

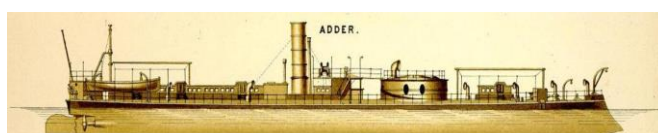
Scheveningen, 5 juli 2022

Attentie hier de brug. Manoeuvrerol, meerrol en ankerrol op post. De sluittoestand wordt Y, sluittoestand Y uitvoeren en handhaven. Uit. Zo zou het geklonken kunnen hebben op 5 juli 1882 in de ochtend aan boord van Zr. Ms. Adder. Het schip maakte zichzelf gereed voor het vertrek uit Buitenhuisen voor wat een routinetochtje naar Hellevoetsluis had moeten worden. Nou was er in die tijd nog geen scheepsomroep en werden dergelijke orders middels de bootsmansfluit, trompetgeschal of tromgeroffel gegeven. Het doel was hetzelfde, namelijk het schip gereed te maken voor vertrek naar zee. De eerste officier, LTZ 2 Michiel Smits RMWO, zal overal hebben rondgelopen, wellicht foeterend op de bemanningsleden die in zijn ogen niet snel genoeg deden wat ze moesten doen.

De wachtofficieren, de drie jaargenoten LTZ 2 Evert van Voorthuizen, LTZ 2 George Borel, LTZ 2 Gerhardus Jonckheer, zullen drukdoende zijn geweest hun voorbereidingen te treffen. Waren de navigatiemiddelen gebruiksgereed? Lag de kaart er? Was de loods er al? Routineklussen voor deze ervaren marineofficieren. Wat normaliter ook hoort bij de voorbereidingen is het controleren van de weersverwachtingen. De Adder was niet het meest zeewaardige schip van de Koninklijke Marine en mocht alleen met geschikt weer de zee op. Bij vertrek waren er echter ook op dat gebied geen bijzonderheden en om half tien 's ochtends vertrok Zr.Ms. Adder uit de haven van Buitenhuisen.

Eenmaal op zee sloeg het weer om. Er kwam een stevige westenwind te staan. Daardoor kon de Adder maar weinig behouden en bleef zij ter hoogte van Scheveningen hangen. Uiteindelijk werden de wind en de daardoor ontstane golven haar noodlottig en is zij iets na negenen in de avond met man en muis vergaan. Een groot drama voor alle opvarenden en natuurlijk hun familie en vrienden. Het vergaan van de Adder veroorzaakte een schokgolf door Nederland en de uitvaarten van de bemanningsleden vonden onder zeer grote belangstelling plaats. Niet alleen hier in Scheveningen, maar bijvoorbeeld ook in Den Helder en Deventer. Onder de slachtoffers waren dus ook de luitenants-ter-zee Smits, Borel en Van Voorthuizen. Het is bijzonder dat er vandaag familieleden van deze drie officieren aanwezig zijn en dat waardeer ik zeer.

Het moet toentertijd voor uw families een groot verlies en verdriet zijn geweest dat zij hun dierbaren verloren. En daarbij is het toch een klein wonder dat de familie Borel niet twee slachtoffers te betreuren had. Het plan was namelijk dat de broer van George, Willem Lodewijk, zou meevaren naar Hellevoetsluis. Op het station besloot Willem Lodewijk echter niet naar Buitenhuisen te gaan, maar naar zijn verloofde in Arnhem. Je zou kunnen zeggen dat de liefde hem gered heeft. Van de derde wachtofficier, Gerhardus Jonckheer, is geen familie aanwezig. Ik voel mij zelf echter wel enigszins verbonden met Gerhardus Jonckheer. Niet alleen vanwege het feit dat



hij ook marineofficier was, maar ook omdat hij begraven ligt in het Ginneken, in het zuiden van Breda, niet ver van de plaats waar ik woon.

De meeste van ons zullen trouwens wel een verbondenheid voelen, heb ik zo het vermoeden. Alleen al het feit dat u hier bent toont uw verbondenheid. Een verbondenheid die zich ook zichtbaar maakt in de gevolgen van de ramp. Want gelukkig is dit grote verlies niet zonder ook positieve gevolgen voorbijgegaan. De grootste scheepsramp uit de geschiedenis van de Koninklijke Marine heeft onder meer geleid tot het oprichten van de Nederlandse Kustwacht. Daar zal de volgende spreker, de directeur Kustwacht, Nicole Kuipers, zeker nog op terugkomen.

Ook heeft de ramp geleid tot het oprichten, op 10 april 1883, van "De Vereniging tot behandeling van de op de zeemacht betrekking hebbende onderwerpen" de voorloper van de huidige Koninklijke Vereniging van Marine Officieren. In alle jaren volgend op de ramp hebben de KVMO en haar voorgangers geijverd voor een op haar taak berekende zeemacht. En dat die nog steeds nodig is, bewijst de huidige veiligheidssituatie in de wereld en in het bijzonder die in Europa. Maar de KVMO ijvert voor meer dan alleen goed materieel. Het grootste goed is en blijft het personeel, de mensen die de Koninklijke Marine maken. De mensen die de operaties en de inzet van de Marine tot een succes maakten en maken.

Een ongeluk zit in een klein hoekje, zoals de brand gisteren aan boord van Zr.Ms. Zeeland heeft aangetoond. Gelukkig zijn daar helemaal geen mensen bij betrokken geweest en zijn er geen gewonden gevallen. En daardoor is het vooral heel vervelend wat er gebeurd is, maar van een echte ramp is gelukkig geen sprake. Het is door de mensen die omgekomen zijn bij het vergaan van Zr.Ms. Adder, dat het een grote ramp was. Niet dat zij er schuldig aan waren, maar omdat zij het niet te vervangen verlies vormden.

Je kunt altijd nieuwe schepen bouwen, deze mensen waren onvervangbaar. En daarom zullen wij hen blijven herdenken en zullen wij ernaar blijven streven dat de mensen die nu de Koninklijke Marine vormen zo veilig mogelijk hun zo belangrijke werk kunnen doen. Opdat de 65 mensen die zijn omgekomen, uiteindelijk toch niet voor niets het hoogste offer hebben gebracht.

Ik dank u wel

