



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
06-25160899

www.tenanker@kpnmail.nl



Deze 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 teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



3e jaargang – nummer- 16 april 2020

Deze keer een extra toevoeging van onze web-magazine, en een verzoek vanuit de redactie.... Zoals eerder besproken wordt er thans door mij veel web-magazine's geplaatst daar nu juist gezien het verplichte ophokken en thuis zitten dit door velen wordt omarmt.

Blijkbaar is de behoefte voor wat extra leesvoer aanwezig, doch ik heb geen kijk of dat de hoeveelheid die ik plaats voldoende is of misschien voor enkelen te veel van het goede. Bij de KM ben ik ooit als verzuurd arrestant in de knip beland op Hr.Ms. Zuiderkruis en Hr.Ms. Karel Doorman met een schildwacht voor de deur die zelfs mee moest lopen met de gummiknuppel in de hand als ik naar de p.sbak moest, niet om te kijken of dat ik wel nietjes stuurde, want de bakken waren wel meer dan een meter breed, dus dat was het probleem niet maar stel je voor dat ik op zee af wilde stappen.... Nu heb ik dat gevoel van arrest weer, maar moet toegeven dat ik deze situatie minder plezierig vindt als op de Doorman in de knip.
(moet alleen het slechte weer in de Golf niet mee rekenen)

Vanuit de redactie heb ik één verzoek.... Reageer a.u.b. als het te veel wordt !

Heeft u wensen of ideeën.... Laat het dan ook even weten.

Deel uw verhaal en/of uw mening

**Mail of schrijf dit naar de reactie van deze
krant o.v.v. “de postbus”**

*De redactie behoudt zich het recht te redigeren, in te korten
of het niet te plaatsen.*



IK BEN OP
ZOEK
NAAR.....



Ik ben opzoek naar dienstmaten van mijn broer John Roozen in de hoop dat zij nog foto's hebben van zijn tijd bij de Marine.

Mijn broer is in mei 2007 overleden.

Zelf heb ik wel foto's van hem, en ook enkele in uniform, maar op zoek naar meer foto's.

Hier onder zijn gegevens

John Roozen

Registratienummer 64.05.15.276

Lichting 81-10

• Beroepsmilitair

Onderdelen Periode Foto

Wapen technische School 1981 – 1982 rang

EVO, WDE

Marine kazerne Erfprins (mkerf) 1981 – 1982 rang

Eerste Vakopleiding WDE

Hr.Ms. Callenburgh 1982 – 1984 rang

Wapen technische Dienst Elektronica

Wapen technische School 1986 – 1987 rang

VVO, WDE

Marinekazerne Erfprins (mkerf) 1986 – 1989 rang

Eerst de VVO en daarna de kaderopleiding en vervolgens de specialisatie DAISY.

Hr.Ms. Kortenaer 1989 – 1990 rang

Wapen technische Dienst Elektronica Daisy/Navigatie, de radio en TV show

Waren heel erg leuk. Samen met Ed en de kok en de "hof" in Smotskoks,

Hij had de bij naam Swah de popeye sailor.

En naam gevonden van

Bakmeester Marinus Klasens

Wacht inspanning af.

Bedankt alvast voor de hulp.

Groetjes Angélique Roozen

angelique674@hotmail.com



Hallo Arie en L.S.
Vanuit België

Jouw laatste uitgave van ten anker; met daarin de eerbetuingen bij de KM, heeft mij aan het zoeken gezet en ik heb het nog gevonden ook.

Ik voeg hierbij de graden (afbeeldingen) die gebruikt worden binnen NATO bij de marines.

(Voor België heb ik ook de Nederlandstalige betekenis aangevuld, het origineel komt van een Franse site)

Ook bij ons hebben wij een reglement dat de eerbewijzen regelt nl. het IF140.

De hierbij gevoegde tekst dateert van 1977 maar is tot op heden weinig of niet gewijzigd.

Ik ben nog doende met een document te maken inzake de Belgische militaire eretekens, die ik je ook zal toesturen wanneer beëindigd.

Indien je zou geïnteresseerd zijn dan kan ik je ook het militair reglement voor de dracht van het uniform in de Belgische krijgsmacht. Indien je dit ook wenst, het is een betrekkelijk grote turf, laat maar weten ik doe dan ASAP het nodige

Je mag deze documenten gerust laten verschijnen in ten anker, maar is zeker geen verplichting. Hou je taai en tot spoedig

Didier Steenbeke hinp.steenbeke@gmail.com

Nato – marinegraden

1 - Officers												
NATO - OTAN	OF-1	OF-1	OF-2	OF-3	OF-4	OF-5	OF-6	OF-7	OF-8	OF-9	OF-9	
Belgium	Ensigne de vaisseau de 2ème classe	Enseigne de vaisseau	Lieutenant de vaisseau de 1ère classe	Capitaine de corvette	Capitaine de frégate	Capitaine de vaisseau	Amiral de Flotille (ex Commodore)	Amiral de division	Vice Amiral	Amiral		
Canada	Acting Sub-lieutenant	Sub-lieutenant	Lieutenant	Lieutenant commander	Commander	Captain	Commodore	Rear Admiral	Vice Admiral	Admiral		
Denmark		Løjtnant	Første løjtnant	Kaptejn løjtnant	Ofers-Kaptejn, Kommandør-kaptejn	Kommandør	Flotille Admiral	Kontreadmiral	Viceadmiral	Admiral		
France	Enseigne de vaisseau de 2ème classe	Enseigne de vaisseau de 1ère classe	Lieutenant de vaisseau	Capitaine de corvette	Capitaine de frégate	Capitaine de vaisseau		Contre-amiral	Vice-amiral / Vice-amiral d'escadre	Amiral		
Germany	Leutnant zur see	Oberleutnant zur see	Kapitänleutnant	Korvettenkapitän	Fregattenkapitän	Kapitän zur see	Flottenadmiral	Konteradmiral	Vizeadmiral	Admiral		
Greece	Simasokoros	Anthytopilarchos	Ypopilarchos	Plotarchos	Antipilarchos	Pilarchos	Archpilarchos	Yponavarchos	Anthinavarchos	Navarchos		

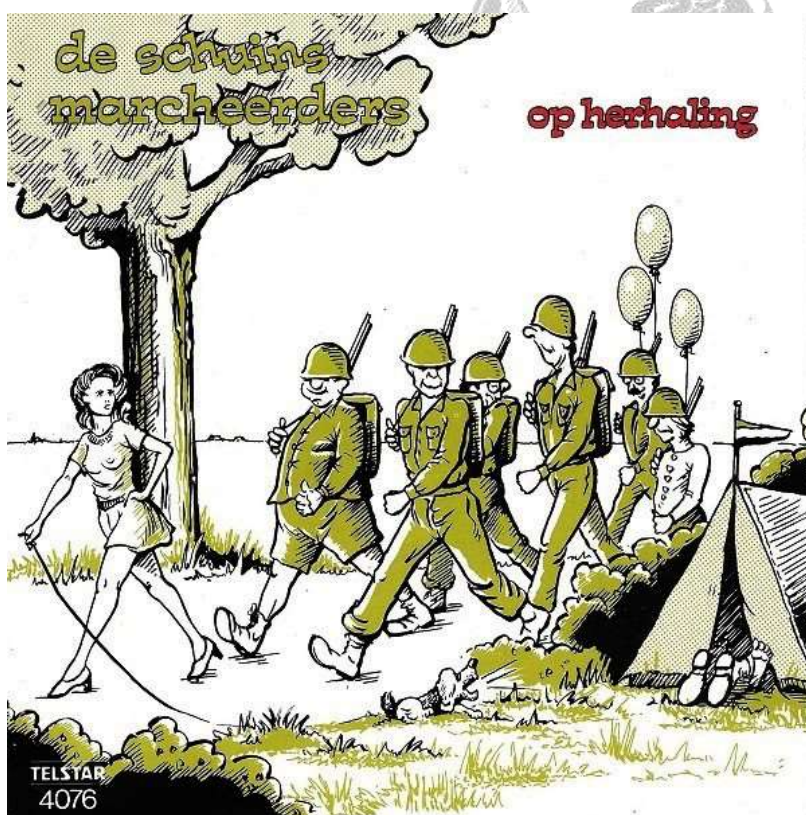
NATO - OTAN	OF-1	OF-1	OF-2	OF-3	OF-4	OF-5	OF-6	OF-7	OF-8	OF-9	OF-9
Italy	Guardiamarina	Sottotenente di Vascello	Tenente di Vascello	Capitano di Corvetta	Capitano di fregata	Capitano di Vascello	Contrammiraglio	Ammiraglio di divisione	Ammiraglio di squadra	Ammiraglio di squadra con incarichi speciali	
Netherlands	Luitenant ter zee der 3 ^e klasse	Luitenant ter zee des 2 ^e klasse	Luitenant ter zee des 2 ^e klasse oudste categorie	Luitenant ter zee der 1 ^e klasse	Kapitein-Luitenant ter zee	Kapitein ter zee	Commandeur	Schout-Bij-Nacht	Vice-admiraal	Luitenant-Admiraal	Admiraal
Norway	Fenrik	Loytnant	Kapteinsloytnant	Orlogskaptein	Kommandør-Kaptein	Kommandør	Flaggkommandør	Konesjant	Viceadmiral	Admiral	
Portugal	Quarto-Marinha	Segundo-Tenente	Primeiro-Tenente	Capito-Tenente	Capito-de-fregata	Capito-de-mar-e-guerra	Comodoro	Contra-almirante	Vice-almirante	Almirante	Almirante de armada
Spain	Alférez de fragata	Alférez de Navio	Teniente de navio	Capitan de corbeta	Capitan de fragata	Capitan de navio		Contralmirante	Vicealmirante	Almirante	Capitán general
Turkey	Asteğmen-Teğmen	Üsteğmen	Yüzbaşı	Binbaşı	Yarbay	Albay	Tuğamiral	Tümamiral	Kuramiral	Oraniral	Büyük Amiral

United Kingdom		Sub-Lieutenant	Lieutenant	Lieutenant-Commander	Commander	Captain	Commodore	Rear Admiral	Vice Admiral	Admiral	Admiral of the fleet
United States	Ensign	Lieutenant junior grade	Lieutenant	Lieutenant commander	Commander	Captain	Commodore admiral	Rear Admiral	Vice Admiral	Admiral	Fleet Admiral

2 - Warrant Officers & Enlisted personnel

NATO - OTAN	OR-1	OR-1	OR-2	OR-3	OR-5	OR-6	OR-7	OR-8	OR-9		
Belgium	Matroos Matroos	premier matroos Eerste matroos	Quarter-matre kwartiermeester Kwartiermeester	Quarter-matre chef Kwartiermeester-chef	ter Quarter-matre kwartiermeester	Second-matre Tweede meester	Matre meester Meester	Matre chief Meester chef	Premier-matre chef Eerste meester chef	Matre-principal oppermeester	Matre-principal chef Opperveester chef
Canada	Seaman	Able seaman	Leading seaman		Master seaman	Petty officer 2d class		Petty officer 1st class	Chief petty officer 2d class	Chief petty officer 1st class	
Denmark	Marinestabel	Marineoveronstabel	Marinespecialist	Korporal	Værnpligtig sergent	Sergeant	Oversergent	Seniorsergent	Chef Sergeant		
France	Matelot	Matelot breveté	Quarter-maître de 2ème classe	Quarter-maître de 1ère classe	Second maître	Maître		Premier maître	Maître principal	Major	
Germany	Matrose	Gefreiter	Olier gefreiter	Haupt-gefreiter	Mast / Obermast	Boots-mann / Oberboots-mann		Hauptbootsmann	Stabs-bootsmann	Oberlots-bootsmann	
Greece	Nafis	Diapos	Dakinos kelefatis	Kelefatis	Epivelefatis	Arshkelefatis			Arshypapists		

NATO - OTAN	OR-1	OR-1	OR-2	OR-3	OR-5	OR-6	OR-7	OR-8	OR-9	
Italy	Comune di 2e classe	Comune di 1e classe		Softocapo	Sergente		Secondo capo	Capo di 3e classe / di 2e classe	Capo di 1e classe	Capo di 1e classe scelto
Netherlands		Matroos der 2e klasse	Matroos der 1e klasse	Korporaal	Sergeant		Sergeant-majoor	Adjutant-onderofficier		
Norway		Matros	Utskrevet Menig	Utskrevet legende Menig	Legende menig	Kvartermester				
Portugal	Secundo grumete	Primeiro grumete	Marinheiro	Cabo	Sub-sargento / segundo sargento	Primeiro-sargento	Sargento-adjuante	Sargento-chefe	Sargento-mor	
Spain		Marinero distinguido	Cabo segundo	Cabo primero	Sargento	Sargento primero		Brigada	Subteniente	
Turkey				Önbaşı	Mükemmel Cavus	Astubay cavus / Astubay Kıdemli cavus	Astubay ustavus	Astubay Kıdemli ustavus	Astubay bas cavus	Astubay Kıdemli bas cavus
United Kingdom	Junior rating	Able rating		Leading rating	Petty officer		Chief petty officer		Fleet chief petty officer	
United States	Seaman recruit	Seaman apprentice	Seaman	Petty officer 3d class	Petty officer 2d class	Petty officer 1st class	Chief petty officer		Senior chief petty officer	Master chief petty officer



Helaas is de redactie niet in het bezit van een passende marine tekening of foto.

Jan Corver op herhaling...

Ik heb hier al een stukje geschreven over mijn dienstplicht bij de Marine en naar aanleiding daarvan werd ik gebeld door de redactie met het verzoek iets te schrijven over mijn ervaring

"op herhaling" bij een militaire oefening in de bunkers nabij Vlissingen, eigenlijk Dishoek, wat dichterbij het dorpje Koudekerke ligt dan Vlissingen.

Nadat ik afgezwaaid was in November 1973 kreeg ik tot mijn schrik een brief van de Koninklijke Marine in de brievenbus gedeponneerd. Wij schrijven "ergens tussen 1978 en 1982. Een periode waarin ik zelfs twee keer voor een herhalingsoefening werd opgeroepen. Wat heb ik nou weer

gedaan, spookte er door mijn hoofd. Ik werkte namelijk bij de Kon. Mij "De Schelde" waar de marineschepen gebouwd werden, en had ik iets beschadigd of erger? Maar nee, Ik werd verzocht mijn plunjezak(ken) in te pakken en mij te melden in de Marinekazerne Vlissingen, op Bureau Personeel alwaar ik dus in 1973 als Schrijver 2 ZM de wachtlijsten typte en vrij vervoer bewijzen mocht schrijven. Ik paste helemaal niks meer van mijn plunje, behalve de pet en nam dus alleen burgerkleding mee, wel een keurige zwarte pantalon en dito schoenen zodat ik toch nog een beetje op een Marineschrijver leek. Ik mocht mijn fiets netjes binnen de poort stallen. Ik heb nog even gezocht naar oude bekenden, maar zowel mijn dienstchefs, de korporaals Schrijver Willem Pen en Nico Nels waren er niet meer. Vast weggepromoveerd. Ook Korporaals der Mariniers Bram Bruintjes zag ik niet bij de poort, maar ach, die zag ik toch iedere week op de klaverjasclub die ik had opgericht in Middelburg. Ik werd met andere opgeroepen in de "vreetschuur" door degene die blijkbaar de leiding had, verteld wat de bedoeling was van de oefening. Ik werd ingedeeld als "plotter", met enkele seiner-telegrafisten en schrijvers. We werden ook in flatjes die dienst deden als vakantiewoningen voor onze Ooster- en Zuiderburen, die een behoorlijk eind lopen van de "bunkers" lag. Nou had ik nog nooit gehoord wat "Plotten was", maar dat bleek simpelweg de posities van de schepen, die we per telex kregen op kaart zetten. Tegelijkertijd moest er ook op kaart bijgehouden worden wat het "echte" vaarverkeer was en dus ook de schepen die voor anker lagen. De oefening duurde heel lang, voor mijn gevoel althans maar in werkelijkheid een week of twee denk ik, en belde ik iedere dag natuurlijk even naar huis, naar vrouw en kroost. (Het was geen zomer, want anders hadden ze zich op ons vaste stekkie op het Dishoekse strand kunnen nestelen)

Ik herinner mij ook nog adjudant van Ingen, van de Sectie Stiekem (Marine Inlichtendienst?) die ik ook nog kende uit 1973 in de MK Vlissingen. Een zeer fanatiek baasje, die blijkbaar volgens verhalen, zowat dag en nacht met een verrekijker in de haven en duinen met een verrekijker Russische vaartuigen aan het spotten was. Hij had ook een rol bij de oefening, en dat was dus zo af en toe in de plotter ruimte binnenwippen om te kijken of wij de schepen van het echte gedeelte wel op de goede plek op de kaart hadden neergepoot. Hij vroeg mij waar ik een bepaald schip had neergepoot en ik wees de plek aan ergens ver van Vlissingen in de Noordzee. Hij ontplofte bijna, want dat schip lag net achter de duinen van de bunkers. OEPS!!!! Verder verliep die oefening rustig voor mij. Ik ontmoette daar zelfs nog iemand van mijn tafeltennisvereniging in Middelburg, ene Peter Lokerse, die ik al jaren niet had gezien en volgens mij was hij seiner-telegrafist. Ik weet ook niet met zekerheid te vertellen in welke van mijn twee herhaling periodes dit allemaal was. De eerste oefening woonde ik in het dorpje Oost-Souburg op 10 minuten fietsen van de kazerne en de tweede oefening in Middelburg, wat voor mij een kwartier fietsen was. Na die tweede herhaling kreeg ik naderhand een schrijven dat ik "eervol" ontslagen was en niet meer opgeroepen zou worden. Op mijn werk had ik echter genoeg met de Marine te maken want daar werden de geleidewapen fregatten en later de Kortenaer klasse schepen gebouwd.

Jan bedankt voor dit epistel, ik ben er blij mee daar de redactie nog nooit een verhaal heeft kunnen publiceren over een herhalingsoefening daar wij die niet in de archieven hadden liggen. De redactie, v.d. Arie Krijgsman

Het mooie leven van een machinist 1 olieman aan boord van een Beemster-klasse mijnenveger.

Na een aantal jaren als machinist in de machinekamer te hebben gewerkt en tijdens het varen zeewacht heb gelopen, ben ik als manusje van alles de zogenaamde kouwe boel in gegaan. De werkzaamheden waren zeer divers, zoals haven-manoeuvrerder, waarbij je ook bij het passeren van de Razende Bol tijdens storm achter de knuppels moest staan samen met de havenroerganger.

Ook het controleren van brandblusmateriaal, de motor van de sloep en als er een zodiac aan boord was de buitenboordmotor, hoorden bij die taken. Minder leuk werk was het repareren van de leren aandrijfriem van de wasmachine.

We konden 8 ton drinkwater meenemen en bij een langer verblijf op zee ging ik met de verdamper in de generatorkamer spelen, zodat men toch regelmatig onder de douche kon. De cv ketel stond ook in de generatorkamer en geloof mij nou maar, die had helemaal niets met een HR-ketel te maken en als je lief voor hem was werd de liefde beantwoord door goed te werken.

Het beheer van de kast machinekamer behoorde ook tot mijn taken en daarin stond kist nr.13 met het speciale gereedschap voor de motoren. Het gereedschap had ik netjes opgehangen en de kist gevuld met poetslappen en dotten. Ik ben 1,86 m lang en paste precies in de kist, zodat ik na een stevige stapavond 's morgens even in alle rust kon bijtrekken.

Na een tijdje werd mij gevraagd of ik tokobaas wilde worden en dat was toen best een serieuze taak, want oh wee als er bier te kort was... Dus de inkoop van bier voor aan de wal en belastingvrij bier voor op zee was zeer belangrijk. Als tokobaas kreeg je maar een paar gulden per maand en omdat er altijd geturfd werd, kwam je altijd wel wat te kort omdat menigeen wel eens vergat om te turven. Het afrekenen gebeurde altijd aan het einde van de maand als de kasofficier van de mijnendienst ons katje kwam uitbetalen en ik zat er dan bij met mijn turfschrift. Ik heb regelmatig meegemaakt dat er boordplaatsers waren die hun volledige katje aan mij af konden schuiven.

Een flesje Heineken walbier zat in houten kratten en koste fl.0,32 en het belastingvrije bier in bruine kartonnen dozen en koste toen fl.0,25. Het waren dezelfde bruine flesjes, dus wij hadden nooit geen volle dozen belastingvrij bier meer als we de haven in gingen. Het tekort van de tokobaas liep zodoende met fl.0,07 per flesje terug aan de wal.

Zo, een klein stukje uit mijn leven en let niet teveel op eventuele taalfouten, want sleutelen aan boord deed ik met gereedschap en niet met grammatica (heb ik opgezocht).

Stoker olieman,
Herman te Pas



21 april 2018 AMS
Bernisse



1966 Hr. Ms. Beemster



Waarom de Postboei ?...

Via de postboei komen er op de redactie bij regelmaat reacties binnen over eerder gepubliceerde berichtgevingen die erg plezierig zijn deze te mogen ontvangen, echter ben ik van mening dat deze reacties niet alleen aan de redactie gericht zijn om het mij te vertellen, maar dit ook bestemd is voor alle abonnees, want uiteindelijk gaat en staat deze web-magazine met de inbreng van ons allen dus heb ik besloten om deze onder de postboei te moeten plaatsen zodat u weet wat er bij uw collegae leeft. Tevens zitten daar ook weer mogelijkheden aan vast wat oude maten tegen te komen daar er vaak over bepaalde periodes en plaatsingen wordt gesproken. Al deze verhalen en reacties geven goed weer hoe wij met elkander onze belevingen hebben beleefd. Jullie zijn allen ambassadeurs voor de Koninklijke Marine.

Hallo Arie en LS,

Ik ontvang al lange tijd jouw mails, en berichten, ik vind dat super en het is altijd informatief. Ik woon al vele jaren in Polen en ben een gepensioneerd levens genierter. Jouw laatste bericht over het instorten van de in aanbouw van de Juliana brug was voor mij een herinnering van mijn tijd in Curaçao. Ik was toen met de Hr Ms. Friesland gestationeerd daar, en kan mij dit nog goed herinneren. 50 jaar terug, ik was toen machinist in de koude boel en verantwoordelijk voor de koeltechniek etc. Het was een prachtige tijd daar, ik heb in mijn werkzame leven zeer veel te danken aan mijn tijd bij de Kon.Marine.

Hartelijke groet uit Polen,
Van een gepensioneerd levens genierter.
Lucas Knol.

Dag Arie en L.S,

Ten tijde van het instorten van de brug was ik net een paar dagen op het eiland voor een uitzending van 18 maanden.

Via mijn Nederlandse kennissenkring die ook ambtshalve bij het onderzoek waren betrokken waren er twee hoofdoorzaken.

Een is er reeds benoemd in het stuk. De lasverbindingen was er een van Het beton waar de verankeringen in bevestigd waren daar was zeewater in gebruikt (zoetwater kost veel op het eiland) hierdoor veranderd te trekkracht door aanhechtingsproblemen en snelle roestvorming.

Het was gebruikelijk op het eiland om brakwater/zeewater te gebruiken bij het mengen van beton.

Vriendelijke groeten.

Peet Offermanns

L.S,
Schitterend stuk, veel hadden we al gehoord van maten van de Hr.Ms. Friesland die tijdens de ramp daar als stationsschip daar gestationeerd waren een aantal van deze bemanningsleden waren overgeplaatst op Hr.Ms.Amsterdam die in 1969 de tweede ramp(opstand) mochten mee maken.

Tiemen Veenstra

L.S,
Mooi stukje, ik heb de brug in aanbouw gezien in 1970, toen waren wij daar gestationeerd met Hr Ms Overijssel, mooie tijd gehad.
Albert Peters

Goedemorgen Arie en abonnees;

Nooit geweten dat wij zoveel eerbewijzen hadden, heel nieuw voor mij om dat te lezen. Ik heb me vroeger altijd weten te drukken denk ik, altijd wel dringende bezigheden gehad in de vetput, lekke pakking, lekke cilinderkop, enz,
Vandaar dat ik nog steeds niet veel heb met defileren of paraderen, in mijn 18 jaren bij de baas is dit redelijk aan mij voorbijgegaan.
Maar het was een prima tijd, daar was niets mis mee.
Toch nog Fijne Paasdagen en tot lezens.
Groet Wim klepper@veteranen.nl

Hallo Arie en L.S

Vrolijk paasfeest van deze kant.
Hoop dat de ellende met het Covid-19 virus zijn einde nadert.
Zie dat het goed raak is in NL.
Hier gaat het gelukkig als is het net of ik weer bij de baas ben op een schip midden op de oceaan.
Het huis is nu meer een nor.
Als enigste plezier een lekker glaasje whiskey.
Van deze kant dan ook bedankt voor de extra edities.
Vult de uurtjes.
Vriendelijke groet
John
J.M jmohnen@bigpond.com

Redactie en L.S.

In spanning afwachting op een telefoontje van het OLVG voor een nieuw hartklep, zat ik gistermiddag “Corona-gebonden” in het zonnetje op mijn balkon in Diemen.

Beneden mijn flat is een algemene speelplaats van kinderen waarop ik vrij zicht heb.

Gistermiddag dartelden er wat kleuters rond toen ik een moeder “iets” hoorde roepen.

Lees mijn gedicht want de situatie heeft mij persoonlijk aangegrepen.

Ik leefde écht met de kinderen mee en het laat mij, een dag later, nog steeds niet los.

Hartelijke groetjes

Wim Degen



OMA DOOD!

Ik ken maar weinig burens, en een enkel van gezicht,

't was schokkend wat ik hoorde, wat ik hier nu bericht.

Zittend op balkon, de eerste dag van Pasen,

zag ik beneden in de tuin wat kinderen “bellenblazen”.

Ik zag drie kleine zusjes, de oudste nauwelijks tien,

die stoeiden met een bal en pop, 't was grappig om te zien.

Plots hoorde ik vanuit een flat een moeder die “iets” riep,

en zag het oudste uit de drie gehoorzaam daarheen liep.

Toen 't kind terugliep van de flat, was haar gezicht felrood.

Ze riep haar zusjes bij elkaar en huilde “Oma dood”!

De kleuters pakten bal en pop en huilden alle twee,

en ik, op mijn balkonnetje, ik huilde met hen mee!

Waarom zat ik juist op balkon en moest ik alles horen?

Bericht was niet voor mij bestemd; ik met mijn grote oren!

Mij had de tijding diep geraakt; ik kende oma niet,

maar leefde met de zusjes mee in hen intens verdriet.

Ik kan het niet bewijzen, maar oma ging vast dood

aan virus van “Corona”, daar is de kans zéér groot.

Als dodental op dit moment zijn 60+ de meesten.

Het steekt als jonge tieners, lichtzinnig blijven feesten.

Mijn hoop is op een “antivirus”; wat ieder zal beamen

en dat de egoïsten zich dan eeuwig zullen schamen!



Diemen, 13 april 2020

Wim Degen

Persbericht

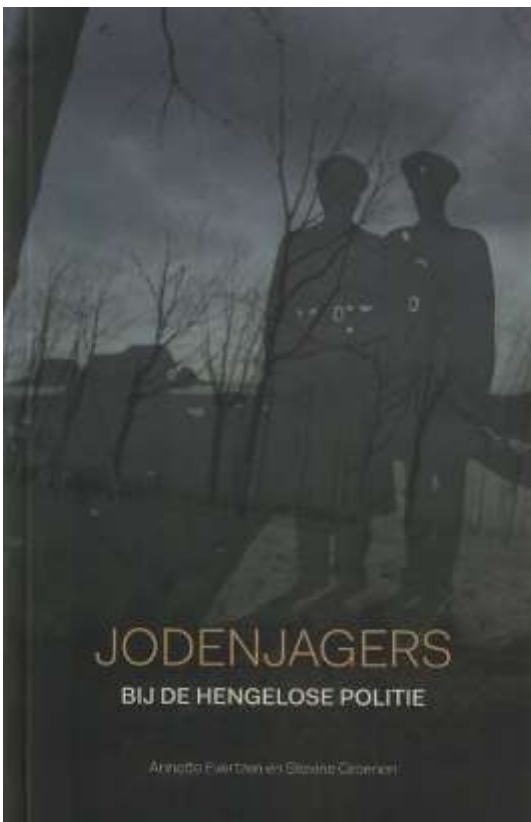
Op 10 april j.l. verscheen bij de Stichting Historisch Archief Hengelo het boek:

JODENJAGERS BIJ DE HENGELOSE POLITIE

Het boek is geschreven door Annette Evertzen en Stevine Groenen.

Aanleiding voor het schrijven van dit boek over de handelwijze van vooral de leiding van het politiekorps in de Tweede Wereldoorlog was de geschiedenis van de Amsterdamse kunstenares Fré Cohen. Zij was vanwege haar Joodse afkomst genoodzaakt in de Tweede Wereldoorlog onder te duiken en verbleef van september 1942 tot juni 1943 bij de familie Zomer, in het buitengebied van Borne. Daar is ze opgepakt door twee Hengelose politiemannen. Eén van hen was de beruchte Jodenjager Frankevoort uit Hengelo. Fré Cohen heeft kort na haar aanhouding een einde gemaakt aan haar leven en heeft haar laatste rustplaats op de Joodse begraafplaats aan de Dennenbosweg in Hengelo.

In het archief van de gemeente Hengelo was veel informatie aanwezig, waarover nog niet eerder was gepubliceerd. Dit materiaal hebben de auteurs bestudeerd en aanvullend onderzoek gedaan in het Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging in Den Haag. Tijdens dit onderzoek werd duidelijk dat de rol van de Jodenjagers niet los kan worden gezien van de rol van hun superieuren en andere agenten.



Hengelo had in oorlogstijd enkele agenten, aangesloten bij de NSB, die speciaal waren belast met het opsporen en aanhouden van Joodse burgers. Deze zogeheten Jodenjagers waren in Hengelo de plichtsgetrouwe Johannes Bronsema en de fanatieke Johannes Cornelis Frankevoort, twee jonge mannen die in opdracht van de *Sicherheitsdienst* in Enschede en waarschijnlijk ook op eigen initiatief handelden. De Hengelose superieuren van Bronsema en Frankevoort hadden hen gevraagd voor deze functie. Ook collega's waren op de hoogte en assisteerden regelmatig, bijvoorbeeld bij aanhoudingen en transport van Joden. Bronsema en Frankevoort zijn verantwoordelijk voor de dood van ten minste 24 Joodse burgers!

In het inleidende deel wordt in vogelvlucht de situatie in Hengelo in de Tweede Wereldoorlog geschetst en wordt ingegaan op de rol van de politie. Ook worden de gevolgen van de oorlog voor de Joodse burgers in Hengelo beschreven.

Het tweede deel gaat over de Jodenjagers Frankevoort en Bronsema, hun gedragingen, hun motieven en de rechtsgang na de oorlog. Ook wordt beschreven hoe deze 'partners in crime' zich tot elkaar verhielden. Er wordt eveneens aandacht besteed aan de Joodse slachtoffers.

Het derde deel behandelt de houding en het gedrag van de overige leden van het politiekorps en hoe deze beoordeeld

werden door de zuiveringscommissie, het Militaire Gezag en de oud-illegale strijders. Het beoordelen van wat 'goed' was en wat 'fout' leidde tot heftige onderlinge conflicten. Er waren ook enkele agenten die gegeven de omstandigheden goede daden hebben verricht of stil verzet hebben gepleegd, maar het algemene beeld van de politie Hengelo in oorlogstijd wijkt niet veel af van dat van andere politiekorpsen in Nederland.

JODENJAGERS BIJ DE HENGELOSE POLITIE

Annette Evertzen en Stevine Groenen

160 bladzijden, 165x235 mm, paperback, geïllustreerd

ISBN 978 90 830122 3 0

Uitgave Stichting Historisch Archief Hengelo

Prijs € 19,50

Verkrijgbaar door te bestellen bij stichting via de website: <http://historischarchiefhengelo.nl>

Hr. Ms. onderzeebootmoederschap Colombia (1941-1943)

Tewaterlating	1930
In dienst gesteld	20 mei 1941
Uit dienst gesteld	27 februari 1943
Algemene kenmerken	
Waterverplaatsing	14.600 ton
Afmetingen	139,3 x 18,7 x 8,1 meter
Bemanning	273 koppen
Techniek en uitrusting	
Machinevermogen	2 x 8.000 pk
Snelheid	15,5 knopen
Bewapening	4 x 7,6 cm kanon 8 x 20 mm mitrailleur 6 x 12,7 mm mitrailleur 4 x 7,9 mm mitrailleur



De **Hr. Ms. Colombia** was het, door de Nederlandse marine op 8 november 1940 gevorderd, passagiersschip Colombia. Het schip was oorspronkelijk het vlaggenschip van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij. Bij de Nederlandse marine moest dit schip de rol van onderzeebootmoederschap gaan vervullen. Het ombouwen van de *Colombia* van passagiersschip tot onderzeebootmoederschap gebeurde in Dundee en duurde van 1 mei tot 18 september 1941.

Op 5 januari 1942 begon de *Colombia* aan haar overtocht naar Nederlands-Indië. Omdat tijdens haar overtocht Nederlands-Indië in Japanse handen viel, werd besloten de *Colombia* in Colombo te stationeren. De Nederlandse onderzeeboten K XIV, K XI en O 19 die naar Colombo waren gevluht hadden onderhoud nodig dat uitgevoerd zou worden in Bombay. Ter ondersteuning van de Nederlandse onderzeeboten werd de *Colombia* ook overgeplaatst naar Bombay, maar lang zou de *Colombia* niet in Bombay blijven.

De Colombia in Zuid-Afrika

Omdat een groot deel van de Britse Eastern Fleet in het Keniaanse Kilindini lag, en er bij de Eastern Fleet een tekort was aan moederschepen werd de *Colombia* overgeplaatst naar Afrika. Het schip werd niet gestationeerd in Kilidini maar in het Zuid-Afrikaanse Oost-Londen. Hier ondersteunde het schip onderzeeboten die op weg waren naar Oost-Indië of naar Verenigd Koninkrijk/Verenigde Staten. Ook werden lokale oppervlakteschepen ondersteund.

Op 17 september 1942 kreeg de *Colombia* een verzoek van één van de officieren van de Orissa. Het verzoek was om de *Orissa* over te nemen en onder Nederlands bevel te plaatsen. Aan boord van de *Orissa* was een munterij uitgebroken nadat het bericht was binnengekomen dat Gandhi door de Britten was gevangengenomen. Een landingsdivisie bestaand uit 18 man van de *Colombia* en 10 man van de Nigella wisten zonder veel tegenstand het schip te heroveren.

Het verlies van de Colombia

Op verzoek van Admiraal Helfrich zou de *Colombia* weer terugkeren naar Colombo, maar de overtocht moest ze eerst voor onderhoud naar Simonstad. Op 27 februari 1943 rond 11:45 werd de *Colombia* op weg van Oost-Londen naar Simonstad ter hoogte van Simonstad door de Duitse onderzeeboot U 516 onder commando van Gerhard Wiebe. getorpedeerd, waarbij acht opvarenden omkwamen. Bij het zinken moet 1 matroos bij naam worden genoemd, de Kaap Verdianse Matroos der 2e klasse Manuel Avelino, die bij de verlaatrol zijn plaats had ingenomen in reddingsboot no.2. Hij verliet deze echter weer op een kritiek moment op eigen initiatief om zorg te dragen dat deze behouden te water kwam, vervolgens nadat zijn sloepcommandant hem toeriep in de sloep te komen antwoordde hij "gaat U maar vast, ik kom er nog wel af". Hierna heeft hij nog geholpen bij het te water laten van 3 andere reddingsboten, voordat hij bij het zinken van het schip uit het water kon worden gered. Manuel Avelino, Portugees staatsburger, heeft voor deze moedige daad het Kruis van Verdienste gekregen op 3 mei 1943.

Hr. Ms. Colombia

In juni 1940 werd het Nederlandsch Flottielje Onderzeeboten, dat bestond uit een aantal uit het bezette Nederland uitgeweken Nederlandse onderzeeboten, gestationeerd in het Schotse Dundee. De Nederlandse onderzeeboten stonden onder Brits operationeel bevel en maakten deel uit van het Britse 9th Submarine Flotilla. Het Nederlandse flottielje stond onder bevel van de Nederlandse kapitein-luitenant-ter-zee (KLTZ) C. Hellingman en bestond uit de oude Nederlandse onderzeeboten Hr. Ms. O 13 en Hr. Ms. O 14 en de moderne onderzeeboten Hr. Ms. O 21, Hr. Ms. O 22, Hr. Ms. O 23 en Hr. Ms. O 24.



KLTZ Hellingman was voorstander van een andere onderzeeboottactiek dan die door de Royal Navy werd toegepast. De Britten pasten een tactiek toe waarbij onderzeeboten geheel alleen op oorlogspatrouille gingen en vijandelijke schepen aanvielen als zij daartoe de kans kregen. Hellingman was voorstander van een tactiek die Nederlandse onderzeeboten in Nederlands Oost-Indië hadden ontwikkeld en waarbij zij in flottielje verband opereerden. Door gecoördineerde aanvallen uit te voeren met meerdere boten was de kans op succes groter. Zijn gelijk werd min of meer bewezen doordat er in zes maanden tijd reeds twintig geallieerde onderzeeboten verloren waren gegaan terwijl de successen van deze boten niet alleen gering geweest waren, maar ook leken af te nemen. Daarom wilde hij zijn onderzeeboten zoveel mogelijk gescheiden houden van de Britse. Hoe zelfstandiger het door hem gecommandeerde deel van de Nederlandse onderzeedienst was, hoe gemakkelijker hij volgens eigen inzichten kon opereren, zo was zijn betoog.

Om als Nederlandse eenheid onafhankelijk van de Britten te kunnen opereren was een depot- of moederschip nodig. Een groot deel van de jongere officieren van de Onderzeedienst, waaronder een aantal onderzeebootcommandanten, pleitten voor een andere aanpak. Zij stelde de technische bedrijfsefficiëntie primair en betoogden: "... dat meer rendement van ons goed en ervaren personeel kan worden verkregen door de onderzeeboten over meer dan één Britsch flottielje te verdeelen en, zoo spoedig zulks mogelijk zou blijken, van de Nederlandsche op Britsche onderzeeboten over te stappen. Op deze wijze zou het vraagstuk van de instandhouding van het materieel tot eenvoudiger proporties worden teruggebracht, hetgeen ook een bezuiniging op walpersoneel zou meebrengen en bovendien zou de gedachte, verspreiding over meer dan één oorlogstoneel, leiden tot een nog grotere samenwerking met de geallieerde strijdmakers."

Een groot deel van de staf van de Nederlandse Onderzeedienst, de meer oudere officieren, was echter voorstander van een meer onafhankelijke en Nederlands georiënteerde onderzeedienst en pleitbezorger van een moederschip. Eén van hun belangrijkste argumenten was het feit dat met een eigen onderzeebootmoederschip een verplaatsbaar onderzeebootcentrum kon worden verkregen, dat kon dienen als mobiele basis voor Nederlandse onderzeeboten. Hierdoor zouden de Nederlandse boten meer bewegingsvrijheid krijgen en op grotere afstand van de walbasis kunnen opereren. Hierbij doelden de officieren vooral op de inzet van de Nederlandse onderzeeboten in de uitgestrekte Nederlands Oost-Indische archipel.

Deze overwegingen leidden ertoe dat de plannen voor het verkrijgen van een eigen onderzeebootmoederschip al in het najaar van 1940 vaste vorm had gekregen. De Bevelhebber der Zeestrijdkrachten in Londen, vice-admiraal Johannes Theodorus Furstner, begon onderhandelingen met de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM) om het motorpassagiersschip Colombia te kunnen charteren. De KNSM voelde er weinig voor om haar vlaggeschip af te staan, maar de oorlogsomstandigheden lieten de rederij geen keus. Op 8 november 1940 werd de Colombia door de Koninklijke Marine gevorderd.

Het motorschip Colombia, dat een standaard waterverplaatsing had van 10.782 ton, werd door de KNSM vooral ingezet als mail-, pakket- en passagiersschip tussen West-Europa en het Caribische zeegebied, maar ook voor het maken van cruises naar Noorwegen en IJsland. Het was een voor die tijd zeer luxe schip met een zwembad, een lift en accommodaties voor 278 passagiers. Het schip was door haar eigenaar op 16 april 1929 besteld bij P. Smit Jr. te Rotterdam, die de kiel van het schip in 1930 legde onder werfnummer 454. Op 24 mei van datzelfde jaar werd de Colombia te water gelaten en op 26 oktober 1930 opgeleverd aan de KNSM. Het schip was bijna 140 meter lang, ruim 18 meter breed en had een diepgang van 8,1 meter. De twee 4-takt 8-cilinder Werkspoor dieselmotoren leverden een machinevermogen van 8.000 pk waardoor het schip een maximale snelheid kon bereiken van 15,5 knopen.

De Colombia arriveerde in januari 1941 vanuit de West in Glasgow, Schotland. Het schip ankerde op 12 maart 1941 op de Firth of Tay voor Dundee en ging daarna door naar de werf van de Caledon Shipbuilding & Engineering Company. Deze scheepswerf bouwde eigenlijk alleen vrachtschepen, maar sinds het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog voerde de werf ook onderhouds- en reparatiewerk uit voor de Royal Navy, voornamelijk aan onderzeeboten en andere kleine oorlogsschepen. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de Colombia een zeer beperkte verbouwing zou ondergaan tot accommodatieschip, maar op aandringen van de British Admiralty werd besloten het schip te verbouwen tot volwaardig Submarine Depot Ship.

Op de bak werden twee 7,5cm kanonnen geplaatst die afkomstig waren van de Nederlandse mijnenlegger Hr. Ms. Douwe Aukes. Op het achterschip verschenen twee dezelfde soort kanonnen van Britse makelij. Op het tentdek werd een luchtafweerbatterij opgesteld die bestond uit acht 20mm Oerlikon-, zes 12,7mm en vier 7,7mm mitrailleurs. Alle stukken werden aangesloten op een telefoonnet, dat centraal door de vuurleider, voor wie een onderkomen was aangebracht achter het peilkompas op de brug, kon worden bediend. Verder werd op de bak een installatie aangebracht voor het voeren van twee paravanen, torpedovormige drijvers waaraan mijnenveegkabels bevestigd konden worden.

Op het achterkuildek werden zowel aan stuurboord als aan bakboord hijsstoelen aangebracht ten behoeve van de snelle communicatie- en hulpmotorboten Hr. Ms. M 73 en Hr. Ms. M 74, die afkomstig waren van vliegveld de Mok op Texel. Deze boten, die in 1938 als vliegtuigassistentievaartuigen gebouwd waren op de Rijkswerf Willemsoord in Den Helder voor de Marine Luchtvaart Dienst (MLD), waren in de meidagen van 1940 ontkomen naar Engeland en in Portsmouth bij de Onderzeedienst terecht gekomen. Na de verhuizing van de Onderzeedienst naar Dundee, volgden de boten over land, getransporteerd op vrachtwagens. Aan boord van de Colombia zouden de M 73 en M 74 wederom hun taken als communicatieboten gaan uitvoeren.

Naast de oorspronkelijke woonruimte voor de bemanning werd de 3e klasse passagiersruimte bestemd voor manschappen en korporaals. Ruim I werd omgebouwd tot cafetaria en ruim II tot slaapverblijf. De 2e klasse passagiersruimte werd voorbestemd voor de onderofficieren en diende nauwelijks aangepast te worden. De 2e klasse rooksalon zou gaan fungeren als longroom voor de tien adelborsten, die aan boord van het schip het praktische gedeelte van hun opleiding zouden gaan volgen. De ruime muzieksalon werd de longroom voor de officieren en in de 1e klasse rooksalon werd het stafbureau ondergebracht. Ruim III werd omgebouwd tot torpedowerkplaats en om hoge druk lucht te kunnen maken ten behoeve van de torpedo's werd de ruimte voorzien van een Junkers compressor. In het onderruim werden de reserve torpedo's opgeslagen met in de midscheeps een aparte ruimte ten behoeve van de explosieve torpedokoppen. In ruim IV werd de machinewerkplaats ondergebracht en deze ruimte werd voorzien van draaibanken en ander mechanisch gereedschap. Verder werden enkele 1e klasse hutten omgebouwd tot kantoorruimtes en de ziekenboeg werd vergroot tot drie maal de oorspronkelijke ruimte. Tenslotte werd de Colombia voorzien van een destilleerinrichting, om de accu's van de onderzeeboten te voorzien van gedestilleerd water, en werd het nodige leidingwerk aangelegd om de onderzeeboten te voorzien van dieselolie en drinkwater.

De gehele oorspronkelijke, 273 koppen tellende bemanning werd gemilitariseerd en voor vijf jaar verbonden aan de Koninklijke Marine waarbij de officieren werden beëdigd als officier KMR (Koninklijke Marine Reserve). Door de plaatsing van gespecialiseerd marinepersoneel, zoals torpedomakers en monteurs, en enige stafofficieren met hun gevolg van schrijvers en hofmeesters zou de bemanning uitgebreid worden tot in totaal 326 koppen.

Op 20 mei 1941 werd de Colombia in dienst gesteld ondanks dat de verbouwing nog niet voltooid was. KLTZ Hellingman werd voorlopig aangesteld als commandant van Hr. Ms. Colombia. Op 18 augustus loste kapitein-luitenant-ter-zee J.L.K. Hoeke, die op 15 november 1941 bevorderd werd tot kapitein-ter-zee (KTZ), Hellingman af als commandant van Hr. Ms. Colombia. Op 26 september was de verbouwing van de Colombia voltooid en vanaf die dag deed het schip dienst als onderzeebootmoederschap te Dundee. De geringe maximale vaart van 15,5 knopen, het feit dat het schip over weinig waterdichte compartimenten beschikte en het feit dat voor de gehele verbouwing tot onderzeebootmoederschap alleen hout was gebruikt, zorgden er voor dat Hr. Ms. Colombia bij voorbaat een zeer kwetsbaar oorlogsschip was.

Gedurende het verdere verloop van 1941 bleef Hr. Ms. Colombia in Dundee. Omdat de Nederlandse onderzeeboten Hr. Ms. O 22 en Hr. Ms. O 13 respectievelijk in november 1940 en juni 1941 verloren waren gegaan en Hr. Ms. O 21, Hr. Ms. O 23 en Hr. Ms. O 24 vanaf begin 1941 waren gestationeerd in Gibraltar, verleende de Colombia eind 1941 assistentie en service aan Hr. Ms. O 14, diverse Britse onderzeeboten en de Franse onderzeeboten Minerve en Rubis.

Op 5 januari 1942 verliet Hr. Ms. Colombia Dundee met als eindbestemming Nederlands Oost-Indië. Van 7 tot en met 10 januari lag het nieuwe onderzeebootmoederschap eerst nog voor anker nabij Greenock op de rivier de Clyde. Hier werden torpedo's geladen terwijl zich bovendien een detachement van de Prinses Irene Brigade inscheepte. Op 10 januari lichtte de Colombia het anker en vertrok naar de verzamelpplaats van een groot konvooi bestaande uit 25 koopvaardijsschepen. Op 12 januari sloot de Colombia zich aan bij het konvooi dat zich tussen Schotland en Noord-Ierland bevond en begeleid werd door zeven Britse torpedootjagers en de lichte Nederlandse kruiser Hr. Ms. Jacob van Heemskerck. Tijdens het eerste traject van de reis, dat via Freetown, Sierra Leone, naar Kaapstad in Zuid-Afrika ging, werd het troepentransportschip Llanibby Castle door een Duitse U-boot getorpedeerd waarbij het roer en het achterschip zwaar beschadigd raakten. Desondanks kon het schip, sturend met de schroeven, zonder escorte, ontkomen naar Gibraltar. De Aagtekerk, een Nederlands koopvaardijsschip in het konvooi had kans gezien de Duitse onderzeeboot te rammen, maar deze liep slechts lichte schade op. Het konvooi bereikte zonder verdere problemen Kaapstad. Hr. Ms. Colombia ging vervolgens alleen door en bereikte op 4 maart Colombo, de hoofdstad van Ceylon, het huidige Sri Lanka.

Omdat de geallieerde vloot in de Javazee in de nacht van 27 op 28 februari 1942 verslagen was en de Japanners inmiddels Java, als laatste geallieerde bolwerk in Nederlands Oost-Indië, hadden bezet, werd besloten dat Colombo de nieuwe basis voor Hr. Ms. Colombia zou worden. Het Nederlandse onderzeebootmoederschap kwam, net als alle andere Nederlandse oorlogsschepen die gestationeerd waren in Colombo onder Brits operationeel bevel te staan als onderdeel van de Britse *Eastern Fleet* onder commando van *Admiral* Sir James Somerville. In het overvolle Colombo, waar steeds meer ontkomen geallieerde schepen binnenliepen, was de Colombia een ware uitkomst voor de Nederlandse onderzeeboten. Hr. Ms. K XIV, Hr. Ms. K XI en Hr. Ms. O 19 meerden achtereenvolgens af langs zij het Nederlandse onderzeebootmoederschap. De Colombia kon service en luxe faciliteiten, zoals een echt bed en een eetsalon, bieden aan de vermoeide bemanningsleden, privileges die na het wegvallen van de Nederlandse marinebasis te Soerabaja op Java nergens anders meer te vinden waren.

De Nederlandse onderzeeboten die langs zij de Colombia lagen moesten enkele reparaties ondergaan die niet door de bemanning van het Nederlandse onderzeebootmoederschap uitgevoerd konden worden. Daarom vertrokken de drie onderzeeboten naar een werf in Bombay, Brits Indië. Ook de zojuist in Colombo gearriveerde Nederlandse onderzeeboot Hr. Ms. O 23 werd naar Bombay gezonden. Hr. Ms. Colombia werd eveneens naar de haven in Brits Indië gezonden om te fungeren als werk- en logementschip. Op 13 mei 1942 verliet de Colombia de haven van Colombo onder escorte van de oude Britse torpedootjager HMS Scout. De Commandant Zeemacht (CZM) in de Oost, vice-admiraal Conrad Helfrich, maakte de reis mee op het in zijn eigen woorden "prachtige en comfortabele schip".

Het verblijf van Hr. Ms. Colombia in Bombay was slechts van korte duur. De Britse *Eastern Fleet* kampte met een ernstig tekort aan reparatie- en moederschepen en het Britse onderzeebootmoederschap in Colombo, HMS Lucia, was door een Japanse bom beschadigd en moest in reparatie. Daarom riep *Admiral* Somerville de Colombia naar Kilindini bij Mombasa in Kenia waar het grootste deel van de *Eastern Fleet* inmiddels gestationeerd was. De Britse vloot was uitgeweken naar de haven in Kenia omdat Ceylon regelmatig gebombardeerd werd door Japanse vliegtuigen die afkomstig waren van vliegdekschepen. Vice-

admiraal Helfrich protesteerde tegen deze beslissing. Zoals hij later in zijn memoires schreef: "ik voelde er niets voor Colombia uit veilig Bombay te halen en wat zou men later met het schip doen?" De bezwaren van Helfrich werden door Somerville echter niet gehonoreerd en op 20 juli 1942 vertrok Hr. Ms. Colombia uit Bombay, geëscorteerd door Hr. Ms. K XV en Hr. Ms. O 19. Op 8 augustus liepen de Nederlandse schepen behouden de haven in Kenia binnen.

In Kilindini bleek echter al gauw dat het niet de bedoeling was om Hr. Ms. Colombia in Kenia te stationeren maar in East-London, in het zuidoosten van Zuid-Afrika. Tien dagen na haar aankomst in Kenia vertrok de Colombia naar East-London waar het onderzeebootmoederschip op 24 augustus aankwam. In de Zuid-Afrikaanse haven kreeg de Colombia de taak om als moederschip te fungeren voor geallieerde onderzeeboten die op weg waren van Europa en de Verenigde Staten naar de Indische Oceaan en vice versa. Tot januari 1943 kwamen Hr. Ms. K XIV, Hr. Ms. K XV en Hr. Ms. O 19 op weg naar Europese werven voor groot onderhoud, Hr. Ms. O 21 en Hr. Ms. O 24 op weg naar Colombo en drie Britse onderzeeboten van de Truant-klasse langs zij Hr. Ms. Colombia. Het Nederlandse schip verrichtte verder nuttig werk ten behoeve van de in East-London gestationeerde Britse korvetten en mijnenvegers. Verder werden de M 73 en de M 74, gewapend met dieptebommen, ingezet bij de verdediging van de haven.

Ondergang van Hr. Ms. Colombia

Nadat Hr. Ms. K XIV, Hr. Ms. K XV en Hr. Ms. O 19 uit Colombo waren vertrokken om afgelost te worden door Hr. Ms. O 21, Hr. Ms. O 23 en Hr. Ms. O 24 drong vice-admiraal Helfrich er bij de commandant van de Eastern Fleet op aan Hr. Ms. Colombia weer naar Colombo te zenden. Hij argumenteerde dat de Colombia niet alleen nodig zou zijn om de drie laatstgenoemde O-boten te faciliteren, maar er bestond ook een zeer grote kans dat het Nederlandse logementschip Hr. Ms. Plancius, dat nog in Colombo lag, naar Fremantle in West-Australië gezonden zou worden. De Koninklijke Marine zou dan helemaal geen logementschip meer hebben in Colombo. Admiral Sommerville stemde in, maar voordat het Nederlandse schip de reis naar Colombo kon maken moest zij eerst voor groot onderhoud naar Simonstown bij Kaapstad waar zich een droogdok bevond dat de Colombia kon opnemen.

Omdat tussen 11 en 17 februari 1943 al vier geallieerde koopvaardij schepen door Duitse onderzeeboten tot zinken waren gebracht in Zuid-Afrikaanse wateren zou Hr. Ms. Colombia tijdens de korte reis een behoorlijk escorte nodig hebben. De Britse opperbevelhebber in het zuidelijke Atlantische gebied, Vice Admiral Sir Campbell Tait, beschikte op dat moment echter over heel weinig escortevaartuigen omdat er niet minder dan zeven konvooien onderweg waren in zijn gebied. Toch ontving commandant Hoeke op 20 februari een bericht van Tait dat Hr. Ms. Colombia van 2 tot 6 maart in Simonstown kon dokken. Het Britse Flower-class korvet HMS Genista (K 200) zou op 24 februari in East-London aankomen en de Colombia escorteren.

Op 25 februari vond aan boord van Hr. Ms. Colombia een bespreking plaats tussen de commandanten van de Colombia en de Genista en de Britse marinecommandant van East-London. Zij kwamen overeen om ongeveer tien zeemijlen uit de wal te blijven en zich via Port Elizabeth en Mosselbaai naar hun bestemming te begeven. De marinecommandant van East-London zou er voor zorgen dat het kleine konvooi vanuit de lucht beschermd zou worden door enkele vliegtuigen van de Royal Air Force (RAF) en dat Vice Admiral Tait op de hoogte gebracht zou worden van de nemen route. Op 27 februari om 07:00 uur vertrokken Hr. Ms. Colombia en HMS Genista uit East-London en zetten een zigzag koers in, in zuidwestelijke richting waarbij de Genista 900 meter voor de Colombia uitging. Om 09:15 uur ontving men aan boord van beide schepen het bericht dat een toestel van de RAF een onderzeeboot had gezien, die ongeveer 38 mijl van het kleine konvooi verwijderd was en in een snelduik was verdwenen. Aan boord van de Colombia werd uitgerekend dat de onderzeeboot mogelijk rond 01:00 uur een kans had om aan te vallen. Commandant Hoeke had natuurlijk kunnen terugkeren naar East-London, maar hield zijn koers aan omdat hij zich voldoende beschermd voelde door de aanwezigheid van de Genista en de vliegtuigen. Bovendien achtte Hoeke het zeer waarschijnlijk dat er zich meerdere vijandelijke onderzeeboten in de nabijheid ophielden waardoor een eventuele koerswijziging weinig nut had.

De Duitse U-boot U 516, onder commando van Korvettenkapitän Gerhard Wiebe, was op 23 december 1942 vertrokken uit Lorient, de Duitse U-bootbasis aan de zuidkust van Bretagne. U 516 behoorde tot een flottielje van vijf U-boten aangeduid als Gruppe Seehund en bestond verder uit U 160, U 506, U 509 en U 182. Gruppe Seehund werd eind '42 naar het zeegebied rond Kaap de Goede Hoop gezonden waar een druk scheepvaartverkeer gaande was. U 516 kreeg de kustwateren tussen Port Elizabeth en East-London als patrouillegebied toegewezen. In de nacht van 9 op 10 februari arriveerde Wiebe voor de kust van Port Elizabeth. De vuurtoren van Kaap St. Francis, 30 mijl ten zuidwesten van deze haven, brandde als in vredetijd terwijl de lichten van Port Elizabeth duidelijk zichtbaar waren in de nacht. Vier vliegtuigen, met brandende navigatielichten, cirkelden rond boven de havenstad. Hoewel de Britten, door hun uitstekende inlichtingennetwerk, op de hoogte waren van de aanwezigheid van de Duitse onderzeeboten in de Zuid-Afrikaanse wateren, hadden zij voorsnog verzuimd om defensieve maatregelen te treffen.



In de vroege morgen van 11 februari boekte Wiebe zijn eerste succes door het alleen varende Britse koopvaardijship Helmspey van 4.764 ton te torpederen. Het duurde tot 17 februari voor hij een volgend slachtoffer kon maken: de Amerikaanse Deer Lodge van 6.187 ton. Op 26 februari bevond de U 516 zich 's avonds voor East-London, dat helder verlicht was, maar rond 21:00 uur werd de stad plotseling verduisterd en was de bemanning van de boven water varende U-boot getuige van een oefening met zoeklichten. Toen het de volgende morgen licht werd ging de U 516 onder water. Om 10:00 uur kwam de Duitse onderzeeboot tot op periscoopdiepte en zag Wiebe op zeven mijl afstand een zigzaggend schip dat vooraf gegaan werd door een korvet. "Het naderende schip lag hoog op het water en was naar schatting 10.000 ton" schreef Wiebe in zijn logboek. Om 11:38 uur had hij zijn U-boot in de juiste lanceerpositie gemaneuvreerd en vuurde, op een afstand van ongeveer 1.500 meter een gespreid salvo van drie torpedo's af.

Het was nog net geen kwart voor twaalf toen Hr. Ms. Colombia aan stuurboord, ter hoogte van ruim II door een torpedo getroffen werd. De bemanning nam een enorme waterzuil waar en stukken hout vlogen door de lucht en kwamen bovenop de brug en de dekken terecht. Alle waterdichte deuren werden meteen gesloten, maar al snel bleek dat de Colombia reddeloos verloren was. Commandant Hoeke gaf het bevel "schip verlaten" en sprong als laatste bemanningslid overboord toen de brug gelijk stond met het wateroppervlak. De bemanning was intussen op een zeer gedisciplineerde wijze in de sloepen gegaan. Een minuut later stond het schip verticaal, het achterschip hoog in de lucht, roer en schroeven staken 25 meter boven het water uit. Om 11:55 uur verdween Hr. Ms. Colombia onder de zeespiegel. De M 73 en de M 74 verdwenen met de Colombia naar de zeebodem voor de Zuid-Afrikaanse kust.

HMS Genista ging meteen nadat de Colombia getroffen was, met hoge vaart op de U-boot af maar deze verdween meteen onder water. Om 11:44 uur viel de eerste dieptebom en twee minuten later volgden er nog twee. Om 11:56 uur kon men in de U-boot duidelijk de geluiden horen van het zinken van de Colombia en het breken van haar waterdichte schotten. De bemanning van de U 516 volgde nog een kwartier de bewegingen van de Genista, maar het korvet zette de jacht op de Duitse onderzeeboot niet lang door en begon zich om de bemanning van de Colombia in de sloepen te bekommeren. Terwijl Wiebe in oostelijke richting verdween nam de Genista het leeuwendeel van de bemanning van Hr. Ms. Colombia aan boord. De overigen werden aan boord genomen van een toegesnelde reddingsboot van de RAF. Om ongeveer 20:00 uur waren alle drenkelingen terug in East London en werd appel gehouden. Er bleken acht bemanningsleden te ontbreken. De overlevenden waren hiervan diep onder de indruk omdat zij allemaal dachten dat iedereen veilig van boord was geraakt.

In Kaapstad werd eind maart 1943 door een commissie van de Britse Admiralty een uitvoerig onderzoek ingesteld naar de ondergang van Hr. Ms. Colombia. Deze commissie achtte het niet waarschijnlijk dat de eerder verkende onderzeeboot dezelfde was die de aanval op de Colombia had uitgevoerd. De in East-

London getroffen maatregelen vond de commissie bevredigend al was zij van mening dat Vice Admiral Tait op de hoogte had moeten worden gebracht over de afgesproken route. De leden van de commissie meenden dat KTZ Hoeke zijn koers belangrijk had moeten wijzigen na de melding van de eerste onderzeeboot.

De conclusies van de commissie van de Britse Admiralty waren op zijn minst niet erg objectief te noemen. Zij hadden zelf betoogd dat de eerste onderzeeboot waarschijnlijk niet dezelfde was geweest dan de aanvallende U-boot. Waarom zou commandant Hoeke dan zijn koers moeten wijzigen? De Britse admiraliteit had de hand in eigen boezem moeten steken. Men had dan kunnen concluderen dat het escorte van Hr. Ms. Colombia niet voldaan had en dat het Nederlandse onderzeebootmoederschap in East-London had moeten wachten op een betere bescherming. Bovendien was de Admiralty rijkelijk laat met het doorvoeren van voorzorgsmaatregelen om de scheepvaart in de wateren rond Zuid-Afrika te beschermen. Brandende vuurtorens en verlichte havens pasten niet aan een kust waar vijandelijke onderzeeboten aanwezig waren.

Vice-admiraal Helfrich schreef in zijn memoires: "Wij wisten dat dit fraaie schip niet veel waterdichte compartimenten had en dus zeer gevoelig was voor treffers onder water. De commandant had mij daarop reeds dadelijk gewezen. Vandaar dat ik het schip niet veel verplaatsen wilde en mij had verzet tegen het gebruik op de Afrikaanse kust. Ceylon of Bombay moest zijn basis blijven, terwijl het later te Fremantle (1944-`45) en daarna onschatbare diensten had kunnen bewijzen".



Het was inderdaad een gevoelige klap voor de Nederlandse Onderzeedienst om haar enige echte onderzeebootmoederschap na een dergelijke korte loopbaan te moeten verliezen. Hr. Ms. Colombia, het luxepaard van de Onderzeedienst in ballingschap, kon niet worden vervangen en de Koninklijke Marine was de rest van de oorlog afhankelijk van Britse en Amerikaanse onderzeebootmoederscheperen. Vooral toen Fremantle, aan de Australische westkust, de voornaamste basis werd voor Nederlandse onderzeeboten in het Verre Oosten, ondervond de Onderzeedienst daarvan de terugslag. De Britse en Amerikaanse onderzeebootmoederscheperen die daar aanwezig waren, verleenden in eerste plaats hun service aan de eigen onderzeeboten. Hierdoor raakten de Nederlandse onderzeeboten in onderhoud achterop waardoor zij minder goed inzetbaar werden.

Matroos Manuel Avelino

Eén van de bemanningsleden van Hr. Ms. Colombia was de 45-jarige matroos der 2e klasse Manuel Ernesto Avelino. Hij werd in 1898 geboren op het Kaapverdische eiland Fogo. De Kaapverdische Eilanden behoorden bij Portugal en dus had hij de Portugese nationaliteit. Omdat het op school niet wilde vlotten, ging hij varen. Zo belandde hij in 1920 in Nederland. Via een collega leerde hij de Brielse Willempje Heijndijk kennen en hij trouwde met haar in 1929. Sindsdien beschouwde de Portugese zeeman Brielle als zijn thuis. Manuel en Willempje kregen drie kinderen.

In 1939 was Manuel Avelino in dienst bij de KNSM en bemanningslid van de Colombia. Toen de Colombia door de Koninklijke Marine gevorderd werd en verbouwd werd tot onderzeebootmoederschap, werd de bemanning gemilitariseerd. Omdat Manuel een Portugees paspoort had, was hij niets verplicht omdat Portugal neutraal was. Toch bleef hij aan boord en varen in Nederlandse dienst, in een Nederlands marine uniform.

Tijdens de noodlottige ondergang van Hr. Ms. Colombia bevond Manuel Avelino zich al in bakboordsreddingboot no. 2. Hij zag echter dat deze en drie andere sloepen in touwen bleven vastzitten aan het snel zinkende onderzeebootmoederschip. Hij sprong overboord en maakte de sloep vrij. Zijn sloepcommandant riep hem daarna toe om terug aan boord te komen waarop Manuel Avelino hem toeriep: "gaat u maar alvast, ik kom er nog wel af". Hij klom terug aan boord en zorgde er voor dat drie andere sloepen, die ook problemen hadden te water te geraken, vrij kwamen en konden afsteken. Enkele seconden voordat Hr. Ms. Colombia voorgoed in de golven verdween, sprong hij vanaf het achterschip in zee en zwom tussen het roer en de schroeven door en wist op miraculeuze wijze één van de sloepen te bereiken. Door zijn optreden bleef het aantal slachtoffers van Wiebe`s geslaagde torpedoaanval beperkt tot acht.

De overlevenden van de Colombia werden later met de snelle oceaanstomer Queen Mary naar Groot-Brittannië gebracht. Op 6 mei 1943 werd Manuel Avelino door Koningin Wilhelmina voorgedragen voor het Kruis van Verdienste voor moedig, bekwaam en doortastend optreden. De Portugese matroos in Nederlandse dienst voer de rest van de oorlog op andere schepen van de KNSM waarmee hij onder andere geallieerde troepen naar Sicilië bracht. Hij werd pas in de zomer van 1945 met zijn vrouw en kinderen herenigd. In 1947 werd de in Kaapverdië geboren zeeman tot Nederlander genaturaliseerd. Op 23 maart 1953 werd Avelino ook het Oorlogsherinneringskruis met de gespen toegekend. Hij overleed op 8 juni 1980 op 81-jarige leeftijd in Brielle.

Ondanks zijn verdiensten en decoraties bleef Manuel Avelino na de oorlog buiten beeld. Zelfs bij zijn voormalige werkgever KNSM staat hij niet bekend als gedecoreerde werknemer. In de geschiedschrijving over de koopvaardij wordt hij slechts één keer vernoemd als die matroos die in het water sprong toen de Colombia zonk. Al jaren vechten zijn dochter Luzia Lobs en zijn zoon André Avelino voor erkenning, met wisselend succes. Zo kreeg André het in 1995 voor elkaar dat het rijk de vaartplicht beloning uitkeerde, die normaal gesproken vlak na de oorlog werd uitgekeerd aan gemilitariseerde bemanningsleden van Nederlandse koopvaardij schepen.

Op 9 november 2012 kreeg Manuel Avelino eindelijk de erkenning die hij verdiend heeft. In Brielle werd een rotonde naar hem vernoemd. Dochter Luzia: "Vader was bescheiden, sprak amper over zijn rol in de oorlog. Daarom zou het mooi zijn als eindelijk eens bekend wordt wat hij toen gedaan heeft. Want Manuel Avelino handelde op zaterdag 27 februari 1943 met zijn hart en met zijn ziel. Daar kunnen veel mensen een voorbeeld aan nemen".

