



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

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
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 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.



extra editie

2 november 2020
Hr.Ms. Isaac Sweers

‘DE NACHT’ AAN BOORD VAN HR.MS. ISAAC SWEERS

Hr.Ms. Isaac Sweers F814

Fregat uit de Van Speijk-klasse, bijgenaamd ‘De Witte Olifant’. De fregatten van de ‘Van Speijk’-klasse zijn gebouwd naar het ontwerp van het Britse Leander Fregat. Om de schepen geheel aan te passen aan de Nederlandse opvattingen zijn vele wijzigingen aangebracht in het oorspronkelijke ontwerp. Grote aandacht is besteed aan goede manoeuvreerbaarheid en

zee eigenschappen. Door een speciaal geprofileerd voordek en hoge bouw van de romp is een ‘droog’ schip ontwikkeld, dat ook bij hoge zeegang en maximum snelheid nauwelijks

water overneemt. De gehele elektronische installatie (radar, vuurleiding en gevechtinformatie-apparatuur), alsmede de elektrische installatie zijn van Nederlands fabricaat. Om het gebruik van de Wasp-helikopter onder alle weersomstandigheden te waarborgen, zijn de fregatten uitgerust met scheeps-stabilisatievinnen.

Technische gegevens:

Grootste lengte: 113 meter;

Grootste breedte: 12,5 meter;

Gemiddelde diepgang: 4,25 meter.

Waterverplaatsing: 2.850 ton.

Machinevermogen 30.000 pk.

Maximum snelheid 28,5 zeemijl per uur

Bewapening:

2 kanons van 4,5" in dubbeltoren; 2 geleide wapen systemen van het type Sea Cat voor lucht- en zeedoelen; 1 drieloops mortier voor dieptebommen; 1 wapendragende helikopter van het type Westland Wasp.

Bemanning: 235 koppen.

Hr.Ms. Isaac Sweers. (F 814), bijgenaamd de Witte Olifant.

Hr.Ms. Isaac Sweers werd gebouwd bij de Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmaatschappij (NDSM) te Amsterdam.

Na zijn in dienststelling op 16 augustus 1967 vertrok het schip voor garantie- en tevens opwerkperiode voornamelijk in Britse wateren. Werde op 21 augustus 1968 als volwaardig en opgewerkt oorlogschip ingedeeld bij smaldeel 5.

In de periode 1977-1983 werden de schepen ingrijpend gemoderniseerd, waarbij o.a. zeedoorlader, anti-onderzeeboottorpedo's, snelvuurgeschut en een grotere helikopterhangar werden aangebracht.

Tussen 1986 en 1988 werden alle zes fregatten van de Van Speijk-klasse aan Indonesië verkocht.

Naamgeving

Genoemd naar een schip waarop de vlootvoogd vice-admiraal Isaac Sweers het commando heeft gevoerd. Hij sneuvelde op 23 augustus 1673 in de Slag bij Kijkduin. Het is het derde oorlogschip van deze naam. Het tweede schip, Hr.Ms. torpedootjager Isaac Sweers, werd op 16 maart 1940 tewatergelaten, waardoor tijdens de meidagen van 1940, in onafgebouwde toestand naar Engeland werd gesleept. Het werd daar een jaar later in dienst gesteld. Op 13 december 1941 bracht het schip in een kort nachtgevecht, tezamen met drie Engelse jagers, in de Middellandse zee twee Italiaanse kruisers tot zinken. Elf maanden later werd het bij de landing van de geallieerden in Noord-Afrika door een torpedo van een Duitse onderzeeboot getroffen en ging met groot verlies aan mensenlevens ten onder.

In het Jaarboek van de Koninklijke Marine 1968 onder de rubriek reisverslagen staat vermeld:

“Smaldeel 5, 27 augustus – 3 oktober 1968; Op de hondewacht van 20 september brak op Hr.Ms. Isaac Sweers een brand uit, waardoor het schip, geëscorteerd door Hr.Ms. Noord Brabant, Plymouth moest aandoen en niet meer aan Silver Tower kon deelnemen.”

Het artikel over de VanSpeijk-klasse van onze medewerker Ad de Kruijf in VastWerken 4/2009 leverde o.a. een sympathieke reactie op van Frits Vredeveld. Hij hoopte dat er meer artikelen uit de 'koude oorlog'-periode zouden worden geplaatst, want in die tijd gebeurde er veel waar

marinemensen bij betrokken waren.

Hij deelde ons mee dat hij een groot deel van zijn diensttijd op Hr.Ms. Isaac Sweers had doorgebracht en dat een mede-opvarende, oud-kwartiermeester Arie Krijgsman ooit een verhaal op internet had gezet over een brand die op het schip had plaatsgevonden. Hij was daar ook bij.

Nieuwsgierig geworden hebben we dit onderzocht en daarna contact opgenomen met oud-bestuurslid van onze afdeling AVOM-Zuid-Holland, *Arie Krijgsman*.

Hieronder het verhaal wat op Internet was te vinden

Wat een stofzuiger zo al kan doen! En wat waren de gevolgen.....!

Deze brief ben ik op papier gaan zetten na het lezen van "de Nacht" aan boord van Hr.Ms Isaac Sweers (Internet) geschreven door Wemnt 1^e klas Leonardo †

Inderdaad het gaat vaak over kleine dingen met grote gevolgen, doch ach..... in die tijd lag men daar bij de Koninklijke Marine niet wakker van.



Dit verhaal vertellend aan mijn kinderen en kleinkinderen, zei ik wel eens: "*velen hebben deze nacht een blijk van waardering verdiend*" maar die zijn uitgebleven!

Ik was de bewuste nacht van 19 op 20 september 1968 net te kooi, na 6 uur oorlogswacht te hebben gelopen op de brug, en even een slaapmutsje genuttigd te hebben in het KPL. verblijf, of ik werd al weer geroepen door iemand van de wachtdivisie met de dringende mededeling me direct op de brug te melden bij "onze ouwe" KLTZ J.B. Genet.



E.e.a. diende in alle rust te geschieden want er was brand aan boord en we konden ons absoluut geen panieksituatie veroorloven.

Het grootse deel van de bemanning sliep op dat moment, althans normaliter, doch er waren best nog wat sobats die de slaap niet konden vatten vanwege het slechte weer.

Ik meen dat we te maken hadden met windkracht 10 tot 12.

Ik had mijn tampatje in het OB verblijf, onder aan de trap in het bovenste bed. (hier sliepen alle OBD'ers, Torpedomakers enz.) net voor de schacht van onze 4½ inch geschutstoren,

Ik was toen jong Kwartiermeester en in deze functie was dit ook mijn eerste plaatsing.

Tevens was ik havenroerganger aan boord, wat inhield dat zodra er nauwkeurig moest worden gestuurd, ik achter het roer moest.

Op de brug aangekomen, ben ik in het kort bijgepraat door de commandant en de off. van de wacht LTZ 2 jc De Wit (t) en begreep op dat moment ondanks mijn weinige ervaring, dat



dit een uiterst serieuze aangelegenheid was, en ik als een speer naar beneden moest het stuurhuis in.

In de whalegang en het halletje van het stuurhuis wat zich boven de omvormerruimte bevond was het al een drukte van jewelste, veel brandslangen en ander blusmateriaal, doch ik moest mij een weg zien te banen daar ik het roer moest overnemen.

Als mijn geheugen me niet in de steek heeft gelaten heb ik deze nacht verder doorgemaakt samen met matr. 1^e klas Boeren of Broeren als zijnde mijn rechterhand en tevens telegraaf bediende.

(indien ik hierin abuis ben en u bent in de gelegenheid e.e.a. te corrigeren, laat het mij dan s.v.p even weten.)

Wij hadden in het stuurhuis dan ook maar één opdracht.....

KOP ZO ZORGVULDIG MOGELIJK OP DE GOLVEN HOUDEN, ZODAT ONZE COLLEGA'S HUN WERK NAAR BEHOREN KONDEN DOEN, TENEINDE DE BRAND

ONDER CONTROLE TE KRIJGEN.

Tijdens het verloop van de nacht ben ik regelmatig op de hoogte gehouden via de intercom en later via de spreekbuis en kreeg steeds meer het gevoel dat alles erger werd dan ik het voor mogelijk heb gehouden.

Na een periode van X kon ik het achter het roer nauwelijks meer uithouden, daar wij niet meer fatsoenlijk konden adem halen van de warmte en de rookontwikkeling die in het stuurhuis optrad.

De linoleum tegels op de vloer begonnen al los te geraken door de hitte onder ons en het werd een glijbaan, echter de rookontwikkeling die bij ons binnendrong via alle kieren van de aluminium deur en het luchtrooster die daar in zat baarde op dat moment onze grootste zorg. Wat er daar achter de deur zich afspeelde hadden we geen idee meer van, maar achteraf gezien was dat ook geen prettige situatie.

Inmiddels hebben wij, matroos Boeren en ikzelf onze T-shirts aan flarden gescheurd, alsmede onze Antiflash Gear handschoenen en hoofdkap teneinde deze te gebruiken als stopmateriaal om de kieren zo veel mogelijk te dichten.

Na een geruime periode was het zo ondraaglijk geworden dat ik de brug heb verzocht over te gaan op noodsturen, daar wij het niet veel langer konden volhouden.

Er was is toen besloten inderdaad over te gaan op noodsturen, doch dit was voor zeer korte tijd, daar dat qua zuiverheid van sturen een fiasco is, daar je niet adequaat kan reageren op scheepsbewegingen enz.

Het schip dweilde op dat moment over de oceaan....

Foto van Arie Krijgsman in beter tijden ter hoogte van IJsland.



Het slingeren en stampen nam enorm toe en we werden dan ook al snel en nadrukkelijk verzocht het roer weer over te pikken en trachten het zo lang mogelijk vol te houden, daar dit van cruciaal belang was. E.e.a. was dan ook snel geregeld daar we het stuurhuis ook niet konden verlaten en we zaten dus nog op post.

Zo gezegd, zo gedaan, met van mijn kant direct de kreet

er achter aan “zuig de rook dan verdomme wat af”, er is toch wel een stofzuiger voorhanden?, hang de slang in de spreekbuis – (de enige open verbinding met de brug) Ondanks de ernstige situatie kon er nog een lolletje vanaf toch ? of was het misschien een beetje uit angst, ik hou het maar op beiden maar hoe dan ook dit is wel uitgevoerd, doch het resultaat werkte juist averechts, daar ik daarmee meer rook het stuurhuis in kreeg en niet dat de rook daardoor afnam.

Al spoedig riep ik naar de brug niet te zuigen doch de stofzuiger te laten blazen. Ik heb ooit nog wel iets geleerd bij de Marine (zal wel bij de NBCD zijn geweest) en wist dat als je overdruk kon realiseren hoe gering ook, je de verdere rook ontwikkeling tegen kon houden, alhoewel ik daar niet echt in geloofde dat je dat kon bereiken met een stofzuiger, maar niet geschoten is altijd mis.

Het resultaat was er echter wel, en dankzij de stofzuiger hebben we het nog geruime tijd vol kunnen houden, teneinde het schip zo fatsoenlijk mogelijk op de golven te houden en zodoende de bemanning en met name de blusploeg hun werkzaamheden zo goed en zo kwaad als kon, uit te laten voeren.

Later heb ik vernomen dat blussen niet meer tot de optie's behoorden, dus is de gehele boel onder water gezet.

De risico's die wij deze nacht hebben gelopen waren voor ons niet te overzien en ik realiseer me des te meer dat door de zorg van de rookproblematiek ons eigenlijk niet heeft doen beseffen dat we op een tijdbom zaten.

In de wandelgang vernam ik later inderdaad dat het onderwater zetten niet veel langer had moeten duren, daar de ruimte waar de brand woede grensde aan diverse brandstoftanks.

Dat de gehele bemanning klaar stond voor verlaatrol hebben wij, Boeren en mijn persoontje geen weet van gehad, of het misschien niet hebben beseft, en dat is maar goed ook.

Ik was dolgelukkig dat wij uit deze hachelijke situatie zijn gekomen. Mijn vrouw was buiten de stad tijdens dit gebeuren en heeft dat allemaal niet meegekregen, tot de burens haar hebben gebeld dat er brand was geweest op de Isaac Sweers.

Er heeft een heel klein stukje van twee regels in de “Helderse Courant” gestaan en verder niets. Van de Koninklijke Marine is niets vernomen, de achterban is totaal niet op de hoogte gebracht!

Helemaal niets.

In het verhaal, geschreven door Leonardo, "de Nacht", worden ook de dagen daarna beschreven.

Ik weet daar alles van, daar ik 2^e tokobaas was. (1^e tokobaas was Kplgsknst Arie Juyn) Ik had toen aandelen moet kopen van de "Grolsch" brouwerijen.

Hoef ik verder niet over uit te wijden lijkt me, alle kelen zijn goed gesmeerd, was ook wel nodig bedenk ik me zo na alle ingeademde rotzooi....

De dagen na de brand is het uiteraard puinruimen geblazen, en ondanks de rotzooi heb ik geen onvertogen woord aan boord gehoord. Deze bemanning was in mijn ogen een goede eenheid en de stemming zat, en bleef erin.

Nu, na jaren, ben ik wel van mening toegedaan dat de Koninklijke Marine adequater had mogen reageren naar zijn personeel, maar ook naar de achterban.

Opvang was er niet....

Ze hebben hierin, althans in mijn ogen, absoluut dan ook géén schoonheidsprijs verdiend.

Misschien bekrompen van mij bedacht, maar waren dit ook naweeën van de koude oorlog in die tijd ?

Moest alles dan maar in de doofpot ?



Nooit te laat.....

Misschien een beetje laat, doch wat mij aangaat nooit te laat

Langs deze weg wil ik alsnog de gehele bemanning, en in het bijzonder alle maten die nauw betrokken zijn geweest bij het blussen van deze brand en alles wat daaromheen hangt, bedanken en ik realiseer me des te meer dat als jullie niet van je taak waren gekwet, ik hier niet had gezeten en had ik deze brief nu niet kunnen schrijven.

Later heb ik gehoord dat het inderdaad niet veel langer had moeten duren of er was mooi vuurwerk geweest op de Atlantische Oceaan en was Hr.Ms. Isaac Sweers vroegtijdig ter ziele gegaan. Hemelen wel te verstaan, en ik ook ! oeps.....

Later op deze plaatsing ben ik nogmaals geconfronteerd met een gebeuren dat veel impact in mijn leven heeft gehad.

Op 2 maart 1970 is door een ongeval in de geschutstoren aan boord matroos 1^e klassekanonnier der 1^e klas Karst Loonstra overleden.

Karst was voor velen aan boord een bekende en graag geziene gast, zowel op het werk als in de vrije uurtjes in het Cafeteria. Karst was ook mijn klaverjasmaatje.

Ik had de wacht op de brug en heb veel van dit voorval meegekregen.

Kort voor dat dit ongeval plaats vond, hebben we met de Isaac Sweers tijdens de Stanavforlant een bezoek gebracht aan Kiel. Dit moet zijn geweest in oktober 1969. Vanuit Bergen (Noorwegen) hebben wij, Karst, Kwmr. Bosman, Kwmr. Heinen en mijn persoontje een huurauto geregeld die bij aankomst in Kiel klaar stond om het weekend naar huis te kunnen rijden. Ik kan me nog herinneren dat we bij de grens zijn aangehouden met teveel rookgerei, doch gematst zijn door een voormalig matroos die ik als collega heb gekend die na zijn 6 jaar marine over is gegaan naar de Douane... mazzel toch, zijn collega

bekeek de papieren en hij de kofferbak. Had vermoedelijk nog wat zout water in de ogen want hij zag geen rare zaken in onze tassen !, kneep een oogje dicht!

Vanuit Kiel reden we naar Den Helder, daar woonden wij (kwartiermeesters) maar Karst woonde in Friesland, die we eerst bij zijn vrouw hebben af gezet. Kort daarna was Karst er door een ongeval in Toren 1 ineens er niet meer....., zulke dingen vergeet je niet gauw.

Tijdens deze reis is op een nacht naar ik dacht de USS McCaffery (kan ook zijn opvolger zijn geweest, want dat ben ik kwijt) met een noodgang op een eilandje in de fjorden geschoven. We voeren toen met een snelheid van c.a. 25 mijl/uur door de fjorden van Noorwegen, volledig verduisterd, dus qua navigatie kon je alleen het toplicht aanschouwen en een vaag silhouet van het schip in de nachtelijke maneschijn, raar gezicht als je een schip aan SB hebt varen die ineens doodstil ligt.

Ik weet niet hoe dat afgelopen is, want daar heb ik geen herinnering meer aan, maar het zal wel schroot zijn geworden, ik heb ook nooit vernomen of daar nog personele leed is geweest.

In mijn situatie heeft de Koninklijke Marine toen een hele verstandige zet gedaan, alhoewel ik de overtuiging heb dat het geen bewuste zet is geweest, doch Arie werd op 23 maart 1970 overgeplaatst naar het AOK Texel

Daar kon ik even afblazen, want deze plaatsing was voor mij een bio-vakantieoord. Ik heb nog nooit zoveel konijn, fazant alsmede geep, mosselen en paling gegeten als hier. Ook daar een gebeurtenisje voorgevallen, komende na een oefening is de Zeeuwse wateren terug binnendoor naar Texel hebben we een stop gemaakt in Alkmaar nabij de spoorbrug over het kanaal.... Even afmeren, een patatje/bal gehaald bij de frietkraam, nadat we weer verder het Noord Hollandskanaal op wilden stomen richting Texel is na het opstarten mijn accu-kist in de machinekamer uit elkaar geknald, de schrik slaat je dan wel even om het hart, kan ik je wel vertellen maar gelukkig is mijn machinist er alleen maar met de schrik en een beetje groggy is uitgekomen.

Augustus 1970 kreeg op enig moment een telefoontje vanuit het ziekenhuis in Haren (Gr) dat ik met spoed over moest komen daar het niet goed ging met mijn vader die een longoperatie achter de rug had, dus als een speer per LCA naar de overkant, op de fiets naar huis alwaar ik de kever van mijn buurman Frans S. mocht lenen, die ik er nog steeds dankbaar voor ben, en plankgas naar Haren. Aangekomen in het ziekenhuis kreeg ik te horen dat mijn vader reeds was overleden, en later bleek hij al overleden te zijn op het moment dat ik voor vertrek uit Den Helder een telefoontje pleegde met het ziekenhuis over de stand van zaken Je raad het al, ben toen even uit mijn stekker gegaan daar ik in de veronderstelling verkeerde misschien nog afscheid te kunnen nemen, ik te hard heb gereden. eigenlijk te veel risico's heb genomen door te planken. Mijn vader is uiteindelijk niet ouder geworden dan 53 jaar.

Gedurende deze plaatsing in het A.O.K. Texel heb ik al het gebeuren een plaatsje kunnen geven.

Vergeeten? Nee, het gebeuren op de "Witte Olifant" en het verlies van je vader op jonge leeftijd kan je niet vergeten, sterker nog ik vindt dat je dit nooit mag vergeten, doch als je het een plaatsje hebt weten te geven, blijven er ook hele fijne herinneringen achter, en die koester ik.

F 814 "DE WITTE OLIFANT "PUIK SCHIP, GOEDE BEMANNING EN IN MIJN 13 MARINE JAREN EEN VAN MIJN FIJNSTE PLAATSINGEN GEWEEST.

Bedankt

Arie Krijgsman
arcon46@gmail.com



Nog een stukje citaat uit Vast Werken inzake "De Nacht"

Zoals gezegd is de aanleiding voor mijn relaas het verslag geweest dat Leonardo van Tijn gaf van 'De Nacht', aldus Arie Krijgsman.

Als aanvulling daarop enkele delen uit een verslag dat Henk Woudenberg plaatste op internet over de brand:

Henk Woudenberg aan het woord.....

"Het was in 1968 dat de proeftochten van de Hr.Ms. Isaac Sweers eindigden, waarna we naar Engeland gingen voor de FOST training van 7 weken, en waar we op een zeer stormachtige nacht, windkracht 12, midden op de Atlantische Oceaan, tijdens een oorlogswachtoefening, waarbij ik om 2 uur tijdens de hondenwacht op post zat met mijn chef Theo Swiebel, achter een vuurverdeel-radarkast in de commandocentrale, dat we een hele nare rooklucht in onze neus kregen. Het bleek dat we een brand hadden recht onder ons die zo uit de hand liep dat de Commandant op het punt stond de order 'Schip verlaten' te geven i.v.m. ontploffing gevaar van de olietanks die er net naast lagen. Alwaar de temperatuur van de olie zeer gevaarlijk hoog was opgelopen. Door de hele bergruimte annex omvormerruimte onder water te zetten werd een ramp voorkomen.

Van deze ervaring heb ik geleerd altijd voorzichtig met vuur te zijn en je ontsnapping routes goed te bekijken, want je ziet door de rookontwikkeling echt niets meer. Ook zie je dan hoe mensen in paniek raken, meest de oudere onderofficieren, en voor een zwemvest met elkaar op de vuist gaan. Dat er ook mensen waren die totaal niet in de gaten hadden dat het echt paniek was, bleek uit de gesprekken bij de reddingsvlotten. Zijn we gelukkig eerder thuis dan verwacht, hoorde je een enkeling zeggen.

Misschien was het onze commandant, KLTZ Genet, die order had gegeven niet teveel informatie over de stand van zaken te geven, dat er geen verdere escalatie van de paniek kwam. Het zoute bluswater kolkte door de computers M45 van het vooranon. Het was voor mij en mijn stapmaat en collega WEMNT 1 Leo van Tijn, de eerste en waarschijnlijk ook de laatste maal, dat we de volgende dag emmers zoet water door een computer mochten gooien. Hierna de elektronische printers in een emmer zoet water spoelden en dan droog föhnden.

Achter een ander Nederlands oorlogsschip Hr.Ms. Noord Brabant, want onze navigatie, radars, kompassen en beeldschermen waren uitgevallen, naar Plymouth gevaren waar we assistentie kregen bij het leegpompen van onderwater gezette ruimten omdat onze lenspompen telkens verstopten met poetskatoen. Iedereen mocht de volgende dag uitslapen, wat in die tijd een grote gunst was, en via de scheepsomroep kregen we een verhaal van onze dominee over de gelukkige afloop van die nacht en dat we blij mochten zijn het overleefd te hebben. Door een omvormer 400 Hz. uit de boordhelikopter te slopen

en deze op de Kelvin Hughes radar aan te sluiten, konden we via het Kanaal terug naar Den Helder waar een onderzoek team aan boord kwam. Het bleek dat – vermoedelijk – een machinist tijdens zijn ronde een niet goed gedoofde sigaret in een baal poetskatoen had gegooid. Maar erger was dat er in dat compartiment alle primaire en secundaire omvormers voor de 400 en 1100 hertz stonden, zodat gelijk alle radars, kompassen uitvielen. Alle zes schepen van deze Leander-klasse zijn later dan ook verbouwd tijdens de midlive modificatie om dit te voorkomen.

Voor wat betreft de nazorg van de KM heb ik ervaren dat die nul komma nul was. Je moest het zelf maar uitzoeken wat enige mensen na jaren opbrak met verschillende vormen van geestelijk of lichamelijk ongemak.

Zelf heb ik er niet veel van over gehouden, misschien omdat ik gelijk werd overgeplaatst naar Hilversum voor de korporaals opleiding, waar je niet veel tijd had om erover te denken.”

Henk Woudenberg



Attentie graag: hier de dominee....

Goedemorgen allemaal. Ik wilde vlak na het sein van Overal een kort praatje houden. Baksmeesters, mogen de mensen daarom even blijven liggen?.....het duurt slechts een enkel minuutje.

Het lijkt veel langer geleden het was toch gisteravond toe we op het nippertje aan een grote ramp zijn ontkomen.

Ter afsluiting van die veel bewogen 20e september had ik gisteravond via de Scheepsomroep graag een korte dagafsluiting willen houden. Ik heb ervan afgezien omdat er nogal wat mensen de wal op waren. Daarom wilde ik deze morgen beginnen met een korte dagopening.

Dan wilde ik eerst zeggen: gelukkig kunnen we allemaal zeggen: we leven nog.

Dat moeten we toch voorop stellen dacht ik bij al het verdrietige dat ons is overkomen: allemaal hebben we het er levend afgebracht.

We moeten er niet aan denken, wat er gebeurd zou kunnen zijn, als de nabijgelegen olievoorraad was gaan branden of de tanks waren ontploft.

Er zouden dan waarschijnlijk meerdere zo niet veel (ik zou een van de eerste zijn geweest die was gaan hemelenik stond er bovenop!)van ons zijn geweest die thuis niets van de brand hadden kunnen navertellen.

Vanaf deze plaats wil ik diep respect uitspreken voor de houding van onze commandant. Commandant het is bij de marine misschien ongebruikelijk maar toch wil ik het graag zeggen en dan weet ik uit naam van zeer velen te spreken: diep respect en dank voor de wijze waarop U in het kritieke uur elke paniek hebt weten te voorkomen. Het is en blijft doodzonde, dat juist de Isaac Sweers door brand werd getroffen.

Ik weet zeker dat verreweg de meeste van ons het uitermate betreuren dat we om die reden een week eerder thuisvaren. Liever waren we twee weken langer op zee gebleven als we dit hadden kunnen voorkomen. We hebben het als een slag ervaren, die onverwacht hard aankwam.

Maar het had erger gekund. God zij dank leven we allemaal nog. Daarom wilde ik deze dagopening aandacht vragen voor een woord uit de Bijbel.

Ik lees een gedeelte van Psalm116.

Boven Psalm 116 staat: gered uit doodsgevaar. Nou dat zijn we, gered uit doodsgevaar. Psalm 116: Ik heb de Here lief want Hij hoort mijn stem. Banden van de dood hadden mij omvangen, angsten van het dodenrijk hadden mij gegrepen. (We moesten en wilden er niet aan denken midden in de donkere nacht overboord te moeten springen in de woeste zee)

...angsten van de dood hadden mij gegrepen,...

Maar ik riep de naam des Heren aan: Heer, red mijn leven.

Genadig is de Heer. Onze God is een ontfermer.

Want gij hebt mijn leven gered van de dood. Ik zal wandelen voor het aanzicht des Heren in het land der levenden. Hoe zal ik de Heren vergelden voor al zijn weldaden jegens mij ?

Ik zal de naam des Heren aanroepen in de tegenwoordigheid van al zijn volk Halleluja.

Dat waren enkele woorden uit Psalm 116

'k geloof dat we met de Psalm dichter God dankbaar mogen zijn voor onze redding.

Dat wilde ik graag zeggen op deze vroege morgen.

Ik wens allen een goede dag, behouden vaart en wel thuis.

Met dank voor de aandacht

W.G. Ds R v.d. Berg

Beste Arie en LS,

Allereerst mijn complimenten voor de website <http://www.dewitteolifant.weebly.com> vol herinneringen.



Ook ik zat toen op het marine fregat Hr.Ms. Isaac Sweers in de nacht van 19/20 1968 als Kplrrmnt

Het was mijn 3e schip na de Ruyter en de Tjerk Hiddes. Ik heb nog wat leuke anekdotes als toevoeging aan het verhaal over DE BRAND.

Dat het bijna kantje boord was werd toen wel gezegd, maar kwam op die leeftijd bij mij minder binnen. "Er kon ons toch niet gebeuren?"

Het was zwaar weer. Windkracht 12 op de Atlantische oceaan en we zaten midden in een oorlogsoefening, naar ik mij herinner daarom ook nog eens verduisterd varend.

(scheepsverlichting uit)

Nu realiseer ik mij wel degelijk, dat het ook anders had kunnen aflopen. Na het lezen van dit verhaal komt alles opeens weer boven, alhoewel ik er nog steeds heel af en toe wel eens even lichtjes aan terug denk.

Er was een gematigde paniek van onder andere mijn oudere collega's die zeer meer bewust waren van het gevaar en die hun zwemvesten nog hadden liggen in de radiator werkplaats naast het stuurhuis waar Arie en de matroos er alles aan stonden te doen om het schip in de storm tegen de wind in te houden.

In de ruimte aan de andere kant van het stuurhuis, daar zat de telefooncentrale en daar lag mijn hele privé collectie van ca. 20 langspeelplaten die ik regelmatig gebruikte voor de AMUS (Amusements Omroep).

In de ruimte onder al deze genoemde ruimtes zaten de in brand staande omvormerruimte en de steeds door de brand verder opwarmende diesel/kerosine brandstof tanks. De omvormerruimte werd volgepompt met zout zeewater en helaas moest dat voor een deel van de bovenliggende ruimtes ook. Alles om het vuur onder controle te krijgen.

De paniek was zo groot, dat een helaas op slot zittende kast met reserve zwemvesten die tegen de buitenwand van het cafetaria in het achterschip aan hing, door sommige oudere collega's bijna van de muur afgetrokken werd. Ik had mijn zwemvest gelukkig gewoon bij mijn tampsje in het verblijf onder het cafetaria. Ik had, gedisciplineerd als ik was al mijn zwemvest om en mijn beste schoeisel aangetrokken met een witte handdoek om mijn nek. Dat waren de voorschriften voor 'schip verlaten'. Wij moesten ons dus gewoon rustig houden. "Geen paniek!!".

We gingen klaverjassen in het cafetaria. We hoorden dat de dominee op de brug onze Lieve Heer aanriep. Toch wel ernstig blijkbaar.. Maar het was zijn eerste reis als vlootpredikant. Even later ging zelfs het licht uit.. Noodverlichting overal... En uiteindelijk was de brand onder controle gebracht.

Wat ik mij nog wel herinner, is dat we inderdaad een klein omvormertje uit de WASP Heli hebben gesloopt om de Kelvin Hughes radar weer te kunnen laten werken.. Wel zo gemakkelijk bij het aanvaren op Plymouth en later naar Den Helder.

O.a. onze radoradar werkplaats en de telefooncentrale hebben dus ook een poos onder het zoute water gestaan. Wij moesten de volgende dag de dure Tektronix oscilloscopen en andere kostbare elektronische meetapparatuur goed met zoet water afspoelen. Die zijn bij thuiskomst afgedragen aan het MEB.

Ook mijn collectie LP's moest worden afgespoeld. Alle hoezen waren doorweekt en onbruikbaar geworden. Van de collectie platen heb ik er nog een paar in mijn bezit, maar nu met witte neutrale nietszeggende hoezen. Als herinnering aan deze gebeurtenis heb ik ze gehouden. Afspelen kan helaas niet meer. De platen waren allemaal krom....

Ik weet dat ik in die periode net voor de brand vaak het toen populaire nummer "FIRE" van The Crazy World of Arthur Brown opzette. Na de brand hebben we dat niet meer durven draaien.. Als je wilt weten waarom, zoek dit nummer dan maar eens op Spotify. Daar gaan je haren rechtop van staan en komen de herinneringen echt boven.....

Het is inderdaad raar, dat dit hele gebeuren nauwelijks aandacht heeft gekregen.

Waarschijnlijk zou het een te negatieve lading hebben gegeven voor mogelijke personeelswerwing campagnes voor de KM..

Na de brand ben ik weer een opleiding ingegaan en daarna nog de Amsterdam en een tropen term op Curacao. Daarna na mijn 8 jaar bij de KM de burgermaatschappij in.

Groetjes,
Ben Larkens

Heeft u ook een belevenis die u wilt delen?, schrijf dan even naar tenanker@kpnmail.nl en vermeld bij uw schrijven het telefoonnummer waarop de redactie u kan bereiken...



Deze extra editie over de ervaringen aan boord van Hr.Ms. Isaac Sweers wil ik beëindigen met een mededeling....

Ik heb nu ruim twee maanden lang verzocht de eventuele reacties te schrijven in het speciaal daarvoor bestemde gastenboek wat ik ervoor heb aangemaakt. Blijkbaar is dat voor velen een

probleem daar ik de reacties ondanks herhaaldelijke verzoeken nog veelvuldig op mail krijg en niet in het gastenboek.

Voraf gesteld ben ik uiteraard blij met zo wie zo alle reacties, positief of negatief, dus ga daar vooral mee door, maar heb besloten het gastenboek te laten voor wat het is en het te verwijderen, want blijkbaar is een reactie in de mail makkelijker.

Vanaf deze uitgave van ons web-magazine zal ik de leuke en/of relevante reacties gaan publiceren onder de naam "Lezers Post", opdat een ieder de reactie kan lezen.

Heeft u een andere suggestie, laat het me dan even weten want we doen het voor elkaar en vooral met elkaar, want deze webmagazine is voor ons allen.



Door de eeuwen heen is de aantrekkingskracht van zee op de mens ingrijpend groot.

De oneindigheid van de zee intrigeert en vandaar dat er spelenderwijs fantastische en bizarre vertellingen over het wel en wee van de oceanen zijn ontstaan. Geen wonder dat de zeeman voortdurend worstelt met de mysteries van de zee.

Geloof en bijgeloof op zee vertelt over Neptunus, watervrouwen, zeemonsters, kerk, schip en de dood, wereldlijke zeehelden, sierschepen, de Vliegende Hollander, luchtspiegelingen en de Bermudadriehoek. Boeiende vertellingen die het verschil tussen geloof en bijgeloof uitdiepen.

Over de auteur

Graddy Boven (1962) studeerde geschiedenis aan de Rijksuniversiteit in Groningen. Na zijn studie werkte hij als conservator en medewerker public relations in het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen en verrichtte daarnaast op projectbasis werkzaamheden

voor verschillende musea. Sinds 1994 is hij conservator collecties in het Marinemuseum in Den Helder. Graddy Boven publiceert regelmatig over uiteenlopende onderwerpen.

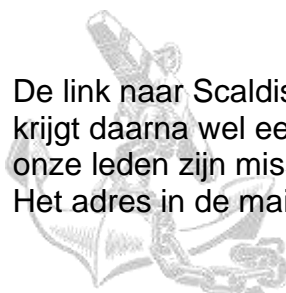
FANTASTISCHE EN BIZARRE VERTELLINGEN OVER DE OCEAAN

Door de eeuwen heen is de aantrekkingskracht van zee op de mens ingrijpend groot. De oneindigheid van de zee intrigeert en vandaar dat er spelenderwijs fantastische en bizarre vertellingen over het wel en wee van de oceanen zijn ontstaan. Geen wonder dat de zeeman voortdurend worstelt met de mysteries van de zee. Geloof en bijgeloof op zee vertelt over Neptunus, watervrouwen, zeemonsters, kerk, schip en de dood, wereldlijke zeehelden, sierschepen, de Vliegende Hollander, luchtspiegelingen en de Bermudadriehoek. Boeiende vertellingen die het verschil tussen geloof en bijgeloof uitdiepen.

€ 24,99

+ Reserveer dit boek

<https://www.walburgpers.nl/nl/book/9789462494459/geloof-en-bijgeloof-op-zee>



De link naar Scaldis werkt niet bij de eerste klik. Je krijgt daarna wel een verwijzing, maar sommige van onze leden zijn misschien huiverig om door te klikken. Het adres in de mail is: www.scaldismodelclub

Zou moeten zijn: www.scaldismodelclub.nl zonder die .nl vermelding gaat-ie in de foutmelding.

Lezers post !



Dank je weer een mooie uitgavespeciaal dat stukje over het verkopen van de Ruyter en het verhaal van die mevrouw met rijles van haar man....geweldig.. Ik lag dubbel en proeste (lachen) mijn koffie tegen mijn beeldscherm...ik moet weer rennen om het schoon te maken voordat het lekte op mijn papieren....

gr
Ben Derkink

