



Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96  
3329 AG Dordrecht  
06-25160899

[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)



“ ten Anker “

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



teken  
privé

4 e jaargang

Extra editie : Hr.Ms. Evertsen , deelname aan  
de strijd in Korea 1950 - 1951





## HR.MS. EVERTSEN D 802

### **Deelname aan de strijd in Korea 1950 - 1951**

De bedoeling van dit artikel is om, aan de hand van gegevens, die ik als Hoofd Machinekamer van Hr. Ms. "Evertsen" verzamelde, een natuurgetrouw verslag van de wederwaardigheden van het schip te brengen.

Alle gegevens zijn ontleend aan een dagboek en een plakboek, dat ik, tijdens de periode waarin EVN ter beschikking van de Verenigde Naties was gesteld, bijhield. Behalve de feiten bevat het verslag persoonlijke waarnemingen die tot opzet hebben de lezer een indruk te verschaffen betreffende het leven en de stemming aan boord van het schip.

+++++

Eind Juni 1950, naar ik meen, patrouillerende op de Oostkust van Sumatra, ontving de Commandant, de LTZ1 D.J. v. Doorninck het volgende telegram van de VKMI:

AAA "Zeer waarschijnlijk zal de Nederlandse Regering Maandag a.s. beslissen dat EVN onmiddellijk Korea -waarts en omstreeks 1 Augustus wordt afgelost door BKT.

BBB EVN na aankomst Surabaia onmiddellijk zo snel mogelijk gereed maken voor oorlog gereed vertrek reken op voorraden voor 2 maanden, torpedo's, munitie, dieptebommen aanvullen tot volle oorlogsverstrekking.

CCC Bemanning zal worden aangevuld, rekenen op blauwe pluige. Kaarten worden toegezonden."

Enkele dagen later werd van de VKMI een telegram ontvangen dat luidde:

"EVN door regering aan de V.N. aangeboden voor deelname actie Korea. Vertrekken zodra gereed. Telegrafische instructie volgt. Verzoeken omgaand bericht wanneer gereed."

Inmiddels was het schip te Surabaia teruggekeerd en werd met man en macht gewerkt om het schip oorlog gereed te maken.

Op 5 Juli 1950 kon de CDT dan ook aan de VKMI mededelen dat het schip op Vrijdag 7 Juli voormiddag gereed zou zijn.

Tijdens het stoom klaar maken op Vrijdag 7 Juli, werd om 10.30 uur een lekkage geconstateerd in een kleine, op de SB- hoofdmanoeuvreer afsluiter aangesloten, aftapklep.

Stoom blies met grote kracht in de MK en er bleef mij geen andere keus over de commandant te verzoeken om 12.00 uur alleen op de BB-schroef te vertrekken.

Uitgewuifd door een honderdtal familieleden en kennissen op de Kruiserkade, werd om 12.07 uur met het manoeuvreren begonnen en met behulp van een sleepboot voer EVN om 12.20 uur het Westervaarwater in.

Na urenlang geploeter aan de SB hoofdstoomleiding kon ik om 15.30 uur melden dat de SB turbine installatie voor gebruik gereed was, waarop aangezet werd tot 21 knoop. Toen uiteindelijk de "Catalina" die, voor het uitvoeren van oefeningen, ons door een enthousiaste stafofficier was toegewezen, vertrokken was, slaakte iedereen een zucht van verlichting en kon begonnen worden met het schip, dat door de dokperiode en de haast waarmee het oorlog gereed was gemaakt in een staat van wanorde verkeerde, op te ruimen.

Toen ik om 20.30 uur mijn borrel ophad was de longroom verlaten en lag iedereen die niet op wacht stond in zijn kooi.

Zaterdagavond, met ontelbare sterren als even zoveel wegwijzers aan de hemel boven ons, werd op de bak de film "Luxury Liner" vertoond. De bemanning had zich intussen reeds min of meer met de oorlogsbestemming verzoend en genoot kennelijk van het leven op een ander soort schip !

Na 5 dagen van druk oefenen werd op 12 Juli om 07.00 uur te Hongkong aan een boei afgemeerd.

Om 11.30 uur zaten we met het glas in de hand aan boord van HMS "St Brides Bay" en iedereen had zo'n loeiende haast om de tijdens de drukke periode gemiste drankjes in te halen dat een delegatie van dit schip om 17.30 alweer bij ons te gast was. Stipt 20.00 zaten we aan het diner bij de Nederlandse Consul waarbij iedereen de grootste moeite had de ogen open te houden. Dit lag overigens niet aan hem, maar veeleer aan de hoeveelheid drank die werd geschonken!

Op 13 Juli werd langszij een tanker olie geladen en om 12.00 vertrok EVN naar zee

De volgende dag bracht nogal wat opschudding toen om 15.15 uur de commandant besloot om alarmoefening te houden. Hij had twee Chinese vissersvaartuigen ontdekt waarop schietoefeningen gehouden zouden worden.....

De hoofdbatterij werd met de grootste nauwkeurigheid op de scheepjes gericht en toen onze onvolprezen artillerie -officier Janssen - in de wandeling "Janssen-Tamp" genaamd - op de knop drukte, vuurde kanon 2 daadwerkelijk een granaat af. Uiteraard miste het schot ver zijn doel en mogelijk bracht het geheel grote hilariteit bij de Chinezen teweeg! "Tamp" had het de volgende dagen niet makkelijk.

Op Zondag 16 Juli kwamen we zonder verdere wederwaardigheden te Sasebo (Japan) aan. Deze voormalige oorlogshaven was nu de basis voor de schepen van de V.N. waaronder een aantal schepen van de Amerikaanse Zevende Vloot.

Als "newcomers" werden we om 11.45 uur voor een drankje aan boord van HMS "Belfast" uitgenodigd en werden verwacht om 18.00 uur aan te treden in de USN Officersclub.

Wederom in het "sterke pak" zaten de commandant, mijn jaargenoot Otto Cramwinkel (toenmaals eerste officier), de vlootaalmoezenier Coenraad en ondergetekende aan een Japans diner, aangeboden door de KTZ Muller die, in gezelschap van een legerofficier-Kapitein Versteeg-Meulemans-helemaal uit Tokio overgekomen waren om zich voor die avond in het strijdgewoel te storten.

De volgende dag verlieten een aantal Britse Jagers de haven om een "sweep" langs de Oostkust van Korea te maken en wij zouden hen weldra volgen.

Op 18 Juli maakte de eerste officier bekend dat EVN voorlopig niet afgelost zou worden en aangeraden werd om de in Surabaia achtergebleven gezinnen te doen repatriëren.

Inmiddels was EVN ingedeeld bij de TASK GROUP 96.8 onder tactisch bevel van COMNAVFE en op 20 Juli - 13 dagen na vertrek uit Surabaia - verliet het schip Sasebo op weg naar de W. kust van Korea.

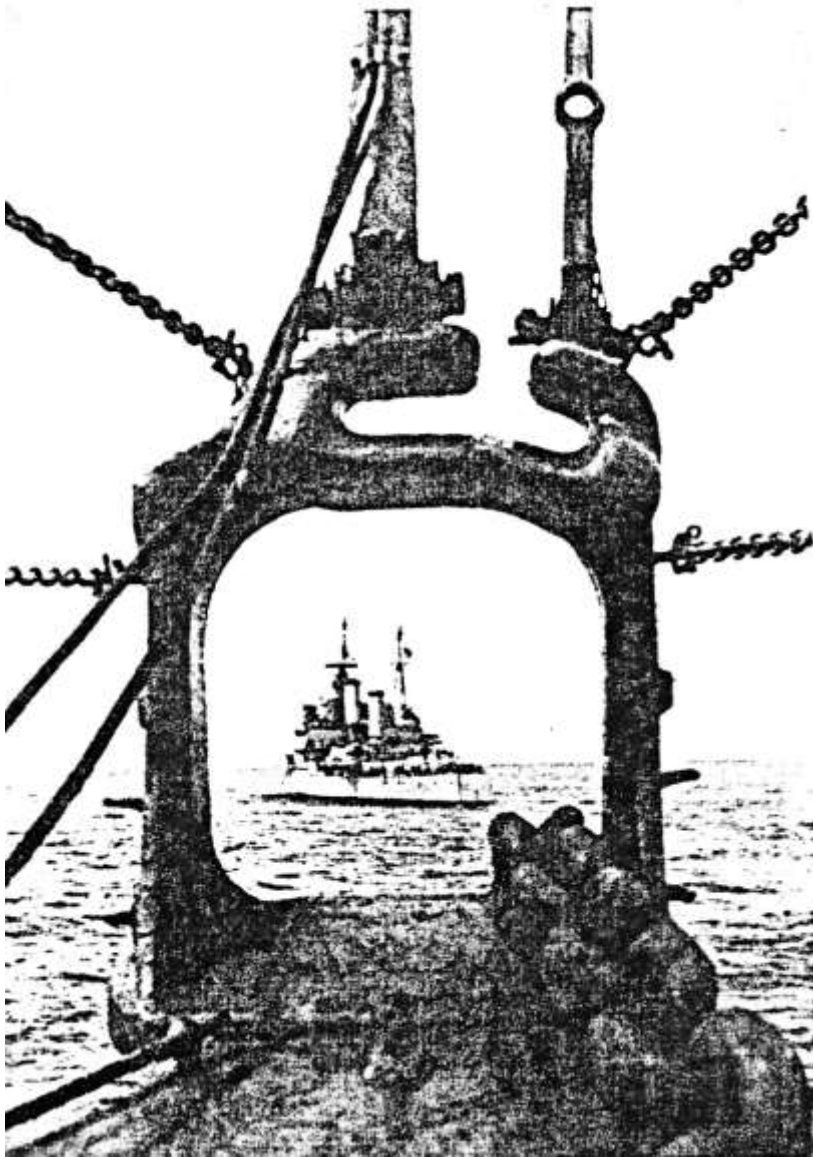
Het werd ons reeds spoedig duidelijk dat met de overvloed van VN oorlogsschepen en volslagen afwezigheid van vijandelijke zeevrijheidskrachten, van vijandelijke acties op zee nauwelijks sprake kon zijn en de eerste "sweep" langs de kust bracht geen enkele opwinding teweeg.

Op 24 Juli werd bij een vaartsnelheid van 11 knopen olie geladen van de Britse kruiser HMS "Jamaica", een feit dat heden ten dage niet als een bijzonderheid wordt aangemerkt. Tenzij mijn geheugen mij misleidt was EVN toen het eerste schip van de Koninklijke Marine dat in volle vaart brandstof van een ander schip overnam.

Tezamen met HMS "Cossack" patrouilleerden we na zonsondergang vlak langs de kust en zochten in de mond van de rivier KUM naar vijandelijke scheepjes. Omstreeks 21.00 werd de alarmstelling ingenomen die duurde tot 06.00 de volgende morgen. "Cossack" vuurde om 05.00 een twaalftal granaten af op een eilandje, maar dat was dan ook het enige interessante dat voorviel.

Onze volgende opdracht was om op 31 Juli, nadat we om 11.00 Sasebo verlieten, het Amerikaanse troepentransportschip "General W Mann" naar Pusan in Z. Korea te escorteren. Mijn dagboek zegt het volgende:

"Wij ontmoetten het schip om 13.00 en om 13.30 gebeurde bijna een noodlottig ongeval. Om volledig onverklaarbare redenen kwamen we steeds nader tot dit schip. Wij liepen 23 knopen, het troepentransportschip 19,5 knopen. Ik bevond mij op het achterschip en zag hoe we vlak voor de boeg van de "General W. Mann" overstaken. Ik liep naar de brug waar zich de commandant, de artillerie -officier en de navigatie-officier bevonden. Ik zei tegen de commandant dat bij het optreden van een kleine storing in de MK, gevolgd door een marginale vaartvermindering, de "Evertsen" in tweeën zou zijn gesneden."



Het voorval maakte een diepe indruk op mij temeer omdat ik tijdens de tweede wereldoorlog enkele Engelse vrienden verloor toen HMS "Curacao" waarop zij dienden, door een verkeerde manoeuvre door de "Queen Mary" werd overvaren. Allen lieten daarbij het leven.

Op 1 Augustus waren we weer terug in Sasebo voor brandstoftladen. We kregen een Engelse "liaison officer" bij de naam van Lt Rousmore aan boord en verlieten met de Engelse kruiser HMS "Kenya" de haven om een bombardement uit te voeren op een kustbatterij die enkele dagen tevoren USS "Bataan" onder vuur had genomen. EVN vuurde in totaal 12 granaten af, maar het vuur werd niet beantwoord. Deze patrouille bracht ons weer in de monding van de KUM-rivier. Helaas was de monding te ondiep om KUNSAN, dat in vijandelijke handen was, onder vuur te kunnen nemen.





Op Zondag 6 Augustus luiden de orders van de eerste officier als volgt:

- 06.20 overall
- 07.00 schaften
- 07.30 baksgewijs, z.i. poetsen en opknappen.
- 09.00 vastwerken
- 09.30-09.45 koffiedrinken
- 10.00 algemene toespraak voor alle hens die niet tot de wachtdivisie behoren, op nader aan te geven plaats. Zondagse dienst.

Noot: Op Zaterdagmorgen hebben de kruisers "Belfast" en "Kenya" een bombardement uitgevoerd op de kust van Korea. Hr. Ms. "Evertsen" met HMS "Cossack" onder haar bevel, beveiligde de "achterdeur" tegen onderzeeboten.

De volgende telegrammen werden ontvangen:

Van "Kenya": Bombardment satisfactory.

No opposition. Hits obtained on factories, transformer-station buildings and temporary barracks.

van "Belfast": Thank you for guarding the back-door for us. It all went well.

I hope to have you with us another time.

(Mijn dagboek vermeldt niet waaraan de algemene toespraak gewijd zou worden, maar ik neem aan dat de vlootaalmoezenier zou spreken)

Onze patrouille werd voortgezet en op 9 Augustus 1950 was EVN met een vaartsnelheid van 20 knopen op weg naar PUSAN. Nadat ik mij voor de avondmaaltijd opgeknapt had en een drankje in de longroom besteld had, gebeurde het ongeluk dat een stempel op het verdere verloop van de deelname aan de Koreaanse oorlog zou zetten.

Om precies 18.31 liep het schip met hoge snelheid op een onderwater rif. Ik geloof dat ik de gebeurtenissen die volgden het beste weer kan geven door de tekst uit mijn dagboek woordelijk over te nemen:

"Toen het ongeluk gebeurde bevond ik mij in de longroom. Plotseling liep er een siddering door het schip gevolgd door een serie van luide knallen.

"Ik holde naar de machinekamer en hoorde iemand in het voorbijgaan zeggen dat er een explosie in een olietank was gebeurd.

Ik kon dit moeilijk aannemen. In de MK aangekomen zei "Junior" (toenmalige LTZT F. van Rugge, die de chef van de wacht in de MK was) dat de MK en het achterketelruim normaal functioneerden doch dat het voorketelruim uitgevallen was. Tegelijkertijd kwam de chef van de wacht van het voorketelruim, de toenmalige Korporaal-machinist Mens in de MK met de mededeling dat het waterdichte schot tussen ketelruim en olietank aan SB opengescheurd was en dat het voorketelruim volliep. Ik greep een zuurstofmasker en daalde in het nu verlaten ketelruim af. Doordat een verbindingsmoer loszat, was de meeste zuurstof verdwenen en moest ik weer naar boven om een tweede masker te halen. Bij het schemerlicht van de noodverlichting kon ik zien hoe het buitenboordwater tot aan de peilglazen van de hoofdketel stond. Het water was kokend heet en het was duidelijk dat met pompen en lenzen niets bereikt kon worden. Ik gaf opdracht de stopkleppen te sluiten en de, nog steeds draaiende ketelfans, te stoppen."

Wat in feite gebeurd was, was dat het schip met de voorsteven aan - SB zijde een rotspunt had geraakt. Deze rotspunt veroorzaakte ter hoogte van spant 33 een scheur in de sloopshuid die pas ter hoogte van spant 42 (waterdichtschot tussen V en A ketelruim) eindigde. De lengte van de scheur in de sloopshuid bedroeg ongeveer 18 meter. De scheur had zich ongetwijfeld voortgezet ware het niet dat een geklonken lasnaad in de huid sterker was dan de rotspunt, die afbrak en in de scheur bleef steken! De schram liep echter door tot voorbij de tandwielkamer. Bij het klinken van het alarmsignaal kwam de SBD (scheeps- beveiligingsdienst) onmiddellijk in touw. Uit de binnenstromende berichten kon in korte tijd de omvang van de schade vastgesteld worden. Het was duidelijk dat het schip groot gevaar liep te kapseizen en de commandant gaf bevel tot het aantreden voor verlaatrol.

Ten gevolge van de scheur in de sloopshuid stonden de volgende compartimenten in open verbinding met de zee:

- a - Spant 33-34 ;zoetwater tank
- b - Stookolietanks "1" , "3" en "5"
- c - Vleesbergplaats en koelmachineruimte ,nevenvloeding.

(deze ruimten veroorzaakten slagzij naar BB)

- d - Kofferdam

e - Voorketelruim; hier stond het waterpeil gelijk aan buitenboord.

Het volgelopen voorketelruim veroorzaakte een groot verlies aan stabiliteit en bij het slingeren richtte het schip zich steeds moeizaam op. Toch bleek dat bij gelijk blijvende weersomstandigheden en beperking van verdere schade, de kans op behoud van het schip aanzienlijk was. Een ernstig gevaar vormde het dek boven de koelruimte. Bij het passeren van een golftop bolde het dek op en bij breuk zou een zeer ernstige nevenvloeding in het manschappenverblijf 4 waarschijnlijk tot verlies van het schip geleid hebben.

Er was dus alles aan gelegen om de beweging van het dek door schoren en stutten tot een minimum te beperken.

Inmiddels was het 23-00 uur geworden en het weer werd steeds slechter. Nadat ik vastgesteld had dat het vloeien van de koelruimte het gevolg moest zijn van een verbinding met de open-gescheurde kofferdam kon aangenomen worden, dat het mangat, dat toegang gaf tot de kofferdam, niet gesloten was : een verzuim dat tot kapseizen van het schip aanleiding had kunnen geven! Het was duidelijk dat de enorme druk die tegen het dek stond verminderd moest worden en ik besloot om zoveel mogelijk stookolie uit tanks 2, 4 en 6 naar het achterschip over te pompen. Hierdoor werd de koplust alsmede de slagzij belangrijk verminderd. Toch bleef de toestand precair en het was noodzakelijk om verdere maatregelen ter verbetering van de stabiliteit te treffen.

Door het verminderen van de koplust bleek bij het losschroeven van de peildop in het toegangsluik tot de koelruimte, dat het water/olie oppervlak juist onder de rand stond. Ik besloot om het toegangsluik te openen en te zien hoe het lager gelegen mangat gesloten kon worden. Besloten werd om langs de ladder in het, volledig met water en brandstofolie gevulde koelruim, af te dalen.

Ik meen, dat het de toenmalige stoker-olieman Beerends was die als eerste, zonder gebruikmaking van enig hulpmiddel, in het ruim afdaalde. Toen hij weer aan de oppervlakte verscheen, bevestigde hij dat het mangat inderdaad open was en dat deksel en moeren ernaast lagen.

Na 30 jaren ben ik nog steeds vervuld van bewondering voor hen die, zonder enig hulpmiddel, in het, met olie gevulde ruim, afdaalden en het mangat herplaatsten.

Men stelle zich voor: een vliegende storm, een lam geslagen schip, zich met de grootste moeite oprichtend na elke aanval van de woeste zee; dan diep in het schip in volslagen duisternis af te dalen in een ruimte gevuld met bijtende stookolie.

Maar, hoe dan ook, het lukte. Het mangat werd op de tast gedicht en met behulp van verplaatsbare pompen werden beide ruimten droog gepompt.

Hoewel een drinkwatertank, drie stookolietanks alsmede de kofferdam in open verbinding met de zee stonden, leverden deze volgelopen ruimten in feite geen gevaar tot kapseizen op. De afgenomen stabiliteit was nu enkel en alleen het gevolg van het vollopen van het voorketelruim.

Hoe stond het met de overige schade?  
te beginnen bij het voorschip:

a - ASDIC dome weggeveegd bij het raken van de rots. Topplaat eerst lekkend, met ketelklemmen dichtgemaakt.

b - Bofors munitie-ruimte geringe waterschade.

c - Achter-ketelruim twee hulpvoedingspompen ontzet door schade aan de scheepshuid

d - Beide schroefassen verbogen, uithouders ontzet.

e - Schroeven zeer ernstig beschadigd.

Zo lag Hr. Ms. "Evertsen" er bij in de nacht van 9 op 10 Augustus 1950 op de Westkust van



Korea.

Bij het ontvangen van door EVN aan de Admiralty te Hongkong verzonden telegram betreffende de schadevaring werden de Britse kruiser HMS "Kenya" en de jagers HMS "Cossack" en "Cockade" ter verlening van assistentie naar ons toegestuurd. Deze schepen leverden ons extra verplaatsbare pompen en zonden ons "working parties" om, waar nodig, assistentie te verlenen. Van hun hulp hoefden wij echter geen gebruik te maken.

Daar de ruwe zee afwisselend sterke druk op het dek van de volgelopen compartimenten en het WD schot tussen voor- en achter- ketelruim uitoefende, werd besloten om op diverse plaatsen te schoren

In totaal werd op 45 plaatsen geschoord waarvoor een dringend beroep moest worden gedaan op de houtvoorraad van de assisterende schepen. Het WD schot tussen voor- en achterketelruim had het meest van de zeegang te lijden. Om het doorbuigen te verminderen werd tenslotte besloten om schoren aan te brengen tussen de pilaren in het achterketelruim en de ketelomkasting(!)

EVN werd gedurende de nacht op sleeptouw genomen door HMS "Cockade". Om bij het stampen en slingeren van het schip de druk op het WD schot tussen voor- en achterketelruim te verminderen, verzocht ik de commandant om de sleeptros op het achterschip te doen bevestigen en aldus achteruit te slepen. Met de BB schroef konden we voorzichtig een aantal slagen meegeven. De SB schroef was door de verbogen schroefas totaal onbruikbaar. Moge achterwaarts slepen bij kalm weer mogelijk zijn, bij de vliegende storm waarin we verzeild raakten, bleek dit alras onmogelijk. Met een geluid als donderslagen beukten de golven tegen de achtersteven waarbij het schip van achter tot voren sidderde en kreunde. Ik was bevreesd dat het middel erger zou zijn dan de kwaal en maakte mij onpopulair door de commandant te verzoeken om de tros weer naar het voorschip over te brengen.

10 Augustus 1950 verliep zonder verdere incidenten en de gehele dag werd besteed aan de bestendiging van de toestand en de controle van de getroffen maatregelen. De meeste leden van de SBD hadden sedert de dag tevoren hun kooi niet meer gezien en ook "Junior" stond met al zijn wacht personeel nog steeds "beneden". De wacht werd opnieuw ingedeeld en een groot gedeelte van de bemanning kon in zijn kooi kruipen.

Op Vrijdag 11 Augustus werd de sleeptros door een te Sasebo gestationeerde sleepboot USS "Cree" overgenomen en om 14.00 liepen wij Sasebo binnen.

Ik heb de schadevaring van de "Evertsen" nooit helemaal los kunnen zien van het voorval met het troepenschip "General W. Mann" toen we een dag of tien eerder net onder de boeg van deze 10.000 tonner doorkropen.

### **Wat was er eigenlijk gebeurd?**

Nadat wij het grootste gedeelte van de dag doorgebracht hadden met het escorteren van een Britse kruiser - ik meen dat dit HMS "Kenya" was - werden wij laat in de middag weggezonden om alleen een verkenning van de W. kust uit te voeren. Aangezet werd van 12 tot 22 knopen.

Zoals de navigatie-officier, de toenmalige LTZ O. van der Gronden, mij meedeelde, werd blijkbaar niet gerealiseerd dat bij het handhaven van de periodieke koerswijzigingen, zoals die tijdens het escorteren van de "Kenya" op lage snelheid varende, werden uitgevoerd, de afgelegde afstand nu bijna verdubbeld werd. Het gevolg was dat het schip in ondiep water, terecht kwam en op een rif stootte. De BB-uitkijk zou de officier van de wacht opmerkzaam gemaakt hebben op het naderen van een ondiepte, doch deze zou hieraan geen aandacht geschonken hebben.

Zoals boven omschreven waren de gevolgen van de onachtzaamheid catastrofaal en een

blamage voor de Koninklijke Marine. Met een wrang gevoel voor humor doopte de Britse Marine later het rif met de benaming "Evertsen's Folly"

Het zou mij te ver voeren om de lezer een gedetailleerd verslag van de reparatie te Sasebo te geven. De scheepshuid was vlug gerepareerd. De ondergedompelde vóórketel had nagenoeg niet geleden en volstaan kon worden met het repareren van de bemetseling en de isolatie van de drums en stoomleidingen. De veronderstelling dat een tework staande ketel bij plotselinge onderdompeling in water zou exploderen werd wel volkomen weerlegd door hetgeen zich in het vóórketelruim afspeelde.

Toen het water en de stookolie uit tank 5 met grote kracht het ketel- ruim binnendrongen had de chef van de wacht, de korporaal machinist Mens, nog de tegenwoordigheid van geest om de branders te doven en de stookoliepomp te stoppen.

Er brak dus geen brand uit en de schade bleef beperkt tot bemetseling, isolatie en de hulpgenerator.

Met de schroefassen, uithouders en schroeven was het anders gesteld,

De Sasebo Shipbuilding Company had tijdens de oorlog de grote Japanse slagschepen gebouwd. Hoewel de werf door de Amerikanen geheel ontvolkt was waren nog enkele arbeiders en voorlieden gehandhaafd voor het geven van onderhoud aan de machinerieën van de werf en het onderhoud van schepen van de VN. Technische leiding was in feite, afwezig.

Uit Hongkong werden twee nieuwe schroeven gezonden en getracht zou worden om de schroefassen onder een zware pers te richten en de uithouders met hydraulische vijzels op hun oude plaats te drukken. Spoedig zou blijken, dat het met de beste wil ter wereld niet mogelijk is om een verbogen schroefas onder een pers te richten. Maar we hadden haast. De oorlog ging niet zo best en de troepen van de VN, waaronder het Nederlandse detachement, zaten lelijk in het nauw.

Het bij-richten van de uithouders moest vanwege het temperatuurverschil tijdens de dag, 's nachts gebeuren en het oppikken van het lichtpuntje in de tandwielkamer was een uiterst vermoeiende bezigheid. Ik werd hierin bijgestaan door Lt. (E) F. Pinder RN, die toegevoegd was aan de Britse admiraal. "Freddie" zei dat hij al eens eerder schroefassen gericht had en had een onverwoestbaar optimisme.

Maar het mocht allemaal niet baten want noch de vakkennis van de werf noch de onvermoeide inspanningen van de schrijver en "Freddie" waren voldoende om de uithouders op hun plaats te drukken en de assen te richten.

Op Woensdag 13 September 1950 zouden we het dok verlaten.

Toen beleefden we bijna wéér een catastrofe.

Bij het droogzetten van het schip waren de olietanks en de overige met water gevulde compartimenten uit zichzelf in het dok leeggelopen. Na de reparatie van de huid waren de vóórtanks aan SB dus leeg. In de drukte voorafgaande aan het ontdokken van het schip had de SBD-officier verzuimd om de tanks gelijk te laten lopen. Bij het opdrijven van het schip schoof het achterschip van de blokken af en nam het schip een slagzij van 6 graden naar BB aan. Hierbij trad gelukkig geen beschadiging op. Het vloeiden van het dok werd voortgezet en 30 min. later lag het schip recht in het dok. De voorzienigheid was met ons dat het schip vanaf de voorsteven tot midscheeps op de blokken bleef rusten. Ware dat niet zo geweest dan had de (nieuwe) BB-schroef de bodem van het dok kunnen raken.

Daar ik als Hoofd machinekamer uiteindelijk verantwoordelijk was voor de trimtoestand van het schip kreeg het spreekwoord "Het geluk is met de dommen" op dat moment meer inhoud voor mij!

De proefvaart op Donderdag 14 September werd een volslagen mislukking.

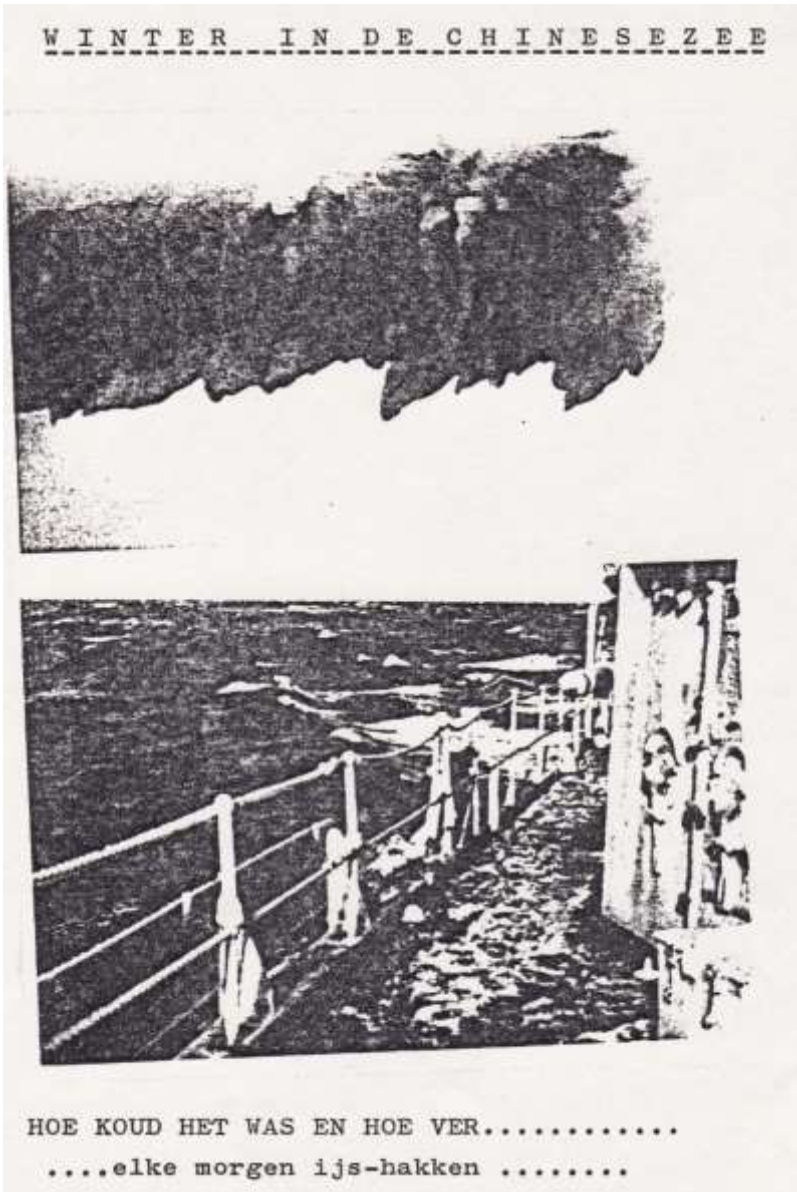
Reeds bij 96 omw/min van de SB-schroef trad een ontoelaatbare vibratie van de asleiding op en ik vreesde dat bij een hoger toerental permanente schade aan de hoofd tandwielkast zou

toegebracht worden.

De BB-schroef deed het vrij goed, niet geheel trillingvrij, maar indien de SB-schroef zich ook zo gedragen had, hadden we - eventueel met beperking van de maximum snelheid - weer aan de operaties deel kunnen nemen.

COMFLEACT dirigeerde ons voor het ondergaan van permanente reparaties naar HM Dockyard Hongkong. Terecht werd gevreesd dat de bezetting van de Sasebo werf te klein en te gebrekkig was om een definitieve reparatie uit te voeren. Bovendien waren te Hongkong schroef- en tussenassen voorradig die dan eerst weer naar Sasebo verscheept hadden moeten worden. Voor de gehele bemanning en meer speciaal voor het MK- personeel was het mislukken van de proeftocht een diepe teleurstelling.

Op Maandag 18 September verliet EVN om 10.00 Sasebo en zette met een vaartsnelheid van 13 knoop koers naar Hongkong. Twee dagen later voeren we door de staart van een tyfoon waarbij, door de overkomende zeeën, zowel de motorsloep als de whaleboot vrij ernstig beschadigd werden.



Op 25 September stond het schip droog in een dok van HM Dockyard te Hongkong.

De vakbond weigerde toestemming te geven om de bemanning aan de reparatie - werkzaamheden deel te laten nemen, tegen het HMK en zijn beide ondergeschikten maakte men echter geen bezwaar! Voor de bemanning betekende het verblijf te Hongkong, alwaar we in de walinrichting HMS "Tamar" ondergebracht werden, extra verlof.

Voor de officieren van de Technische Dienst echter geenszins.

Daar ook te Hongkong het uitlijnen der assen na zonsondergang moest gebeuren (overdag boog het schip letterlijk met de draairichting van de zon mee) werden vele nachten in het dok doorgebracht. De reparatie stond onder leiding van Captain (E) HM Dockyard. De "Evertsen" was een voormalige S-klasse jager en heette voor de overname door de Koninklijke Marine HMS "Scourge". Technisch gezien leverde de reparatie daarom geen moeilijkheden op.

De schroefas-uithouders werden verwijderd en opnieuw uitgelijnd, de asleidingen werden totaal vernieuwd.

Op 14 November deed EVN haar proeftocht. Volle kracht leverde geen enkele moeilijkheid op. Hulde aan HM Dockyard!!





*Hr. Ms. torpedobootjager Evertsen in de  
Koreaanso wateren. Wintertenus is  
niet overbodig!*

25 November, precies 2 maanden na aankomst te Hongkong, verliet EVN om 08.15 de haven en zette wederom koers naar Japan. Na een kort oponthoud te KURE passeerden we door Straat Shimonoseki en arriveerden op 2 December te Sasebo.

De oorlog in Korea was inmiddels voor de VN-strijdkrachten te land (toen nog hoofdzakelijk Amerikanen) slecht verlopen en door de steun van Communistisch China aan de strijd stond het front der geallieerden onder grote druk. Het duurde dan ook niet lang of we waren weer op patrouille op de W-kust van Korea waarbij EVN tezamen met de Britse jagers "Concord", "Waramunga" en "Cossack" een scherm vormden voor HMS "Thesius".

Er volgde een periode van doorlopend patrouilleren op de W-kust. De felle koude deed overkomend water onmiddellijk bevriezen en veel tijd werd besteed aan het loshakken van ijsklompen die zich op het geschut hadden vastgezet .

Op 24 December, dag vóór Kerstmis, voer EVN de Inchon rivier op teneinde zo nodig het Nederlandse detachement dat ten noorden van de rivier in moeilijkheden was geraakt, te evacueren. Het vrijwilligerskorps slaagde erin om met achterlating van vrijwel alle materiaal de zuidelijke oever van de Inchon rivier te bereiken en onze hulp was dus (gelukkig) niet nodig. Van de "hoera -stemming" zoals die in het detachement op 26 Oktober 1950 heerste bij vertrek met de "Zuiderkruis" uit Rotterdam, zal wel niet veel overgebleven zijn.



Maar ook aan boord was de stemming bedrukt. Aan beide zijden van de rivier stonden opslagplaatsen, dorpen en fabrieken in brand en een schier eindeloze stroom van vluchtelingen voer in kleine open bootjes, op zoek naar veiliger oorden, de rivier af. Vóór hen lag echter de open zee en bij de heersende felle koude, een zekere dood. Gedurende de Kerstdagen bleef het schip in staat van paraatheid. De wacht werd zoveel mogelijk verzacht opdat een maximum deel van

de bemanning aan de kerstmaaltijd kon deelnemen. Tweede Kerstdag bracht een vrolijke afwisseling toen een USN LST met kalkoenen (gift van het Amerikaanse volk) en pakjes en brieven uit Nederland, langszij kwam.

De commandant van de LST vertelde ons dat hij uit Sasebo vertrokken was om post en geschenken aan diverse schepen in de gevechtszone af te leveren. Omdat er volkomen radiostilte heerste paaide hij elk VN oorlogschip dat hij ontmoette om te vragen waar EVN ergens zat. Voordat hij bij ons langszij kwam riep hij door de "loudhailer": "Are you Her Netherlands Majesty Ship EVERTSEN?" en toen dit werd bevestigd, beantwoord: "OK Sir, coming alongside, I have mail and parcels lor you". Het behoeft welhaast geen uitleg dat de man zich bijzonder populair maakte ten bewijze waarvan we hem, met het oog op de felle koude en het drankverbod aan boord van Amerikaanse oorlogsschepen, een borrel aanboden. Maar hij moest nog meer schepen bezoeken en was binnen het halfuur weer vertrokken.

Op 31 December 1950 luidden de dagelijkse orders van de Eerste Officier als volgt:

- 06.30 Overal
- 06.50 Gevechtswacht
- 07.40 Aftrap gevechtswacht. Ochtendschaften, daarna poetsen en opknappen.
- 09.00 Vastwerken. Zondagse dienst.
- 09.30-09.45 Koffiedrinken
- 10.00 H. Mis voor R. Katholieken in Korpl's verblijf.
- 11.00 Zondagmorgen-wijding voor Protestanten in het Adelborsten-verblijf.
- 20.15 Toespraak door de Vlootaalmoezenier over de radio.

N.B. Van de Familie Tilder, Ruitersstraat 28, Den Helder, werd een Kerstkaart ontvangen, geadresseerd:

"Aan onze jongens op de Evertsen, varende in de Koreaanse wateren".

Inhoud: Spoedige thuiskomst en hou je taai hoor !

Inchon, 30 December 1950

Aan boord Hr. Ms. "Evertsen"

De eerste officier

De luit. ter zee der 1e klasse

O.Cramwinckel

Tot 6 Januari bleef de EVN met diverse Britse kruisers en jagers op de Inchon rivier



patrouilleren, steeds in hoge graad van gevechtsgereedheid in afwachting van de eerste verschijning van de Chinezen op de noordelijke oever.

Achter de horizon stond Seoul in brand en gedurende de nachtelijke uren werd de hemel opgelicht door zware ontploffingen en lichtflitsen ten gevolge van het opblazen van bruggen en warenhuizen in het pad van de aanstormende Chinese horden.

Het Nederlandse Vrijwilligerskorps leed ernstige verliezen en de Commandant werd, ernstig gewond, ternauwernood afgevoerd. Hij zou ons later persoonlijk het relaas van zijn ervaringen geven toen hij na langdurige hospitalisatie als passagier aan boord van EVN naar Nederland terugkeerde.

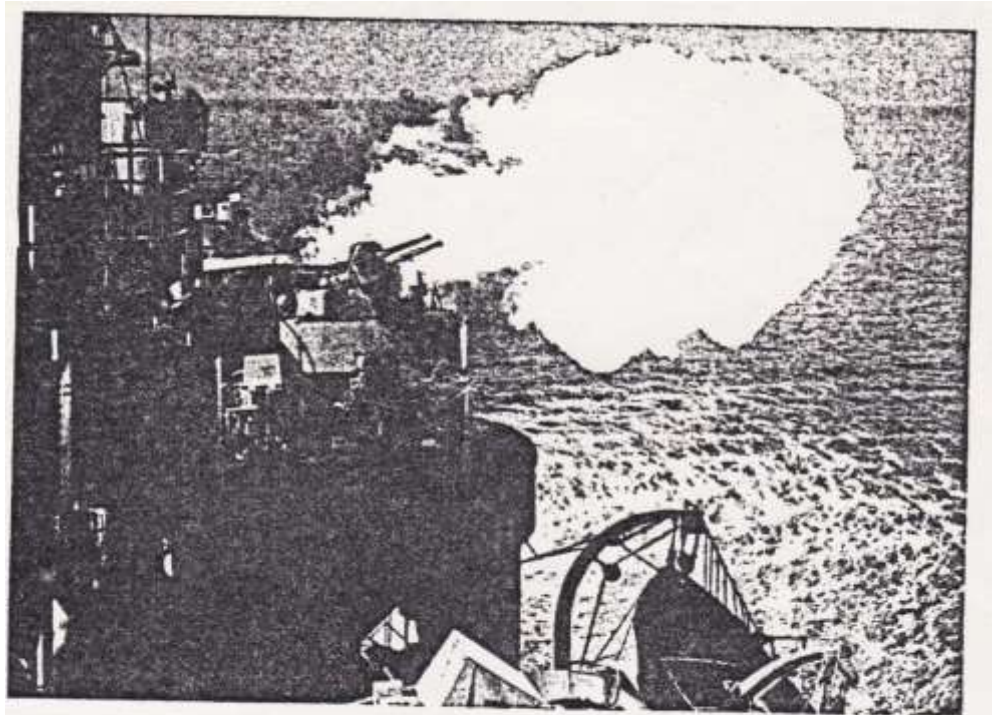
Op 8 Januari 1951 na een periode van zes weken van ingespannen patrouilleren liep EVN de haven van Sasebo binnen.

Op 11 Januari waren we weer op patrouille. Door het aanhoudende slechte weer en mogelijk nog ten gevolge van de schadevaring, was de waterdichtheid van de scheepshuid er niet beter op geworden. Bij het overschakelen op brandstoftanks 4 en 7 werd water aangezogen waardoor de branders van de achterketel uitdoofden. Door het tijdig overschakelen op een dieselolietank kon de stoom- productie gehandhaafd worden maar wij moesten nu voortdurend op onze hoede zijn dat dit ons niet tijdens een gevechtsactie overkwam.

Tijdens de namiddag van 20 Januari werden op ongeveer 3 km achter het schip vier waterzuilen waargenomen, waarschijnlijk afkomstig van granaatvuur vanaf de wal. Als de granaten voor ons bedoeld waren, waren het wel heel slechte schutters! Er werd niet teveel aandacht aan besteed en de patrouille werd zonder veel wedervaren voortgezet tot 31 Januari toen EVN te Sasebo het dok inging om de lekke klinknagels te repareren. Twee dagen later waren we weer op weg naar de W. kust.

Er volgde een periode van vrijwel onafgebroken patrouilles waarin de enige afwisseling bestond uit een kort verblijf te Sasebo en Kure. Olieladen op zee was routine geworden zo niet van de hulptanker "Wave Prince" dan wel van één van de Britse kruisers HMS "Ceylon" of "Kenya".

5 Maart bracht enige afwisseling doordat we nu i.p.v. naar de W. kust naar de O. kust van Korea gedirigeerd werden. Dit gebied stond onder bevel van de Amerikanen en hier bevonden zich diverse eenheden van de



Beschietsing bij Wonsan door een van de Amerikaanse kruisers

Amerikaanse Zevende Vloot, waaronder het slagschip "Missouri". Onze tactische bevelhebber was CTG 95.2 (Commander Task Group) die zich aan boord van de kruiser USS "Manchester" bevond.

De volgende dag om 18.00 uur opende EVN het vuur op installaties in de stad Wonsan. Ook de kustweg werd onder vuur genomen. Het bombardement duurde de gehele nacht en werd tot de

volgende avond voortgezet. Tijdens vrijwel de gehele duur van de beschieting lag het schip ten anker. Om 17.30 uur werd het anker gelicht en stoomde EVN gevolgd door USS "Manchester" zeewaarts. Vroeg in de ochtend voegden zich twee Amerikaanse jagers bij ons en werd bekend gemaakt dat we vanaf dicht onder de wal de stad Songjin zouden beschieten. Bij deze operatie werd onze munitievoorraad volledig uitgeput .

De berichten van het vaste land waren bijzonder slecht De strijdkrachten van de VN werden over de gehele breedte van Korea teruggedrongen en er was het Amerikaanse opperbevel alles aan gelegen om de twee hoofdwegen langs de W.- en O. kust van Korea doorlopend onder vuur te nemen.

Nadat te Sasebo op 12 Maart olie en munitie geladen was vertrok EVN met grote spoed weer naar Wonsan om de beschietingen voort te zetten. Het grote aantal vaaruren noodzaakte dat binnen korte tijd de ketels schoongemaakt moesten worden. Door de onafgebroken bombardementen had ook het metselwerk van de ketels geleden en ik vroeg de commandant om in overleg met de CTG een eerstvolgende ketelschoonmaak periode te willen vaststellen. Op 14 en 15 Maart werd dag en nacht gevuurd op doelen langs de kust waarbij de hoofdweg en de tunnelingen de grootst belangstelling hadden. Volgens door de CTG van het vaste land ontvangen "Intelligence reports" zouden zich omstreeks 11.00 uur in de barakken te Wonsan ongeveer 6000 man Chinese troepen bevinden.

Ten 11.00 uur werd het vuur geopend door USS "Manchester", twee Amerikaanse jagers en EVN. Het bombardement duurde precies 6 minuten, gedurende welke EVN 106 granaten afvuurde. Met de 800 die door de Amerikanen werden afgevuurd moet het op het doel letterlijk granaten geregend hebben. Volgens de radio zouden er 8000 Noord-Koreanen en Chinezen gesneuveld zijn. In hoeverre dit juist was hebben wij nimmer vast kunnen stellen.

Tot dusver was er van oppositie van de zijde van de vijand nimmer sprake geweest. Natuurlijk, men wist niet wat er plotseling kon opdoemen. Er waren vage berichten over Russische onderzeeboten doch deze waren nimmer bevestigd. Niettemin was de ASDIC doorlopend bezet.

Toch liet de vijand zich niet steeds gedwee de enorme bombardementen ondergaan.

Op 10 Maart 1951, ten anker liggend tijdens een beschieting van Wonsan, werden wij zelf vanaf de wal onder vuur genomen, hetzij door een kust -batterij, - maar wat meer waarschijnlijk was - door mortieren van het leger. Een 16-tal granaten vielen in de directe nabijheid van het schip. Toen ik in de Machinekamer aankwam had "Junior" (die altijd op wacht scheen te staan als er iets loos was) bij het horen van de eerste ontploffingen reeds het nodige verricht om de turbines gereed tot manoeuvreren te maken.

Tijdens het manoeuvreren dat volgde moest helaas het anker met de ketting prijsgegeven worden. EVN en de overige schepen in de nabijheid beantwoordden het vuur met de hoofdbatterij en onze artillerist Janssen vertelde dat hij kans gezien had om in een tijdsbestek van 20 minuten 237 granaten op de vijand af te vuren. De actie was kort maar hevig. Toen de kustbatterij zweeg (of het zwijgen was opgelegd) trok EVN zich gedurende de nacht naar zee terug.

Ook de volgende dag werd de kust beschoten en toen EVN, toegevoegd aan USS "Missouri", langs de plaats stoomde waar het anker verloren was (gekenmerkt door de traditionele boei) verzocht de commandant en kreeg toestemming om het anker op te pikken. Gedekt door de "Missouri" werd vlak onder de wal en onder het oog van de Chinezen de motorboot uitgezet. Bij gestopt schip werd op de plaats waar wij twee dagen eerder beschoten waren een tros uitgebracht en werd het anker compleet met ketting aan boord gebracht. Een stout stukje werk! Op 20 Maart, wederom tijdens een bombardement op Wonsan, - werd de "Evertsen" opnieuw vanaf de wal onder vuur genomen. De Chinezen hadden blijkbaar de smaak te pakken want ditmaal waren de granaten van belangrijk zwaarder kaliber. Maar de CTF had er nu genoeg van

en besloot om bij het donker worden de kust, van waar het vuur nu bij herhaling op ons geopend was, aan een zwaar bombardement te onderwerpen.

Kort na zonsondergang opende USS "Manchester", begeleid door twee Amerikaanse jagers en onszelf, het vuur op de vermeende opstellingen



" QUEEN WINDMILL "

"SPOTTER Hr.Ms. Evertsen"



Wij hadden min of meer verwacht dat de Chinezen zouden terugschieten en aldus hun positie zouden aanduiden. Maar er gebeurde niets. Mooi vuurwerk van onze "starshells" maar geen tegenacties.

Omdat wij herhaaldelijk moesten blindvaren op doeleindie achter de eerste heuvelrij lagen, werden we bijgestaan door een "spotter" in de gedaante van een helikopter van het Amerikaanse leger, zeer toepasselijk "Queen Windmill" genaamd. De piloot die, naar ik meen, tevens waarnemer was, had zich steeds in de meest prijzende bewoordingen over de schietkunst van Hr. Ms. "Evertsen" uitgelaten.

Wij vroegen hem om boven het schip te komen en hij liet aan een stalen draad een zak afdalen. Hierin werd een fles jenever en wat sigaren geplaatst hetgeen hem, over de radio, tekenen van grote bijval ontlokten. Korte tijd later ontvingen we bericht dat "Queen Windmill" "tijdens het waarnemen van Chinese stellingen neergeschoten was, waarbij de piloot om het leven kwam.

Op 24 Maart zette EVN koers naar Kure voor het verrichten van ketel-onderhoud, alwaar we op de eerste Paasdag arriveerden. Veel rust kregen we niet want op 2 April waren we al weer op weg naar Sasebo voor ammunitie laden. Na afloop hiervan vertrokken we met HMS "Kenya" naar de W. kust van Korea.

Op 9 April, in het holst van de nacht, kropen we met HMS "Kenya" tot vlak onder de kust van Manchoerije. Daar China officieel niet in oorlog was, brandde overal volop licht. Het doel van de actie was om bij het verlaten van de haven schepen met bestemming Korea te schaduwen en te onderscheppen. Maar we zagen niets.

Voor EVN was Woensdag 11 April 1951 "D-Day". Op die dag zouden wij afgelost worden door HMS "Amethyst", befaamd door de doorbraak op de rivier de Jangze, die de dienst van ons over zou nemen. Dit- betekende tevens dat we Korea voorgoed de rug zouden toekeren en huis-waarts zouden gaan. "Goodbye to the 38th Paralle!"



Maar niets is grilliger dan het lot. Om 13.00 uur, gezeten aan de middagmaaltijd, maakten wij contact met een onderwater voorwerp. "Onderzeeboot alarm". Bij het ontploffen van de derde dieptebom brak een zoutwaterleiding in de tandwielkamer. Het lek werd echter spoedig gestopt. Twintig minuten later stelde commandant vast dat het "loos alarm" was en

zetten wij opnieuw koers naar onze thuishaven Sasebo

Om 14.00 uur ontvingen we een telegram van CTF 95.12 (a/b HMS "Warramunga") om met spoed naar de Inchon rivier op te stomen. Om 21.30 uur werd de opdracht herroepen en zetten



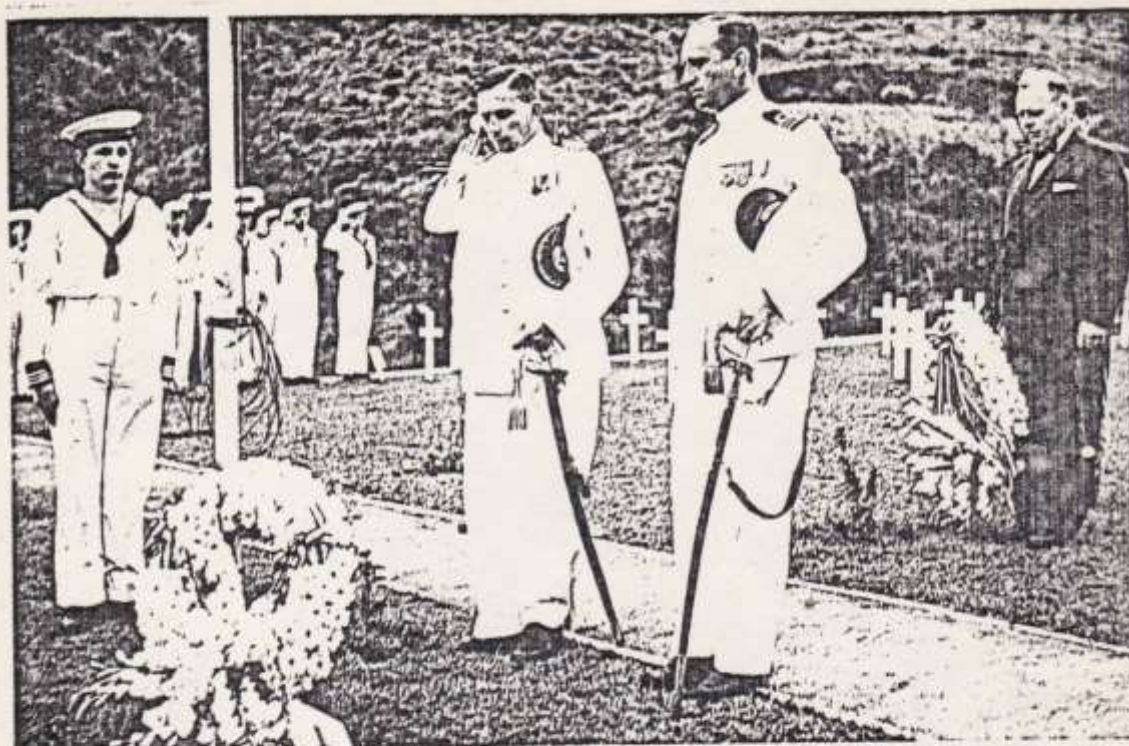
wij opnieuw koers naar Sasebo. Deze keer was het voorgoed. Niemand geloofde echter dat het werkelijk zover was en dat we nu eindelijk naar huis zouden gaan. Via de radio hoorden we het bericht dat generaal McArthur door President Truman uit zijn commando ontheven was en opgevolgd werd door Generaal Ridgway. Zou Rusland de zijde van China en N. Korea kiezen? Niemand wist het en in de Officers Club "Camp Mower" gonsde het van geruchten. Maar het was toch zover. Op Zaterdag 14 April 1951 hadden wij "R.P.C." voor onze Britse- en Amerikaanse collega's. Afscheid te nemen van alle vertrouwde gezichten, allen officieren aan boord van kleine tot zéér grote oorlogsschepen van bevriende naties, vervulde ons, ondanks de drang om naar huis te gaan, met een gevoel van melancholie. Op Zondag 15 April, precies om 14.22 uur, werd met het manoeuvreren aangevangen. Met de bemanning aan dek aangetreden passeerde Hr. Ms. "Evertsen" de trotse oorlogsschepen van Amerika en het Verenigd Koninkrijk, die alle op hun beurt het eerbetoon brachten.

Hr.Ms. Evertsen was op weg naar huis....





Op het "ERE-VELD" der Verenigde Naties te HONGKONG.



KLTZ. A.M.Valkenburg (Cdt.Hr.Ms.Van Galen) (l)  
LTZ.1 D.J.van Doorninck (Cdt.Hr.Ms.Evertsens)(r)



" THE LAST POST " Tamboers - Hr.Ms.Evertsens(l)  
Hr.Ms.van Galen(r)

Dit verslag is ter beschikking gesteld door Arie v/d Wal.