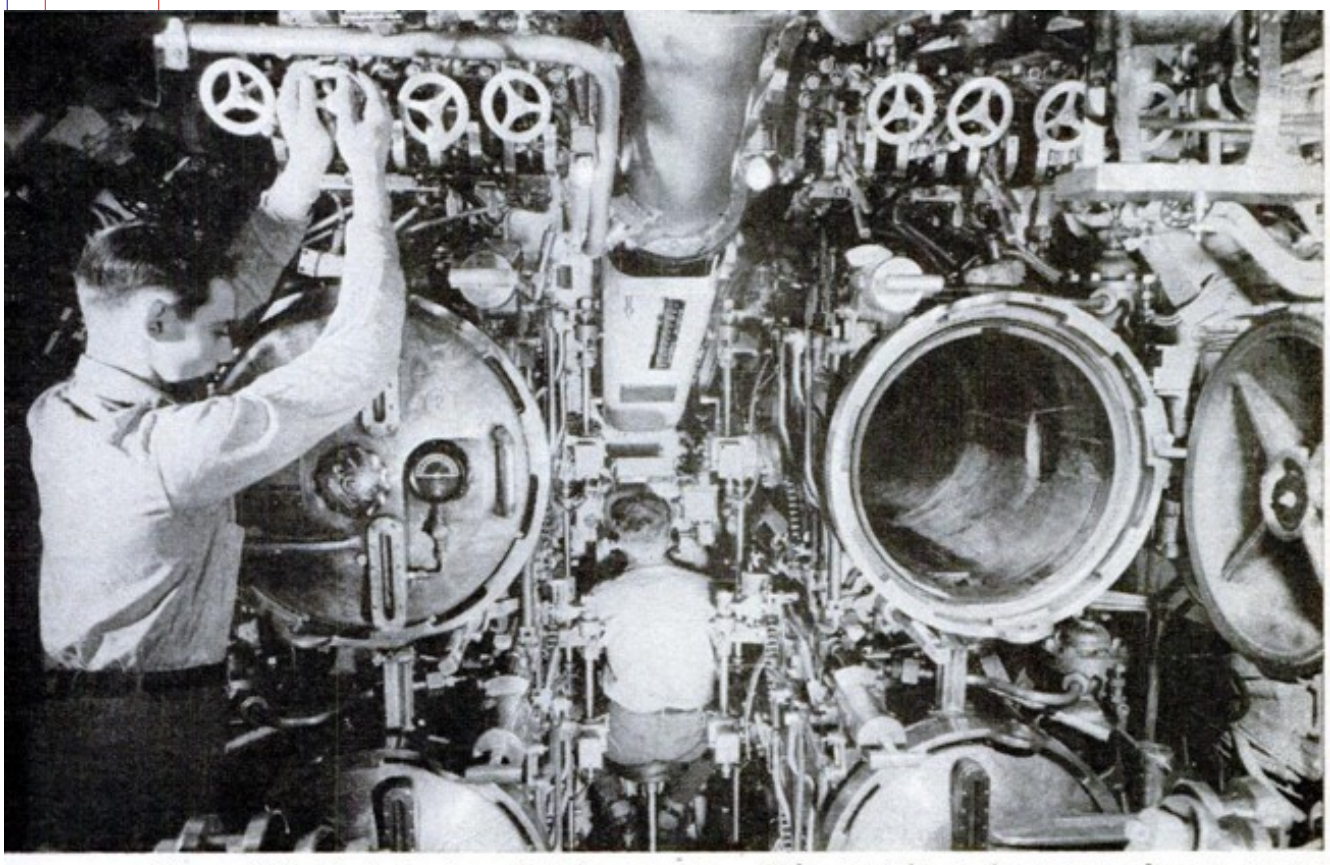
Benitez bleef hun situatie evalueren en opnieuw beoordelen. Hij had drie pogingen ondernomen om zijn boot te ventileren, onder succes. De boot bleef te vervuild om te schuilen.
Hij probeerde wat mannen over het dek naar achteren te sturen. Naar achteren, naar de hekbuiskamer waar Eason nog steeds Wright verzorgde. Het enige plekje aan boord wat nog leefbaar was. Maar de eerste 2 man die het probeerden, spoelden bijna overboord. Er werden twee pogingen ondernomen om het luik van de commandotoren te openen om te ventileren. Maar telkens kwam er gas naar buiten wat de mannen op de brug bijna rampzalig werd. Het beeld van de mannen die eerder die middag last hadden van koolmonoxide vergiftiging stond hem nog helder voor ogen. Hij kon het risico niet nemen om alle mannen, in het sail gepropt, bloot te stellen aan hetzelfde lot. Er was nu niks anders te doen dan wachten en bidden. Sinds de eerste explosie waren inmiddels 6 uur verstreken. Het vuur woedde nog steeds toen de Tusk weer door de mistflarden zichtbaar werd.
Het zou nog uren duren voordat Benitez te horen zou krijgen dat de onderzeeër 7 man minder had dan voorheen. Hij dacht nu alleen nog maar aan Cochino en hoe hij haar thuis kreeg. De Cochino had geen besturing meer. Toch hoopte Benitez zijn onderzeeër naar rustiger zeeën te krijgen. Daar zou hij de gewonden veilig naar Tusk kunnen brengen. De Tusk op haar beurt kon dan die mannen snel naar een ziekenhuis brengen in Hammerfest, Noorwegen. Een uur lang probeerde Benitez de Tusk te volgen. Tevergeefs, Cochino bleef in cirkels draaien. Toen slaagde een van de gewonden in de hekbuiskamer erin om het roer te herstellen. Door met zijn door pijn geteisterde lichaam tegen een waterpomptang te duwen kon hij een roerregelklep bedienen.
Door blindelings de instructies van Benitez te volgen stuurde hij de boot. Eindelijk kon Cochino, Tusk volgen. Het was nu 19:10 uur. Negen uur na de eerste explosie. Via de interne telefoons van de boot verzekerde Benitez de gewonden dat ze Noorwegen naderden. Slechts drie uur varen had hij eerder die middag gemeld. 4 uur later herhaalde hij zijn belofte wederom, nog maar drie uur. Zelfs

toen wist hij dat het minstens twee keer zo lang zou duren voordat ze in de buurt van het land zouden komen. 'We moesten langzamer varen, zodat de mannen die vooruit zaten niet zouden lijden onder het breken van de golven over de brug,' zei Benitez en probeerde zo geruststellend mogelijk te klinken. "Ik weet dat jullie het zullen begrijpen." De mannen achteruit wisten dat hij loog. Maar ze antwoordden: "Natuurlijk begrijpen we het, bedankt."

Benitez zijn adem stokte in zijn keel. Hij verbaasde zich erover dat deze groep verbrande en gewonde mannen nog steeds bezorgdheid konden tonen voor de mannen die aan dek stonden te bevriezen. Dat ze die bezorgdheid gebruikten om hun eigen leed te verzachten. Hij wilde ze allemaal naar huis brengen.

Het leek er nu op dat de meeste gewonden het zouden redden. Zelfs Wright vertoonde tekenen van verbetering. De ruige zee begon zelfs wat af te nemen. Benitez bleef in gesprek met zijn mannen, moedigde hen aan en vroeg hen om niet op te geven. De commandant herinnerde zich de momenten die hij in de oorlog had doormaakt. Zoals toen hij stil tussen de bemanning had gehurkt, terwijl hun onderzeeboot werd aangevallen met dieptebommen. Als hij zijn aristocratie afkomst nu toonde, was het de aristocratie van pure moed. Hij maakte zelfs indruk op een kolossale, roodharige man van Keltische afkomst, die naast hem stond.

Benitez geloofde nog steeds dat hij zijn strijd tegen tegen de zee, voor behoud van zijn boot, kon winnen. Kort na middernacht op vrijdag 26 augustus was een nieuwe explosie hoorbaar en voelbaar. De boot schokte heftig en het vuur verspreidde zich naar de tweede machinekamer, richting de hekbuiskamer, waar Wright en de anderen zaten. Ze hadden geen keuze meer. De mannen moesten



Four of *Cochino's* ten torpedo tubes are seen here. Torpedoman at left blows water from a tube, after firing, in preparation for reloading. Tube at right is shown opened as to receive torpedo. Scene is in the *Cochino's* forward torpedo room, looking toward the bow of the vessel.

naar het dek komen. Een voor een klommen 15 mannen door het achterste luik en baanden zich een weg naar voren. Wright en een van de andere gewonden konden niet worden verplaatst en Doc Eason ging ze niet verlaten. Hij zei tegen Benitez dat ze het nog wel even konden volhouden. Ondertussen wist hij dat hij moest proberen de rest van de bemanning over te brengen naar de Tusk.
De nachtelijke mist hinderde Austin bij het overbrengen van berichten. Hij wilde niet het risico lopen dat ze zijn vlaggen niet meer konden zien. Dus pakte hij een lantaarn op en gebruikte hij de tuimelschakelaar om Morse code te seinen met licht, "Weer een explosie." kom langszij ". Toen dat gedaan was, richtte Benitez zijn aandacht weer op het aan dek krijgen van die laatste drie mannen. De soundpower telefoons werkten helaas niet meer. Het was niet meer mogelijk om zo te communiceren met de hekbuiskamer. Een vrijwilliger bood aan terug te gaan naar het luik van de hekbuiskamer. De zee spoelden nog steeds over het dek. Toch was er nu een goede kans dat hij het zou redden. Benitez gaf akkoord - hij wilde die mannen aan dek. Toch had hij, van alles wat hem over de toestand van Wright was verteld, weinig hoop dat de oudste officier het zou halen. Benitez legde een stille belofte af: "Oké, als hij niet naar buiten komt, ga ik naar de hekbuiskamer en ga ik met hem mee tenonder." Het gevoel dat hij daarbij had was bijna overweldigend. Er viel een rust over hem. Het was hetzelfde gevoel dat hij had tijdens de oorlog. Als toen hij op de onderzeeboot Dace zat, terwijl die door Japanse torpedobootjagers werd bestookt. Het moment waarop hij geloofde dat er geen ontsnapping mogelijk was.
Die keer had hij geluk gehad. Nu dacht hij: "Ik zal hier sterven. Dit is het." Hij vreesde even dat hij op zijn weg naar achteren van het dek zou worden gespoeld - of erger, daarna te worden gered, waardoor Wright alleen zijn dood tegemoet trad. Maar hij stond die gedachte niet toe. Verbande die uit zijn hoofd.
Zijn rust maakte plaats voor een gevoel van vrede, een vrede die alle begrip en realiteit scheen over te slaan, verder reikend dan gevoel voor gebed.
Ondertussen bereidde Tusk zich voor om dichterbij te komen. De bemanning had eerst de oorlogstorpedo's afgevuurd uit haar boegbuizen zodat ze niet zouden exploderen bij een aanvaring tussen de 2 onderzeeboten. Of als Tusk te dichtbij was op het moment dat er een nieuwe explosie op Cochino zou plaats vinden. Daarna manoeuvreerde Tusk langszij. Op de Cochino stonden de bemanningsleden klaar om naar achteren te gaan om Wright naar buiten te dragen. Op weg naar achteren zagen ze hem, Wright, achter een ander bemanningslid aan komen terwijl ze uit de hekbuiskamer klommen. Op de een of andere manier was hij erin geslaagd zich van zijn bed te hijsen, en naar de ladder onder het luik te strompelen. Met zijn laatste krachten lukte het hem om zich op de eerste trede van de trap te begeven. De pijn was bijna ondraaglijk. Hij moest even stoppen, terwijl hij daar stond zag hij Doc Eason achter zich. Beneden in de boot zag hij tevens het water dat over de vloer van het compartiment klotste. De boot liep langzaam vol.
Later zou Wright beweren dat hij geen idee had hoe hij naar boven was geklommen. Hij zou zweren dat het voelde alsof een onzichtbare hand - misschien was het Eason - onder zijn kont duwde en hem zo de ladder op had geduwd om aan dek te komen. Benitez zag dat Wright zijn handen, die verbonden waren, voor zijn borst hield. Andere bemanningsleden keken ook toe hoe Wright verder ging. Er was geen gejuich of geschreeuw te horen. Enkele mannen rende op hem toe om te helpen, maar het was bijna onmogelijk om hem ergens beet te pakken zonder hem nog meer pijn te doen. Zwijgend keken ze hoe hij met moeite de ene na de andere stap nam. Op beide subs waren inmiddels mannen bezig een smalle valreep te

creëren en vast te zetten. Niemand was nu nog benedendeks van de Cochino. Iedereen was aan dek.
De meesten waren in de nabijheid van de provisorische valreep. Een 6 meter plank van de ene boot naar de andere met aan beide zijden niet meer dan 2 centimeter speling. Met lijnen werd de plank op zijn

plaats gehouden. Regelmatig viel de valreep van het dek. De zee was nog altijd ruw, te ruw om rustig over te lopen. De mannen brachten telkens de plank weer terug op zijn plaats. Het was voor iedereen duidelijk dat als die plank viel terwijl er iemand op stond, hij tussen stalen rompen terecht kwam, die tegen elkaar botsten. Je zou dan door de rompen van de boten die op het breedste punt, net onder de waterlijn tegen elkaar kwamen, verpletterd worden. Het was een van de minst uitnodigende ontsnappingsroutes ooit ontworpen op zee. Wright was de eerste die naar de plank liep. De mannen aan dek weken uiteen om hem doorgang te verlenen. Het was doodstil en iedereen keek er verbaasd naar. Met kleine, gepijnigde stapjes, een tegelijk, bereikte hij de geïmproviseerde valreep. Zonder twijfel liep hij verder, over de plank, naar de Tusk. Dat was net wat de rest van de bemanning nodig had. Als Wright het in zijn toestand redde, zouden ze dat ook kunnen. Eén voor één schuifelden ze naar de Tusk, eerst de gewonden. Ze timen hun overtocht. Ze zagen één boot opgetild worden door de golven, daarna de andere en als de boten waterpas lagen werd de oversteek gemaakt. Ze werden niet gecoachte, ze hadden hiervoor geen advies van de brug nodig. Elk bemanningslid koos zijn eigen moment om over te steken. Niet meer dan twee of drie mannen zouden overkomen voordat de plank zou vallen en opnieuw op zijn plaats moest worden getrokken. Wonder boven wonder kwam niemand te vallen tussen beide schepen. Toen ongeveer een derde van de bemanning de Tusk had bereikt, trokken de golven de boten zover uit elkaar dat er verscheidene trossen die hen bijeen hielden, los gingen. Tusk kwam telkens weer terug. Het was duidelijk dat de overige trossen niet lang zouden houden. Dit wetende liep de rest van de bemanning in enkele seconden over de smalle plank. Allemaal, behalve Benitez, die op het dek van Cochino stond.
Benson riep naar Benitez. "Ga je de boot verlaten?" "Zeker niet," riep Benitez terug, "Ik laat mijn boot niet in de steek." Hij wilde dat Tusk standby zou blijven en hem op sleeptouw zou nemen. Hij was er nog altijd van overtuigd dat hij zijn boot nog steeds kon redden. Het was inmiddels vrijdagnacht, 1.45 uur. De Cochino maakte slagzij naar stuurboord. Het luik naar de hekbuiskamer was al onderwater verdwenen. De onderzeeboot begon achterover te hellen en zee nam haar langzaam in zich op. Toen de

hoek groter werd, keek Benitez gespannen en wachtte af of de sub zich weer zou stabiliseren. Nog een paar graden en ze zou zinken. "Nu!" Schreeuwden zijn mannen hem toe vanaf het dek van de Tusk. "Nu!" riepen ze opnieuw. Ze zagen het voordat hij het zag, ze zagen dat hij geen keus had. Benitez stond daar, terwijl Cochino's achterdek werd verzwolgen door de zee die steeds meer zijn richting op kwam om ook hem mee te nemen. "Dit was het dan" zei hij tegen zichzelf. Toen riep hij naar Benson de meest verschrikkelijke woorden uit die een commandant kan uitspreken: "schip verlaten!'. Op het nippertje kwam hij over de valreep aan boord van de Tusk voordat de plank tussen de boten viel en versplinterde. Worthington gaf al de bevelen die Tusk zouden bevrijden van de zinkende Cochino. Benitez op zijn beurt dirigeerde zijn mannen naar beneden. daarna ging hij naar de brug om de laatste duik van Cochino gade te slaan. De boot had een slagzij van ongeveer 15 graden over stuurboord. Het water kwam nu tot voorbij het sail. Ze stond bijna met haar boeg recht omhoog, alsof ze nog een keer naar de hemel keek. Leunend naar achteren gleed ze langzaam en statig de diepte in.
Ongeveer 100 zeemijlen uit de kust van Noorwegen zonk de Cochino naar een diepte van meer dan 300 meter. De lijdensweg had 15 uur geduurd. Benitez bleef kijken tot ze geheel in de golven was verdwenen. Hij zei niets, niet op dat moment en niet in het eerste uur na de ondergang van de Cochino.
Zijn eerste woorden kwamen pas nadat hij van Benson en Worthington had gehoord dat Philo en zes Tusk-bemanningsleden het niet hadden overleefd. Hun lichamen waren niet teruggevonden.
6 uur later liep de Tusk Hamersfest binnen. Enkele bemanningsleden werden direct naar het ziekenhuis gebracht. Anderen kregen daarna de keus, of met het vliegtuig terug naar New London, Connecticut, of ze konden mee terugvaren. De geredden en de redders, beide bemanning aan boord van Tusk. De voorkeur van de mannen die dat konden, werd gegeven om gezamenlijk naar huis te varen. Het verlies van Cochino haalde de krantenkoppen in de Verenigde Staten - en in de Sovjet-Unie.

De Sovjetmarine-krant "Red Fleet" publiceerde een artikel waarin de Verenigde Staten werden beschuldigd van 'verdachte training' in de buurt van Sovjetwateren en van het sturen van Cochino nabij Moermansk om te spioneren.
Nadat de Amerikaanse marine de ramp met de Cochino had geëvalueerd, concludeerde men dat de Marine en haar manschappen nog niet klaar waren voor operaties in de verraderlijke noordelijke zeeën

Austin's spionagezet was mislukt, maar de Marine was niet van plan dat te onthullen. Ook het feit dat er een een spook aan boord was geweest werd geheim gehouden. Toen bemanningsleden gevraagd werd commentaar te leveren op Sovjetbeweringen dat Cochino in de buurt van Moermansk was geweest, gaven allen hetzelfde antwoord. Het antwoord dat de marine de decennia na het zinken van de Cochino zou geven op dergelijke vragen: "Geen commentaar."
Ondanks de tragedie en de aanvankelijke terughoudendheid van sommige commandanten en admiraals, was er geen twijfel dat de marine nieuwe missies met onderzeeboten ondernam om de ontwikkeling van de Sovjet-atomaire dreiging te volgen.

Slechts negen dagen nadat Cochino verloren was gegaan, pikte een verkenningsvliegtuig van de luchtmacht het bewijs op dat de Sovjets een nucleair ontploffing had laten plaats vinden. De Sovjets hadden de bom.
De verwachte dreiging die de missie van de onderzeese spion in de eerste plaats had geïnspireerd, was nu realiteit geworden.

Reis 1 Zr.Ms. Zeeleeuw
(CDT Menno Mertens)

Zeeleeuw vertrekt op 12 feb voor een reis van 2 weken. Tijdens deze reis wordt de COQCEX (eerste gedeelte commandanten opleiding ook wel SMCC (Submarine Command Course) genoemd) in Noorse wateren uitgevoerd. In de SMCC zit 1 Nederlandse student. Er wordt deelgenomen aan een internationale oefening welke geleid wordt door de Noren.
Van 16 – 19 feb wordt de Noorse haven Bergen aangedaan. 23 feb meert de boot in Den Helder weer af. Naast compenseren wordt er tijdens de binnen lig periode ook klein onderhoud gepleegd en voorbereidingen getroffen op het tweede gedeelte van de SMCC.

Reis 2 (CDT Menno Mertens)

Op 4 april vertrekt de boot voor een reis van 6 weken welke geheel in het teken staat van de COQFIGHT (tweede gedeelte SMCC). Tijdens het eerste havenbezoek in Plymouth (6 – 9 apr) stappen de studenten en Teacher aan boord en zal de COQFIGHT aanvangen in de gebruikelijke oefen gebieden rond Groot Brittannië. Na een tussenstop in Faslane (22 – 24 april) wordt deelgenomen aan een grote NATO oefening genaamd Joint Warrior wat ook een onderdeel van de SMCC is. Dag voor binnenkomst Liverpool (5 mei) stappen de studenten en Teacher af waarna de bemanning van de Zeeleeuw een welverdiend havenbezoek in Liverpool (6 mei – 10 mei) gaan genieten. De boot meert uiteindelijk op 12 mei af in Den Helder .
Tijdens de binnen lig periode vindt een bemanningswissel plaats. Bemanning Zeeleeuw wisselt met de bemanning van de Dolfijn zodat zij alvast aan het opwerk traject kunnen beginnen. De Dolfijn ligt nog op de werf ivm IPW (Instandhouding project Walrusklasse). Ook wordt de Dolfijn bemanning binnenliggend opgewerkt om de boot zowel bovenwater als onderwater veilig te kunnen varen

Reis 3 (CDT Jan Willem Vroegop)

Op 9 juni vertrekt de Zeeleeuw voor een reis van twee weken naar de Noorse wateren. Deze reis staat in het teken van het opwerken van de bemanning en een ASW (Anti Submarine Warfare) oefening met een Nederlandse fregat. Tussen door wordt de haven van Stavanger (15 – 18 juni) aangedaan. Op 22 juni meert de boot in Den Helder af.
Op 25 juni vindt opnieuw een bemanningswissel plaats waarbij de oude bemanning van de Zeeleeuw terug keert en op de rede van 25 – 29 juni VIP vaardagen uitvoert en een varende ouderdag verzorgt.

Reis 4 (CDT Menno Mertens)

Op 9 sep vertrekt de Zeeleeuw voor een reis van 9 weken waarbij de Zeeleeuw deelneemt aan een TFX (Torpedo Firing Excercise) en een oefening nabij Noorwegen. In deze periode worden de havens Edinburgh (14 – 18 sep) en Oslo (25-29 okt) aangedaan.Op 2 okt loopt de boot Den Helder weer binnen waarna ze direct het dok in schuift voor haar periodieke dokking tot het einde van het jaar.

Reis 1 Walrus
(CDT Jan Willem Vroegop)

Walrus vertrekt op 27 januari voor een reis van 8 weken. Deze reis staat in het

teken van 5 weken FOST (Flag Officer Sea Training) en 2 weken OT&E (Opleiden, Trainen en Evalueren) en zal plaats vinden in de Ierse, Britse, Franse en Spaanse wateren. De havens Cork (2-5 feb), 2x Plymouth (9-12 feb en 16 – 19 feb), Bilbao (2 – 5 mar) en Cherbourg (15 – 18 mar) worden aangedaan waarna de boot op 24 maart weer in den Helder afmeert. Dit is tevens de laatste reis van de Walrus dit jaar en zal zij het dok in gaan om in een later stadium het IPW traject in te gaan.

Zr.Ms. Bruinvis
Ligt het gehele jaar in het dok.

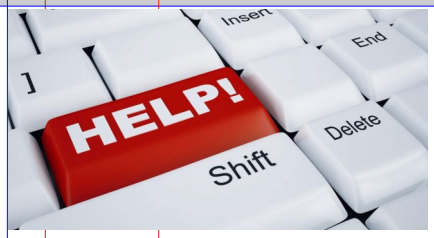
Zr.Ms. Mercuur (CDT Rick Woertman)
Mercuur is het gehele voorjaar stafschip van SNMCMG1 (standing naval mine counter measure group).

De Mercuur vertrekt op 12 jan en meert op 2 juli pas weer aan in Den Helder. Het was een zeer uitdagende reis waarbij de nodige technische problemen moesten worden overwonnen, maar uiteindelijk heeft de Mercuur de reis met succes afgerond. De reis stond in het teken van mijn operaties in de Baltic, Noordzee, en Britse wateren

De Mercuur heeft de volgende havens aangedaan:
Zeebrugge: 14 – 18 jan, 16 – 19 mar, 28 jun – 2 juli
Hull: 26 – 29 jan
Dundee: 2 – 5 feb
Oslo: 9 – 12 feb.
Aalborg: 23 – 26 feb
Bremen 2 – 5 mar
Amsterdam 9 – 12 mar
Antwerpen 30 mar – 4 apr
St. Malo 13 – 15 apr
Glasgow 20 – 23 apr
Aberdeen 4 – 6 mei
Ventspils 26 – 28 apr
Kiel 16 – 21 apr

Deze groep bestaat uit HMS Cattistock en HNLMS Mercuur en staat onder Nederlandse leiding

Dringende oproep aan onze Leden



Vanuit Defensie ontvangen we als vereniging een bijdrage voor het houden van onze jaarlijkse reünie. Om vast te stellen hoeveel leden van onze vereniging aanspraak kunnen maken op deze bijdrage, is het noodzakelijk dat Bureau Veteranen Postactieven en Algemene Personeelszorg over de gegevens van onze leden beschikt, zodat zij in voorkomende gevallen kunnen controleren hoeveel rechthebbenden wij in ons bestand hebben. Rechthebbenden zijn veteranen, oorlog- en dienstslachtoffers of postactieven die tenminste zes jaar tot het beroeps- of reservepersoneel hebben behoord. De door u verstrekte gegevens zullen dan ook gedeeld worden met bureau Algemene Personeelszorg (APZ) van het Commando Zeestrijdkrachten die deze gegevens volgens bestaande regelgeving zullen beheren en opslaan.

Om onze gegevens te completeren willen wij van u de volgende gegevens:

Naam en voorletters
Geboortedatum
Laatst genoten rang
Registratienummer of marinenummer
Peoplesoftnummer
Dienstperiode
Status: veteraan, postactief, in actieve dienst
In bezit veteranenpas, statuspas postactieven of defensiepas

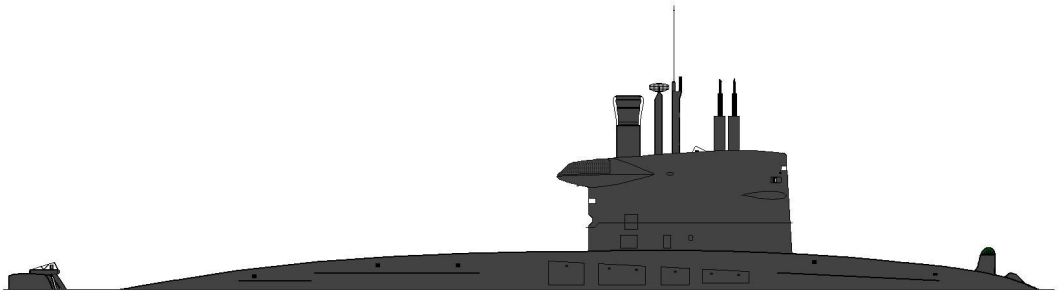
U kunt uw gegevens mailen naar:
ledenkvo@hotmail.com
Of schriftelijk aan: W.P. van der Veeken
Jolstraat 74
1784 NL Den Helder

U kunt de gegevens ook schriftelijk aan het bestuur overhandigen tijdens de komende reünie op 24 april a.s.

Mocht u in het bezit willen komen van een pas, dan zijn er de volgende mogelijkheden:

Een veteranenpas wordt uitgegeven door het Veteraneninstituut en kan daar aangevraagd worden.
https://www.veteraneninstituut.nl/diensten/veteranenpas/

Een statuspas Post-Actieven wordt op aanvraag verstrekt aan diegenen die 6 jaar of langer in dienst zijn geweest. De pas is aan te vragen met het formulier wat u vindt via onderstaande link:
https://www.defensie.nl/downloads/formulieren/2018/12/11/verstrekkingsformulier-postactievenpas



ARA San Juan - Answers

BUENOS AIRES — het is meer dan een jaar geleden dat 44 Argentijnse bemanningsleden aan boord van een onderzeeër verdwenen in de diepte. Nog altijd weigeren enkele familieleden van de vermiste bemanningsleden in de verleden tijd te spreken over hun dierbaren.
Hopen zij nog steeds op een wonder, of op zijn minst duidelijkheid over wat hen is overkomen?

Afgelopen weekend (17 nov 2018), verklaarde een Argentijnse ambtenaren dat het wrak van de ARA San Juan was gevonden. Daarmee werden de eerste concrete vragen beantwoord over een van de dodelijkste en meest tot de verbeelding sprekende scheepsrampen in onze tijd.
"Als we al een sprankje hoop hadden, is die nu verdwenen," zei Gisela Polo, de zus van Esteban Alejandro Polo, 32, een van de bemanningsleden die stierf. "We hebben de beelden gezien. Die gaven duidelijk de diepte aan waar ze werden gevonden. Het heeft geen zin om te blijven praten over hem, alsof hij nog in leven is."
De San Juan wordt gevonden, bijna een jaar na de dag dat hij verdween in stormachtig weer. Te zien is dat hij pas dicht bij de oceaanbodem implodeerde. officials verklaarden zaterdag dat de romp uit één stuk lijkt te zijn.
De regering van President Mauricio Macri heeft nog geen antwoorden gegeven op de vragen van gefrustreerde gezinnen over wat nog meer kan worden opgemaakt uit het wrak.
De verdwijning van de onderzeeër had deskundigen op het verkeerde been gezet. Zij vestigden de aandacht op de vervallen staat van Argentijnse strijdkrachten. Familieleden van de omgekomen zeelieden beschuldigen de militairen van roekeloosheid.
"Dit is nieuws vervult ons wederom met enorme pijn," zei Mr. Macri in een zaterdagavond opgenomen bericht. Ook kondigde hij drie dagen van nationale rouw aan. " We zullen een diepgaand onderzoeken instellen om de waarheid te achterhalen."
Een in Houston gevestigde Oceaangrafisch onderzoeksbedrijf, Oceaan Infinity, was een paar maanden geleden ingehuurd. Zij vonden de onderzeeër bijna 270 mijl van de haven van Comodoro Rivadavia in de provincie Chubut op een diepte van 900 meter onder water. Het bedrijf gebruikte onbemande, robotonderzeebootjes om de San Juan te vinden.

Begin 2018 werd Ocean Infinity ingehuurd in de hoop een ander maritieme mysterie op te lossen: de verdwijning van Malaysia Airlines vlucht 370, die in 2014 boven de Indische Oceaan verdween. In dat geval hebben de familiele-

den van de vermiste passagiers ook geëist dat de luchtvaartmaatschappij en de regeringen niet opgeven op een vier jaar durende zoektocht die miljoenen dollars kostte en een paar solide aanwijzingen opgeleverde.

De Argentijnse regering heeft een contract getekend met Ocean Infinity die het bedrijf 7,5 miljoen dollar gegarandeerd als de onderzeeër werd gevonden. De deal kwam tot stand nadat veel familiele-

den van bemanningsleden de regering beschuldigde van het stop zetten van het zoeken naar de ARA San Juan.
Tientallen nabestaanden zetten in Buenos Aires een geïmproviseerd kamp op net buiten het presidentiële paleis. Gedurende 52 dagen eisten ze dat een particuliere onderneming zou worden ingehuurd om te zoeken naar de onderzeeër voort te zetten.
Een Marine official zei zaterdag dat het puin van het schip in een relatief klein gebied is verspreid. Dat een implosie, door de hoge druk op die diepte van de oceaan ter plaatse, ook de deuken op de romp hebben veroorzaakt.
De onderzeeër werd gevonden in een gebied dat al uitgebreid werd onderzocht. De onderwaterravijnen maakten het erg moeilijk om daar te zoeken en iets als een onderzeeboot te vinden.

In het gebied zijn, naar aanleiding van de conventie van Wenen omtrent het verbod op nucleaire wapens, sensoren op de zeebodem geplaatst om het verdrag te controleren. Deze sensoren registreerden iets dat veel weg had van een explosie die plaats had ergens in de diepe oceaan.
"Dit is het gebied waar we berekend hadden een kans van 90 procent te hebben om de San Juan te vinden" zei Vice Adm. José Luis Villán, het hoofd van de Argentijnse Marine. Hij voegde eraan toe dat Oceaan Infinity een uniek bedrijf is met unieke mogelijkheden. "Alle Marines die al in dit gebied gezocht hebben, hadden niet de technologie op dit gebied die dit bedrijf wel had. Zonder die technologie hadden we haar nooit gevonden" zei Mr. Villán.

Het onder Noorse vlag varende schip "Seabed Contructor" voor bodemonderzoek dat is ingehuurd door Oceaan Infinity vertrok op 15 november. Het contract voor een 60 daagse zoektocht was afgelopen. De bemanning zou Argentijnse wateren verlaten voor een opdracht in Zuid-Afrika, zei Oliver Plunkett, CEO van Ocean Infinity. Het bedrijf zou in februari 2019 terugkeren om verder te zoeken.

Op dat moment vindt een lid van het team iets in de scans die hij nog eens doorkijkt.
Hij zei dat hij iets gevonden had in de gegevens, iets dat het waard was het vertrek een paar dagen uit te stellen voor een nadere inspectie.
Het was de San Juan. "Het opmerkelijke was dat het letterlijk het laatste wat dat we gingen doen," zei Mr. Plunkett. "Het is een echt ongelooflijk moment, in het laatste uur op de laatste dag."
Argentijnse ambtenaren hadden weinig te invloed over de vervolgstappen of bergings voorstellen voordat er een meer zorgvuldig onderzoek van het wrak had plaats gevonden.

Van de bemanning van de San Juan werd het laatst iets gehoord uit op 15 november 2017. Tijdens de eerste dagen van de zoekactie vroegen de Argentijnse militaire hulp van buurlanden en de Verenigde Staten. Daaronder reddingspersoneel scande de Oceaan naukeurig in verschrikkelijke weersomstandigheden omdat nog aangenomen werd dat de bemanning nog in leven was.
Nadat de regering eind november naar buiten bracht dat de bemanning waarschijnlijk was omgekomen, op basis van de informatie die door de nucleaire sensoren is geanalyseerd, werd de zoekactie minder intensief. De kans dat de onderzeeer en de bemanning nog gevonden zou worden werd klein. Maar dat was onaanvaardbaar voor familieleden, die regering onder druk zetten om te blijven zoeken. Veel familieleden van de slachtoffers kreeg het nieuws in Mar del Plata, een havenstad waar ze waren verzameld ter herdenking van het één-jarig bestaan van de verdwijning.
MS. Polo, 24, zei dat nabestaanden hoopvol waren dat de bemanninsleden aan wal zouden worden gebracht. "Dat is wat we allemaal willen, maar ze vertellen ons ze dat nog onderzoeken," zei ze.

Sommige familieleden zeiden dat het nieuws, hoe pijnlijk ook, het mysterie voor hen afgesloten was.
"Ik had al aangenomen dat hij was omgekomen," zei María Itatí Leguizamón, de 33-jarige vrouw van Germán Oscar Suárez , een ODOPS aan boord die 29 jaar was toen de San Juan verdween. "Maar ik kon het niet helpen. Er was een deel van mij dat aan de hoop vast bleef houden dat hij nog zou leven. Maar nu heb ik zekerheid, en kan ik treuren.
"Het is vreemd hoe ik me voel, een combinatie van geluk dat ze gevonden zijn, maar ook immens verdriet om het verlies. Ik kan het gewoon niet beschrijven" zei ze.

Het vinden van de boot heeft niet direct nieuw licht geworpen op wat de oorzaak van de ramp heeft veroorzaakt. Ook werden eer geen mededelingen gedaan over of en hoe snel, de onderzeeër zou worden geborgen. Daarnaast was het ook onduі-

delijk of de lichamen konden worden geïdentificeerd.

Wel werd de mededeling gedaan dat er binnenkort een verslag zou worden gepubliceerd met meer technische details over het lot van de onderzeeboot en haar bemanning. De onderzeeër verdween tijdens een routine reis vanuit Ushuaia in de regio van Patagonië naar Mar del Plata in de provincie Buenos Aires. Acht dagen later — halverwege de de zoektocht dat een gebied van 186.000 vierkante mijlen dekte — maakte de Marine bekend dat het een explosie had opgenomen in de buurt van de laatste bekende locatie van de onderzeeër. Dit was uren na haar laatste contact de basis.
Schepen uit Brazilië, Groot-Brittannië, Chili, Rusland en de Verenigde Staten, kamden de zeeën uit als onderdeel van het zoeken naar de onderzeeër van Duitsen makelij, die sinds 1985 deel uit maakte van de Argentijnse vloot.
Het verlies van de San Juan leidde tot een ommekeer in de Marine, met inbegrip van het ontslag van de hoogste commandant, Adm. Marcelo Eduardo Srur. Oscar Aguad, de minister van defensie, bleef in functie.

Oceaan infinity begon de zoektocht op 7 september. Drie marineofficieren en vier familieleden van bemanningsleden verbleven gedurende de zoektocht aan boord van Seabed Constructor. De gebruikte technologie was nog nooit eerder gebruikt om een onderzeeër te lokaliseren.
Het bedrijf zou "Autonome onderwater voertuigen" inzetten. Dit zijn onbemande, robot apparaten uitgerust met sonar en HD-camera's die niet worden vastgebonden aan een schip. Ze kunnen functioneren tot een diepte van bijna 7000 meter
Oceaan Infinity verklaarde dat het wrak van de San Juan in een ravijn werd gevonden tijdens een zoekopdracht door vijf van dergelijke voertuigen. De apparaten werden bediend door 60 bemanningsleden aan boord van de Seabed Constructor.

'Onze gedachten gaan uit naar de vele gezinnen die getroffen zijn door deze vreselijke tragedie,' zei Ocean Infinity CEO, Oliver Plunkett. "Wij hopen oprecht dat het vinden van de rustplaats van de ARA San Juan sommige troost zal bieden in wat voor hen een uiterst moeilijke tijd moet zijn."
Mr. Plunkett zei dat hij hoopte dat "Het werk zal leiden tot het beantwoorden van hun vragen en lessen die helpen om te voorkomen dat iets dergelijks opnieuw gebeurt."

17 november 2018
New york Times (Politi and Zaveri)

Veteranen Defilé 2019

Zaterdag 29 juni is het weer Nationale Veteranendag. Als veteraan kunt u zich inschrijven voor deze dag. Als veteraan heeft u recht op een aantal voordeeltjes. Tevens kunt u als veteraan mee lopen met het Defilé. Het defilé wordt afgenomen door onze koning. Elk jaar weten ook steeds meer niet veteranen met flipper het Malieveld te vinden. Voor flipperdragers onderling maakt het niet uit of we officieel veteraan zijn of niet. Met een anjer op vieren we gezamenlijk de veteranendag en drinken er eentje op.

Wilt u als veteraan meelopen in het defilé, denk dan wel aan de eenheid van tenue. U kunt hierover meer info vinden op de website van de 'Stichting Onderzeedienst Veteranen'

Indien u zich als veteraan op geeft bij het veteraneninstituut. Krijgt u de volgende vragen te beantwoorden.

(persoonlijke pagina op Website: Veteranen Instituut zie onder)
Let op de bevestigingsmail die je krijgt en of je gegevens nog kloppen.

Ik ben lid van een vereniging: Ja
Ik wil deelnemen aan de NLVD: **Met mijn vereniging**
Krijgsmachtdeel: **Koninklijke Marine (CZSK)**
Vereniging of bedrijfsdetachement: **Stichting Onderzeedienst Veteranen - OZD**
Ik kom: **Met partner/begeleider**
Ik loop mee met het defilé: **Ja** (Alleen voor de veteraan)
Ik wil graag meerijden op een militair voertuig in het defilé: **Nee**
Ik wil graag een rolstoelplaats: **Nee**
Ik wil graag een tribuneplaats: **Ja, voor mijn partner/begeleider**
Ik maak voor mijn vervoer gebruik van: **Gratis treinkaart(en)**

Maaltijdkaarten (Alléén bij meelopen defilé, militair voertuig, rolstoelplaats of tribuneplaats): **Ja**

Klopt er iets niet in uw aanmelding? Neem dan gelijk contact op (uiterlijk vóór de sluitingsdatum 1 mei 2019) met het Veteranenloket via

info@veteranenloket.nl of

088 – 334 00 00.

https://mijn.veteraneninstituut.nl/

REÜNISTENVERENIGING ONDERZEEDIENST

Reünie 2019

De jaarlijkse reünie van onze vereniging zal worden gehouden op **woensdag 24 april 2019.**

Dit jaar is gekozen voor de **Witte Raaf op de Nieuwe Haven te Den Helder**.

Programma 24 april 2019

10.00 - 10.45 uur Aankomst Reünisten, koffie met cake
11.00 - 12.00 uur Algemene Vergadering

Agenda:

1. Opening door de Voorzitter
2. Mededeling van het Bestuur
3a. Financieel verslag over het jaar 2018
3b. Bevindingen van de kascontrolecommissie
4a. Benoeming nieuwe secretaris Ruud Ramaekers
4b. Afscheid voormalig secretaris Rob Segaar
4c. Bestuurswisseling vertegenwoordiger Onderzeedienst Eric Duenk / Patrick de Groes
4d. Koepeloverleg Onderzeedienst en samenwerking met Stichting Onderzeedienst Veteranen
5. Rondvraag
6. Gastspreker : Groepscommandant Onderzeedienst KTZ H.M.T. de Groot
   Onderwerp : Nieuwbouw Onderzeeboten
7. Sluiting door de Voorzitter

12.00 - 13.00 uur Bijpraten onder het genot van een drankje
13.00 uur Uitgebreide nasi-maaltijd (u wordt uitgenodigd om aan tafel te gaan)
16.00 uur Tap dicht - Einde reünie.

De kosten zijn gesteld op **€ 10,00** per deelnemer over te maken op
rekeningnummer NL57 INGB 0003 9284 64
t.n.v.: Reünistenvereniging Onderzeedienst
Jolstraat 74, 1784 NL Den Helder **onder vermelding van uw naam en Reünie 2019.**

Wanneer u uw overschrijving elektronisch doet, dan verzoeken wij u uitdrukkelijk in de ruimte voor de mededelingen duidelijk uw naam 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 14 april 2019**, uw betaling moet dan binnen zijn!

Let op: U ontvangt geen uitnodiging, uw naam wordt genoteerd zodra u betaald heeft. Deze namen worden doorgegeven i.v.m. de toegangscontrole tot de Nieuwe Haven.

N.B.: De reünie is alleen voor leden van onze vereniging zonder partner, medische begeleiding is toegestaan.

Huishoudelijke mededelingen:

Parkeren:

Er is voldoende parkeergelegenheid op het terrein van de Nieuwe Haven. Zorg voor een goede legitimatie om de doorstroom bij de poort niet te vertragen en volg de aanwijzingen van het Defensie Beveiligings- en Bewakingskorps.

Busvervoer:

Er is busvervoer tussen station Den Helder zuid en de Nieuwe Haven en 's middags retour. De bus staat gereed aansluitend op de trein van 09.22 (vertrek 09.30 uur) en 09.52 uur (vertrek 10.00 uur) bij station zuid.
's Middags zal er een bus beschikbaar zijn om 15.30 en 16.00 uur.

Naambadges:

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

Consumpties:

U ontvangt 3 consumptiemunten. Verdere consumpties (munten) kosten € 1,50, personeel van de Witte Raaf verzorgt de muntverkoop.

Concept-Jaarverslag 2018
over de financiën van de vereniging

Inkomsten over 2018			**Uitgaven over 2018**	
Contributies 2018	6199,50		Bestuurskosten	1612,73
Contributies 2019	6727,50		Representatie	202,00
Contributies 2020	0,00		Reünie	914,91
Rente	24,90		KVO	9199,55
Diversen	0,00		Internet	29,02
Bijdrage reünie	3095,50		50 jaar Flipper	0,00
			zakelijke rekening	288,73
			Retourbet. Contributie	62,55
		+		
Totaal:	16.047,40		**Totaal**:	12.309,49

Inkomsten - Uitgaven = Winst / Verlies

16.047,40 - 12.309,49 = 3.737,91 (winst)

Vermogen van de vereniging per 31 december 2017	26.135,79
Saldo verlies / **winst**:	3.737,91
Vermogen van de vereniging per 31 december 2018	**29.873,70**

ONDERZEEDIENST REÜNISTENVERENIGING

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

Redactie - Vormgeving
E.E. van Kesteren
Roompotstraat 28
1784 JH Den Helder
06-4470 8032
kvoredactie@gmail.com

BEZOEK ONZE WEBSITE

WWW.KLAARVOORONDERWATER.NL

ISSN: 2214-6202