

JAN GROENEVELD

[18.04.1913 – 19.11.1984]

- een kleine geschiedenis, in een grote historische context –



*“In times of war, but not before
God and Sailors we adore-ashore
But when war is over and peace remitted
God is forgotten and the Sailor quitted”*

Voorwoord

Ik heb met veel plezier, sentiment en fascinatie dit verhaal opgetekend.

Het plan om een verhaal op te tekenen over de onderhavige hoofdpersoon stamt al van enkele jaren terug. In juli 2019 heb ik namelijk met dit voornemen, na een fietstochtje door de Scheveningse- en Wassenaarse duinen, een onaangekondigd bezoek gebracht aan het Nederlands Instituut Militaire Historie (NIHM) te Den Haag. Daar werd ik op een sympathieke wijze ontvangen en kreeg ik naderhand de beschikking over documentatie van Jan z'n koopvaardij verleden. Dit leek me destijds een mooi vertrekpunt.

Het is er toen niet van gekomen. Maar nu heb ik er, als pensionado met alle tijd van de wereld, alsnog mijn tanden ingezet. Dit verhaal is vooral geschraagd op persoonlijke documenten, dito herinneringen en onderzoek in externe bronnen. Daar waar ik het nodig acht zijn voetnoten resp. bronverwijzingen aangebracht. De meeste 'kiekjes' komen uit een familiearchief en zijn daarnaast aangevuld met openbare afbeeldingen die de samensteller dezes op het internet heb gevonden.

Mijn dank voor hun waardevolle- en sympathieke bijdragen gaat uit naar Anne Beckers (senior informatiespecialist NIHM) en Ellen Klaver-Asscheman (freelance journalist AD). Ook dank ik mijn broer Kees en zus Marty voor hun bijdrage aan de totstandkoming van dit boek.

Het geciteerde gebed op de kaft aan de voorzijde is een zeeman 's variant op *a time for a prayer* van schrijver/dichter Rudyard Kipling.

Ik heb dit verhaal opgeschreven als eerbetoon aan mijn vader en omdat ik hem mis. Het is al met al een schitterende *reis in een episode uit zijn verleden* geworden: "waar het verleden sluimert, is het onbereikbaar dichtbij" (geparafraseerd uit een gedicht van Hans Tentije).

Tenslotte, ik ben Jan en mijn moeder dankbaar voor een avontuurlijke- en fijne jeugd. En *last but not least* dank ik de hoofdpersoon van dit narratief vooral dat hij zijn gevoel voor humor aan mij heeft overgeleverd.

Jan-Willem Groeneveld
Breda, mei 2024

Inhoudsopgave

Inleiding	1
1. Historische context	5
2. Een kleine geschiedenis	
2.1 SS CRIJNSSEN	7
2.1.1 Jan Groeneveld en de SS CRIJNSSEN	7
2.1.2. Jan Groeneveld gered door SS LEBORE	11
3. De U-boten	
3.1 U-504	13
3.2 U-172	13
Naschrift (trivia)	15
Bijlagen	19
1. PR impressies Koninklijke Hollandsche Lloyd SS GELRIA	20
2. Zakboekje Jan NV Koninklijke Hollandsche Lloyd / SS GELRIA	21
3. Zakboekje Koninklijke Marine Hr. Ms. Politiekruiser „Nautilus”	22
4. Persoonskaarten (origineel en schaduw) Jan Groeneveld	23
5. Scheepsbewegingen SS CRIJNSSEN juni 1942	25
6. Passagierslijst SS CRIJNSSEN 11.06.1942	26
7. Passagierslijst SS LEBORE 14.06.1942	28
8. Boek ‘varen in oorlogstijd’	29
9. Dankbetuiging Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën	30
10. Na 9 jaar is Jan herenigd met zijn familie [IJmuiden, 1948]	31
11. Huwelijksportretten Jan & Rie [IJmuiden, Willemstad, 1949]	32

Inleiding

Dit narratief gaat over mijn vader zaliger Jan Groeneveld. Ik heb het getiteld als een *kleine geschiedenis, in een grote historische context*. Het doet verslag over wat mijn vader, destijds een jongeman van 26 jaar, in de zomer van 1942 als koopvaardijbemanningslid in het Caraïbisch gebied en de daarop volgende oorlogsjaren heeft beleefd.

Jan Groeneveld (nader te noemen als Jan) werd geboren op 18 april 1913 te Vlaardingen en was de eerstgeborene van Willem Groeneveld [1887-1953] en Klazina Kal [1887-1980]. Het gezin is later uitgebreid met z'n broers Johan, Wim, Cor en zusters Nel en Rie.



Willem Groeneveld met z'n dochters Rie & Nel



Klazina Kal

Willem was, naar ik begrijp, een kundige ambachtsman als kuipersbaas en op enig moment is het gezin verhuisd van Vlaardingen naar IJmuiden. Het is aannemelijk dat de verhuizing destijds plaatsvond omdat in IJmuiden voor een kuiper meer emplooi te vinden was vanwege de florerende visserij en vishandel. Vooral in de jaren 20 (na WOI) van de vorige eeuw was het goed boeren in de IJmuidense visindustrie¹. Kuipen (houten vaten met stalen kransen) werden toentertijd op grote schaal toegepast voor de overslag van haring² (hedendaags nog steeds bekend als het *vaatje*); die bestemd was voor de nationale markt en vooral de lucratieve Duitse- en Engelse afzetmarkten.



Een kuiperij in de Haringhaven van IJmuiden [jaren 1920]



Vissershaven IJmuiden met fiere stoomtrolders

¹ Bron: *IJmuiden in de branding*, Jan J.E. van Baarsel [1980]

² Ik weet nog uit m'n jeugd dat mijn oma Groeneveld een (ongewassen/vettig) vispannetje op een petroleumstel in haar schuurtje had staan om er scholletjes in te bakken; nooit meer zo lekker gegeten!

Het gezin had het bepaald niet breed en als oudste kind c.q. zoon werd van Jan verwacht dat hij op jonge leeftijd een financiële bijdrage zou gaan leveren om mede de mondjes van het gezin te voeren. Dit speelde zich af medio 1929 en aan de vooravond van de wereldwijde economische crises (beurskrach/Wall Street/oktober 1929), waar de IJmuidense visserij en vishandel in de begin jaren '30 diep door zou worden getroffen³.

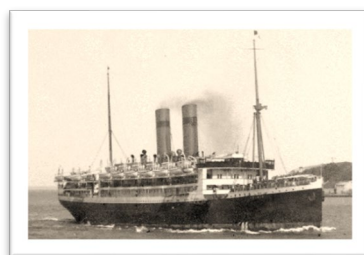
Jan voelde er kennelijk wel iets voor om een avontuur op zee aan te gaan; hij zag vermoedelijk als jongeman op *de Kop van de haven van IJmuiden* zeeschepen in- en uitvaren en droomde ervan hoe het op zee en vreemde havens zou zijn. Om te bepalen of hij wel zeebenen had, was zijn toenmalige *assessment* een oversteek over het Noordzeekanaal van IJmuiden-Velsen Zuid vice versa. Dit vond plaats op de veerboot (*Wijntje* genaamd) van de IJmuider veerbootexploitant Piet Donkersloot⁴.



De 'Wijntje' van Piet Donkersloot

Kennelijk is Jan van dat '*Wijntje*' niet ziek geworden want hij werd op 16-jarige leeftijd aangenomen als *bellenjongen* ('n manusje van alles) bij de NV Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL) op de SS GELRIA (GELRIA)⁵. De GELRIA liep in augustus 1914 van stapel en werd destijds geafficheerd als: de grootste, snelste, weelderigste en kostbaarste aanwinsten van de KHL voor de vaart op Zuid-Amerika⁶.

Tussen juli 1929 tot mei 1932 heeft Jan 16 zeereizen van Amsterdam naar Buenos Aires vise versa op de GELRIA gemaakt en deed daarbij vele overzeese havens aan⁷. Hij was gemiddeld 45 dagen van huis. Zijn laatste 3 zeereizen voor de KHL heeft Jan gevaren op de SS ORANIA resp. SS ZEELANDIA⁸. De GELRIA werd in 1934 door de KHL verkocht aan een Italiaanse rederij⁹



SS GELRIA in volle fleur

³ Bron: *IJmuiden in de branding*, Jan J.E. van Baarsel [1980]

⁴ Bron: mondeling overgedragen door mijn tante Rie ter Napel (echtgenote van broer Cor Groeneveld)

⁵ Bijlage 1 | PR impressies Koninklijke Hollandsche Lloyd | SS GELRIA

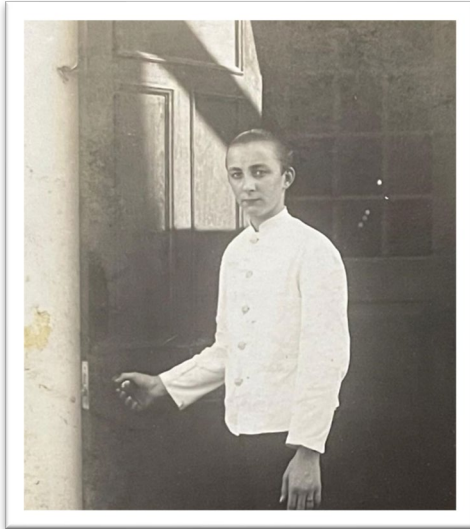
⁶ Bron: *IJmuiden in de branding*, Jan J.E. van Baarsel [1980]

⁷ Bijlage 1 | PR impressies Koninklijke Hollandsche Lloyd | SS GELRIA

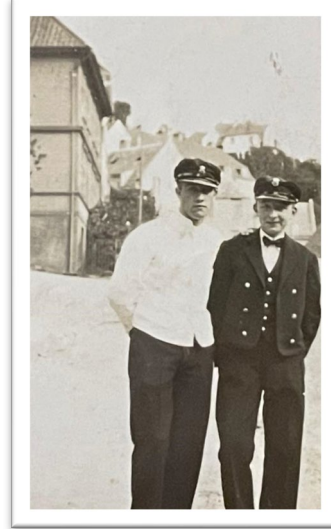
⁸ Bijlage 2 | zakboekje Jan Koninklijke Hollandsche Lloyd

⁹ Bijlage 1 | PR impressies Koninklijke Hollandsche Lloyd | SS GELRIA

Na door zeer goede beoordelingen¹⁰ te zijn opgeklommen tot *bellenjongen 1^e kl.* werd hij in mei 1931 bevorderd tot *dekjongen 1^e kl.* (dek schrobber). Zijn scheepsmaat gedurende zijn vele jaren op de GELRIA was de, uit Hamburg (Duitsland) afkomstige, matroos Johann ‘Johnny’ Vorderwülbecke.



Jan als bellenjongen op de GELRIA



Jan (rechts) met z'n maat Johnny

Ergens in 1932, de exacte datum heb ik niet kunnen achterhalen, is Jan in dienst getreden bij de Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij (KNSM) als bediende op de SS SIMON BOLIVAR. Vervolgens heeft Jan het daarna geschopt tot *hofmeester* op de SS CRIJNSSEN. Dit schip werd ingezet om vanuit haar thuishaven Willemstad (Curaçao) lijndiensten t.b.v. zowel vrachten als passagiers in het Caraïbisch gebied en Amerika te onderhouden.



SS SIMON BOLIVAR, zij liep in 1939 op een Duitse magnetische mijn in de monding van de Theems (Londen)

In de tussentijd heeft Jan van februari tot en met oktober 1933 zijn dienstplicht vervuld bij de Koninklijke Marine te Willemsoord (Den Helder) op de Hr.Ms. Politiekruiser „Nautilus”. In november 1938 is hij opgekomen voor een herhalingsoefening en heeft vervolgens in december van dat jaar groot verlof gekregen¹¹.

¹⁰ Bijlage 2 | zakboekje Jan Koninklijke Hollandsche Lloyd en foto's

¹¹ Bijlage 3 | zakboekje Koninklijke Marine / Hr.Ms. Politiekruiser „Nautilus” en foto's

Op het moment dat de Duitsers op 10 mei 1940 Nederland binnenvielen bevond een groot deel van de koopvaardij schepen, waaronder de CRIJNSSEN, zich buitengaats. Het toeval wilde dat de grootste reders van het land rond 10 mei in Londen waren voor overleg met de Engelse regering. Geluk bij een ongeluk: zij konden nu, mede op verzoek van de nog niet gevluchte Nederlandse regering, overleggen hoe het verder moest¹².

De Netherlands Shipping and Trading Committee (NSTC) werd opgericht, kortweg de *Shipping* genoemd. Deze organisatie, die onder toezicht stond van de Nederlandse regering in ballingschap, was verantwoordelijk voor alle activiteiten van de Nederlandse koopvaardij buiten bezet gebied. Een van de eerste oekazes was de invoering van de zogeheten Vaarplicht in juni 1940.

Die bepaalde dat alle Nederlandse zeelieden bij wijze van dienstplicht moesten blijven varen danwel weer moesten gaan varen. De Vaarplicht gold voor ruim 1.100 schepen met 32.000 bemanningsleden, waarvan ruim 18.000 Nederlanders. De meesten onder hen, waaronder Jan, waren op zee toen WO II uitbrak en zouden hun thuis en familie in geen jaren meer zien.

Door de Vaarplicht kwam Jan, na het eerder verleende grootverlof, in juni 1940 als dienstplichtige onder de wapenen om in 'onstuimige vaarwateren' een bijdrage te leveren als een *frontsoldaat op zee*.



SS CRIJNSSEN in onstuimig vaarwater

Hier neemt dit narratief een *kleine geschiedenis, in een grote historische context* z'n aanvang.

¹² Bron: Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945

1. De historische context

Door de Japanse aanval op Pearl Harbour [07.12.1941] was Amerika betrokken geraakt in WOII. Operatie *Paukenschlag* ( *Drumbeat*) was, de aanleiding tot de eerste Duitse aanvallen op de Amerikaanse scheepvaart in de Oostkustelijke Amerikaanse (incl. Mexico) wateren.

Het was kennelijk een verleidelijke uitdaging voor admiraal Karl Dönitz, destijds de opperbevelhebber van de *Deutsche Kriegsmarine*, en zijn U-bootcommandanten om de Amerikaanse schepen in hun wateren te treffen. Zolang de Amerikanen nog niet de tijd hadden hun verdediging adequaat te organiseren en hun koopvaardischepen onder te brengen in konvooien, beloofde het westelijk deel van de Atlantische Oceaan tot een terrein van prijsschieten te worden, m.a.w. de schepen waren *sitting Ducks*.

Dönitz besloot om nog meer U-boten op patrouille te zenden, waaronder IXB- en IXC-boten, die op dat moment ingezet waren in de middellandse zee in de omgeving van Gibraltar¹³. Deze vloten (*Flottielje*) van U-boten hadden ruimere brandstofcapaciteit en een grotere torpedolaadvermogen. Hierdoor waren ze op langeafstanden patrouilles effectiever inzetbaar, die duurden gemiddeld zo'n 70 dagen eer ze terugkeerden op hun thuisbasis.

De strijd in Amerikaanse wateren bleef voortduren tot juni 1942. Tijdens deze operatie werden 609 schepen (zo'n 3 miljoen ton ruimte) tot zinken gebracht en gingen duizenden levens verloren. Dit betrof hoofdzakelijk koopvaardijpersoneel. De Duitsers verloren 22 onderzeeboten. In deze maanden werd een kwart van alle schepen die gedurende WOII tot zinken werden gebracht vernietigd. Het jachtterrein voor de U-boten werd daarna verlegd naar de Caribische Zee.

Strategisch gezien was het Caribisch gebied zowel voor de Amerikanen als de Duitsers van important belang. Grondstoffen voor brandstofolie en ertsen zoals bauxiet (aluminium) waren vanuit landen als Venezuela, Suriname en de Antillen ruimschoots leverbaar. Daarnaast waren er Zuid Amerikaanse landen die volop koffie, thee, suiker, vlees en vers fruit konden leveren. Voor de Duitse 'Kriegsmarine' dus een uitdaging om de aanvoerlijnen te verstoren c.q. te elimineren.

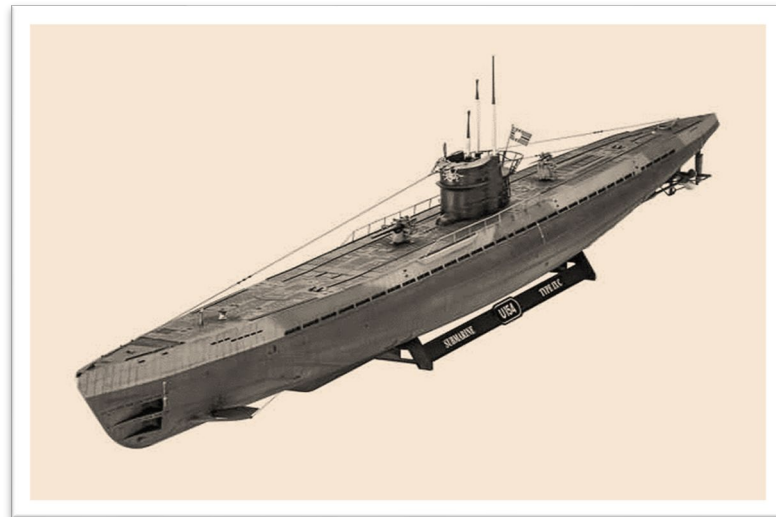
De aanvalsgolf bereikte daarnaast steeds vaker het doelgebied van de oliehavens op de Caraïbische eilanden zoals Curaçao en Aruba. Het succes bracht Dönitz ertoe om ook U-boten met een kleiner bereik deze kant uit te sturen. De U-boten werden hiertoe aangepast: alle beschikbare ruimte werd gebruikt om voorraden op te slaan. In veel gevallen werd dieselolie in de zoetwater tanks opgeslagen en voeren U-boten met een zeer lage snelheid om brandstofolie te besparen.

Als gevolg van de successen en de gretigheid om nog meer succes te boeken, vertrokken er steeds meer U-boten met geestdriftige bemanningen naar dit veelbelovende jachtterrein. Tot hun eigen verbazing bleek een gemiddelde U-boot de Atlantische Oceaan over te kunnen steken en dan nog voldoende brandstof over te hebben om enkele weken patrouilles uit te voeren.

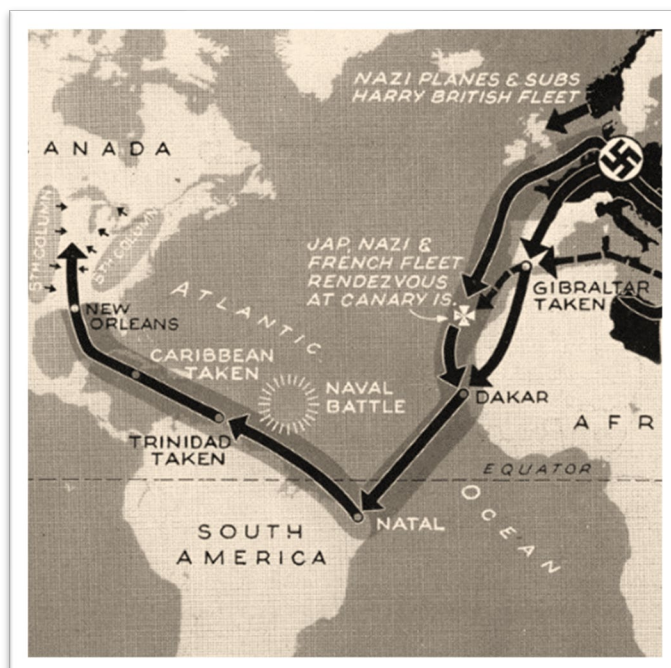
¹³ Zie de iconische film *Das Boot* (Wolfgang Petersen, 1981)

Als de U-Boten niet opgejaagd werden en niet met hoge snelheid hoefden te varen bleek, bij een constante snelheid, meer brandstof kon worden bespaard. Het bevel werd gegeven om alle U-boten die, in Frankrijk in Lorient, St Nazaire en Brest, beschikbaar waren zo snel als mogelijk naar de Caraïbische zee uit te zenden.

Omdat de koopvaardij schepen in konvooi gingen varen werd een nieuwe aanvalstactiek ingezet; de zogeheten *Rudeltaktik* (🇬🇧 *Wolfpack*). Deze tactiek hield in dat met meerdere duikboten, tussen de konvooien door, werd aangevallen. Hoewel deze tactiek wordt toegedicht aan Dönitz, is de feitelijke bedenker daarvan de meest succesvolste U-boot kapitein Otto Kretschmer.



U-Boot type IXC (bekend uit 'Das Boot')

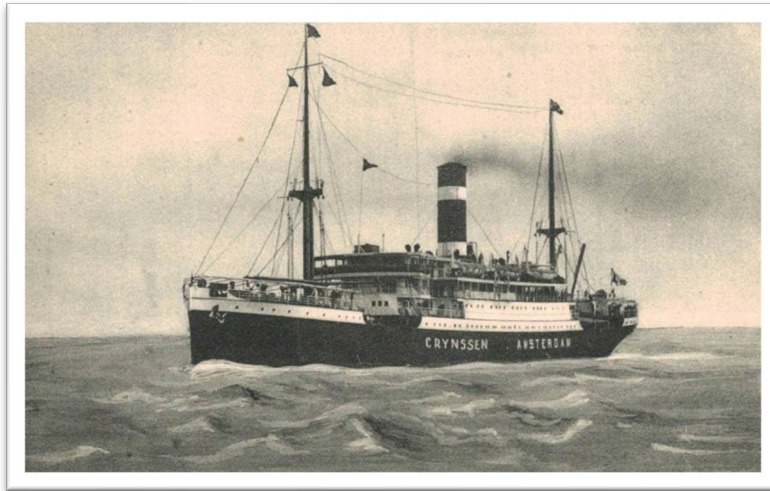


Plastische weergave van de aanvalsstrategie van Nazi Duitsland in het Caraïbisch gebied

2. Een kleine geschiedenis

2.1 SS CRIJNSSEN

De SS CRIJNSSEN liep op 21.10.1919 te Rotterdam in het dokwerk Feyenoord van stapel. Aanvankelijk heette het schip de PRINS MAURITS maar voor de te waterlating omgedoopt in de SS CRIJNSSEN (CRIJNSSEN). De CRIJNSSEN was een vracht annex passagiersschip dat vanaf 31.01.1927 eigendom was van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM). Het schip werd vanaf 1939 ingezet in het Caraïbisch gebied om vrachten en passagiers in lijndiensten te vervoeren vanuit de thuishaven Willemstad (Curaçao) naar Suriname, Venezuela en Amerika.



SS CRIJNSSEN in volle fleur

2.1.1 Jan Groeneveld op de SS CRIJNSSEN

Jan is bemanningslid van de CRIJNSSEN geworden in de functie van *hofmeester*¹⁴. Getuige zijn verhalen over deze periode was het in die tijd rustig op de vaarroutes in het Caraïbisch gebied en heerste er een zekere zeevaart romantiek. Jan was destijds 26 jaar oud.



Jan (rechts resp. in het midden) als hofmeester op de SS CRIJNSSEN eind jaren 1930 in smetteloos wit, ook z'n schoenen waren wit

¹⁴ Bijlage 4 | Persoonskaarten Jan Groeneveld (bron NIHM)

Na de Japanse aanval op Pearl Harbour in december 1941 waardoor Amerika in WOII werd betrokken, veranderde de situatie in juni '42 dramatisch voor de scheepvaart in de Caraïbische zee.

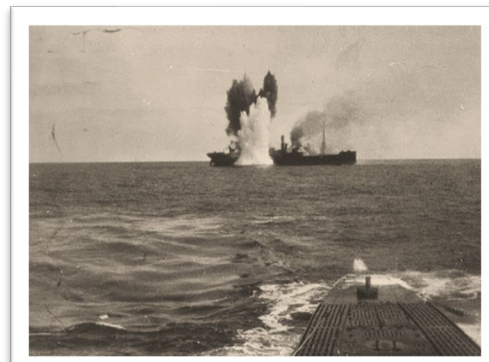


SS CRIJNSSEN overgeschilderd in 'oorlogsgrijs'

Op 7 juni 1942 vertrok de CRIJNSSEN¹⁵, intussen overgeschilderd in oorlogsgrijs, vanuit Willemstad Curaçao met bestemming New Orleans (Amerika). De kapitein was de 59-jarige Willem van der Giessen. Buiten de reguliere bemanningsleden waren de meeste passagiers opvarenden van eerder getorpedeerde schepen. Dertien man kwamen van de Panamese tanker SYLVAN ARROW, die werd getorpedeerd door U-155 op 20 mei van dat jaar. Negen anderen waren afkomstig van de Noorse tanker LISE die tot zinken was gebracht door de U-69 op 12 mei naar de kleder was gejaagd. Beoogd was om ze in New Orleans af te zetten.

Bovendien behoorde een 50-jarige Nederlandse stewardess, als enige vrouw, tot de passagiers. Vermoedelijk was zij in dienst van het West-Indisch Bedrijf der KLM, die gedurende de oorlog vanuit Willemstad routes naar Jamaica, Haïti en Venezuela in het Caribisch gebied bleef vliegen. Mogelijk moest zij vanuit New Orleans een nieuwe dienst oppakken?

Op 11 juni 1942¹⁶ om 02.10 AM op 18.14.N.Br en 85.11.W.L vuurde de U-504 een reeks van vier torpedo's af op de onbegeleide CRIJNSSEN. Vanaf een afstand van 2200 meter raakte twee daarvan de CRIJNSSEN midscheeps.



Impressie van een U-Boot voltreffer op een koopvaardijship (bron: Beeldbank WO2-NIOD)

¹⁵ Bijlage 5 | Scheepsbewegingen SS CRIJNSSEN juni 1940 (bron NIHM)

¹⁶ Europese tijd (CET)

Ongeveer 15 minuten voor de aanval had het schip een waarschuwing gekregen over een gedecteerde U-Boot in het gebied. De kapitein probeerde het gevaar te ontwijken door onmiddellijk naar het westen te varen en op volle snelheid te zigzaggen, maar de U-Boot achtervolgde haar.

Men moest in de U-boot snel handelen door om te draaien en alle boegtorpedobuizen vanaf een vrij grote afstand op het snelle schip af te vuren. Toen ontdekte de U-Boot bemanning dat beide torpedobuizen op het achterschip buiten gebruik waren. Dit gebeurde net voordat ze zich in een gunstige positie bevonden om ze af te vuren.

Het kostte enige tijd om de CRIJNSSEN na de eerste treffers tot stilstand te brengen, omdat de mannen die beneden de wacht hielden in de machinekamer moesten evacueren toen deze onder water kwam te staan en de motoren bleven draaien totdat de hoofdmachinist en de derde machinist erin slaagden de belangrijkste stoomkleppen naar de ketels te sluiten.

Terwijl het schip langzaam bij de boeg begon te zakken, verliet de bemanning (waaronder mij vader), passagiers en kanonniers het schip in de drie reddingssloepen aan bakboordzijde (nrs. 4,5,6) en één stuurbootzijde (nr.1). De enige reddingssloep die aan stuurboord beschikbaar was omdat de explosies boot 2 volledig hadden vernield en de *davits* (takels) van boot nr. 3 hadden beschadigd. Alleen de kapitein, de tweede officier en twee stewards bleven toen achter op het schip om een zoektocht in te stellen naar achtergebleven bemanningsleden.

De radio-operators waren niet in staat noodsignalen uit te zenden omdat beide antennes waren uitgevallen en de draadloze noodset bevond zich in de aan stuurbootzijde vernielde reddingssloep.

In de tussentijd voerde de U-504 een poging uit tot de genadeslag (*coupe de grâce*) door vanuit één van de gerepareerde achtersteven torpedobuizen af te vuren, maar miste.

De U-boot commandant constateerde dat er nog steeds mensen aan boord waren en de U-504 kwam een uur na de eerste aanval plots aan de oppervlakte.

Jan omschreef dit feit, omdat hij er getuige van was, dat de U-Boot commandant op dat moment door zoeklichten ondersteund en met een op de drenkelingen gerichte dek mitrailleur, de drenkelingen toeflakte “wo ist der Kapitän!?” Zou Jan toen ook gedacht hebben aan zijn Duitse maatje Johnny, die mogelijk als bemanningslid op een U-Boot terecht was gekomen!?

Niemand in de sloepen reageerde hierop omdat men het eenvoudigweg niet wist, ik vermoed dat de drenkelingen doodsangsten hebben doorstaan en het hun dun langs de benen liep.

Om 03.31 uur vuurde *das Boot* een tweede poging tot een *coup de grâce* af vanaf een herladen boeg torpedobuis die de CRIJNSSEN aan bakboord net achter de brug vol raakte en het schip snel deed zinken (binnen zeven minuten na het kapseizen naar bakboord).

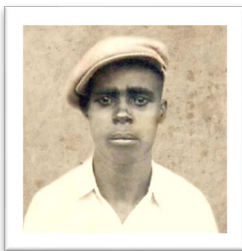
De vier mannen (de kapitein c.s.) die nog aan boord waren lanceerden snel een vlot. De verschillende reddingssloepen en vloten raakten in het duister van elkaar gescheiden.

De 40 opvarenden (waaronder kapitein Van der Giessen) wisten met een vlot resp. reddingssloep de kust van Mexico te bereiken. Daarnaast werden 49 opvarenden, waaronder Jan, diezelfde dag opgevist door het Amerikaanse vrachtschip de SS LEBORE¹⁷.



Positie SS CRIJNSSEN coupe de grâce op 11.06.1942 door U-504

Eén bemanningslid van de CRIJNSSEN, de Arubaan Juan Cancio Coffi (25 jr), is bij deze confrontatie om het leven gekomen.



Juan Cancio Coffi



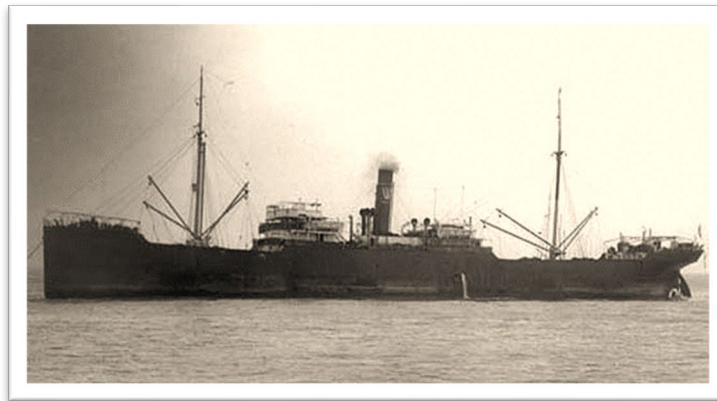
Oorlogsmonument Willemstad met daarop vermeld Coffi, J.C.



¹⁷ Bijlage 6 | Passagierslijst SS CRIJNSSEN 11.06.1942 (bron UBoat.net)

2.1.2 Jan Groeneveld gered door de SS LEBORE.

De SS LEBORE (LEBORE) was een Amerikaans vrachtschip, gebouwd in 1923 door de Bethlehem Shipbuilding Corp. Ltd. Eigenaar was de Ore Steam ship Corp. te New York. De LEBORE vervoerde bulkgoederen vanuit het Caribisch gebied naar Amerika.



SS LEBORE

Op 14 juni 1942 om 08.54 uur¹⁸ vuurde de U-172 een torpedo af op de ongeëscorteerde LEBORE . De kapitein was John William Jimmyer, die met 10,4 knopen ongeveer 200 mijl ten noorden van Cristobal ,Panama, een niet-ontwijkende koers volgde.

De U-172 had om 04.03 en 07.43 uur al twee salvo's van twee torpedo's op het schip afgevuurd, maar de eerste werd niet te water gelaten vanwege storingen en de tweede miste. Een uitkijk op LEBORE zag het kielzog van een torpedo op 400 voet van het schip, maar de stuurman had geen tijd om de torpedo te ontwijken, die aan stuurboordzijde insloeg. De explosie veroorzaakte een gat in de vleugeltank en blokkeerde een dekkanon. De LEBORE was bewapend met 4 dekkanonnen. De tank vulde zich snel met water en zorgde ervoor dat het schip 45° slagzij maakte naar stuurboord.

Om 09.18 uur werd het schip in de machinekamer geraakt door een salvo aan granaten van het dekkanon van de U-172. Uiteindelijk is de LEBORE gekapseisd nadat ze weer door een torpedo werd geraakt. Het schip zonk uiteindelijk om 12.35 uur.

De zeven officieren, 32 bemanningsleden, zes gewapende bewakers en 49 overlevenden van de CRIJNSSSEN (die dus op 11 juni waren opgepikt nadat hun schip die dag door de U-504 tot zinken was gebracht) verlieten het schip in drie reddingsboten en vier vlotten. De eerste assistent-machinist slaagde er niet in het schip te verlaten en verdronk.

40 overlevenden werden opgepikt door USS TATTNAL nadat de reddingssloepen en vlotten op 16 juni door een Amerikaans verkenningsvliegtuig waren opgemerkt.

¹⁸ Europese tijd (CET)



Positie SS LEBORE coupe de grâce door U-172 op 14.06.1942

Jan werd met 24 lotgenoten door de Amerikaanse kanoneerboot USS EIRE (EIRE) opgevisht uit hun ronddobberende reddingssloep. De EIRE had eerder die dag ook 28 opvarenden, die geland waren op St. Andrews Island, aan boord genomen¹⁹.



Impressie van een getorpedeerd schip en middels sloepen vluchtende bemanning (bron: Beeldbank WO2-NIOD)



USS EIRE

Alle door de USS EIRE opgeviste opvarenden werden op 17 juni 1942 in Cristóbal (Colón/Panama) aan land afgezet. Hier hadden Amerikanen destijds een *USS Marine base*. Het is mij niet bekend wanneer in 1942 en op welke wijze (door de lucht óf over zee) Jan is gerepatrieerd naar Curaçao.



USS Marine base Christóbal (Colón, Panama)

¹⁹ Bijlage 7 | Passagierslijst SS LEBORE 14.06.1942 (bron UBoat.net)

3. De U-boten

3.1 U-504

Was van het type IXC U-Boot (*das Boot*) en is op 2 mei 1942 vertrokken vanuit Lorient (Bretagne/Frankrijk) onder het commando van Korvettenkapitän Hans-Georg Friedrich ‘Fritz’ Poske.

Aan boord waren, naast officieren en onderofficieren, ca. 25 bemanningsleden. Ze was in de uitvoering van deze operatie redelijk succesvol met 5 voltreffers (waaronder de CRIJNSSEN) in haar patrouilles in de Caraïben.

Op 7 juli 1942 keerde de U-504 na 67 dagen op patrouille in de Caraïbische zee terug in haar thuishaven Lorient. Poske werd in november 1942 onderscheiden met het *Ritterkreuz des Eisernen Kreuz* en in 1945 met het *Kriegsverdienstkreuz 1. Klasse*. In zijn U-Boot carrière heeft hij 15 schepen naar de kelder gejaagd (78.000 ton ruimte).



Korvettenkapitän Hans Georg Friedrich “Fritz” Poske



Embleem U-504

Na de oorlog heeft Poske 11 maanden in Brits krijgsgevangenschap gezeten. In 1951 is hij benoemd bij de Duitse marine. In 1963 is hij met pensioen gegaan in de officiersrang van *Kapitän zur See*. Hij is overleden op 01.10.1984 te Wachtberg-Niederbachem (Duitsland).

3.2 U-172

Was van het type IXC U-Boot (*das Boot*) en is op 11 mei 1942 vertrokken vanuit Lorient (Bretagne/ Frankrijk) onder het commando van Korvettenkapitän Carl Emmermann²⁰.

Aan boord waren, naast officieren en onderofficieren, ca. 25 bemanningsleden. Op 21 juli 1942 keerde de U-172 na ruim 70 dagen op patrouille in de Cariben terug in haar thuishaven Lorient.



Korvettenkapitän Carl Emmermann



Embleem U-172

²⁰ Trivia: zijn achternaam is in de meeste publicaties gespeld als Emmermann, zijn biograaf Luc Braeuer spelt het echter als Emmerman.

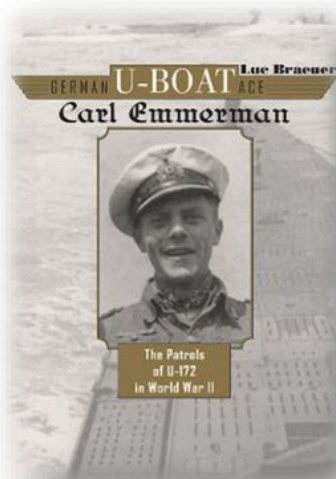
Emmermann werd in november 1942 onderscheiden met het *Ritterkreuz des Eisernen Kreuz* en vervolgens nog met hoge onderscheidingen voor zijn prestaties, zoals het *Ritterkreuz mit Eichenlaub* en *U-boot Kriegsabzeichen mit Brillanten*.



Uitreiking 'Ritterkreuz des Eisernen Kreuz' door de Führer aan Carl Emmermann

Hij was de op 13 na succesvolste U-boot kapitein, onder zijn commando werden 26 schepen (152.000 ton ruimte) naar de kelder gejaagd en kreeg daardoor het Duitse predicaat *U-boot Ace*. De Franse historicus Luc Braeuer heeft In 2018 een biografie over zijn wapenfeiten gepubliceerd. Er is veel beeldmateriaal op het internet over hem te vinden; ongetwijfeld destijds gebruikt voor propaganda doeleinden in Nazi Duitsland²¹.

In 1945 is hij geïnterneerd in Brits krijgsgevangenschap. Na terugkeer in Duitsland heeft hij ingenieursopleiding voltooid en is vervolgens een succesvol zakenman geworden. Hij is overleden op 25.03.1990 te Celle (Duitsland).



Biografie Carl Emmermann (ISBN9780764355660)

²¹ Zie de rol van Herbert Grönemeyer in de film *Das Boot* als oorlogsverslaggever Leutnant Werner

Naschrift (trivia)

Jan heeft dus 2 serieuze U-Boot aanvallen (U-504 resp. U-172), in de Caraïbische zee, meegemaakt c.q. overleefd.

Wat ik mij herinner uit gesprekken over deze gebeurtenissen is, dat Jan hiervan laconiek gewag maakte; met name over het feit dat deze gebeurtenissen zich zo kort op elkaar volgden “lag ik de ene dag in het water en de dag erop weer!” Als de grootste impact van deze gebeurtenissen, naast zijn persoonlijke bezittingen, beschouwde hij het verlies van een zorgvuldig opgebouwde postzegelverzameling gedurende zijn vooroorlogse koopvaardij jaren “die liggen dus voor eeuwig op de bodem”. Ik kan mij overigens niet indenken dat hij destijds geen doodsangsten heeft doorstaan, maar hij heeft hier nooit expliciet uiting aangegeven. Een van Jans’ karakteristieke uitspraken in dit verband was *when the ship is sinking the rats are leaving the ship; goodbye rats!*

Jan moet trouwens wel interesse hebben gehad in de lotgevallen van de Nederlandse Koopvaardij 1940-1945; ik ben namelijk het boek *varen in oorlogstijd*²² in zijn nalatenschap tegengekomen. Ik (en ook mijn broer Kees) kan daaruit een imponerend verhaal herinneren over opvarenden die 83 dagen op een vlot rond hebben gedreven.

Zijn verhalen over een Zuid-Amerikaanse schone, Dolores genaamd, die hij in de vooroorlogse jaren ontmoette in ’n zeemansbar in Buenos Aires waren vaak onderwerp van hilarische gesprekken. Daarnaast heb ik zijn ontmoetingen en gesprekken, in de naoorlogse jaren, met Henri Charrière (Papillon)²³, die het hotel/restaurant *Le Veracruz* in Maracaibo uitbaatte, fascinerend gevonden.

Memorabel voor is mij nog, dat Jan kennelijk een fascinatie had voor krokodillen. Hoewel dit psychologie van *de koude grond* is; de U-504 had een embleem van een aan de oppervlakte verschijnende en ogenschijnlijk hongerige alligator. Dit was *das Boot* die aan oppervlakte verscheen nadat de CRIJNSSEN aan het kapseizen was; heeft Jan dit embleem toen vanuit zijn reddingssloep opgemerkt en in z’n gedachten opgeslagen? Hij kocht jaren nadien, in Venezuela, een opgezette alligator die nu bij mij thuis op een boekenkast staat. De gelijkenis met het U-504 embleem is naar mijn smaak op z’n minst frappant te noemen.



Embleem U-504



De opgezette Kaaiman op m'n boekenkast

²² Bijlage 8 | *Varen in oorlogstijd*, S.J. Graaf van Limburg Stirum (1948)

²³ Henri Charrière alias Papillon was een Franse crimineel die werd veroordeeld tot een levenslange gevangenisstraf op het beruchte Duivelseiland (Frans-Guyana) waarvan hij in 1944 ontsnapt is en zich vestigde in Maracaibo (Venezuela). Met zijn boek en verfilming (met in de hoofdrollen Steve McQueen en Dustin Hoffman) heeft hij een fortuin vergaard.

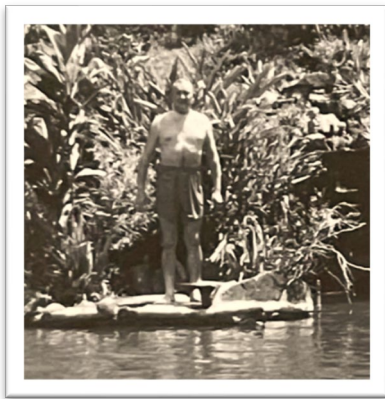
Na terugkeer op Curaçao, als opvarende der koopvaardij, ontving Jan met permissie van de autoriteiten ontslag om niet meer onder vaarplicht te dienen²⁴. Jan is daaropvolgend in december 1942 manager geworden van de Piscadera Bay Club te Willemstad.

Dit was een aantrekkelijk oord en pleisterplaats voor Amerikaanse soldaten die daar gelegerd waren en KLM bemanningsleden²⁵. De KLM (destijds: KLM voor Nederlandse Koloniën) verzorgde in die tijd nog steeds lijndiensten in de Cariben en naar Amerika.



De Piscadera Bay Club Curaçao de jaren '42

Daar overkwam Jan bijna alsnog een *coupe de grâce* in de Caraïbische zee. Op een vroege ochtend ging hij zoals gewoonlijk zwemmen en dook met zijn hoofd recht op een, onder het wateroppervlakte gelegen, rots. Een collega kok en zwemmaat is hem toen nagedoken omdat hij vond dat Jan wel erg lang onder water bleef en vond hem vervolgens bewusteloos op de bodem. Jan belandde met een levensbedreigende nekfractuur in het Sint-Elisabeth Hospitaal te Willemstad en is na 6 maanden intensieve verpleging hiervan volledig hersteld.



*Jan voor z'n ochtendlijke duik
in de Caraïbische zee*



Sint-Elisabeth hospitaal Willemstad

Vele jaren nadien kwam Jan op een receptie te Katwijk in gesprek met een persoon die zijn oud collega hofmeester IJsbrand Guijt op de CRIJNSSEN bleek te zijn. Toen Jan zijn naam noemde reageerde die met “ik heb Jan Groeneveld gekend maar die is naar mijn weten overleden nadat hij zijn nek heeft gebroken tijdens een duik in zee!?”

²⁴ Zie bijlage 3 | persoonskaarten Jan Groeneveld

²⁵ Bijlage 9 | Dankbetuiging ‘KLM voor Nederland en Koloniën’

Waarop Jan antwoorde met “nou die Jan, staat hier gezond en wel voor je!” Dit heuglijke wederzien werd vervolgens met de nodige *jajem* gevierd.

Op 01.10.1945 is Jan in dienst getreden bij The Caribbean Petroleum Company (CPC), onderdeel van de Koninklijke Shell, in de functie van manager van het CPC Hotel te Maracaibo (Venezuela).



Jan (rechts) met een collega in de tuin van het CPC hotel te Maracaibo

Dit hotel was bestemd voor Nederlandse- en Engelse Shell expatriates en hun gezinnen alvorens deze definitief gehuisvest zouden worden, waarvoor Jan eveneens verantwoordelijk was. Hij heeft in deze periode een grote- en innige vriendenkring opgebouwd waarvan velen ‘ooms en tantes’ van de samensteller dezes zijn geworden.

Jan keerde ergens in 1946, nadat hij zijn familie in 7 jaar tijd niet meer had gezien, met verlof terug in IJmuiden²⁶. Ondanks óf juist daardoor is hij een oprechte- en zorgzame familieman geworden; hij keek er steeds naar uit om zijn geliefde moeder, broers en zussen te zien.

Zijn familie had trouwens in de oorlogstijd vele verschrikkingen doorstaan (evacuaties, tewerkstellingen in Duitsland, razzia's e.d.). IJmuiden werd toentertijd onbeschaamd geknecht door de Duitse bezetters (*de moffen*). Daarenboven werd IJmuiden (m.n. de Hoogovens en Schellbootbunkers) in 1944 stevig gebombardeerd door de geallieerden en dat leidde tot een apocalyptische inferno voor de IJmuidense bevolking en Jans' familie.



Bombardement door de geallieerden op de Schellbootbunkers [IJmuiden, 1944]



De vishal en vissershavens werden zwaar getroffen [IJmuiden, 1944]

²⁶ Bijlage 10 | na 7 jaar is Jan herenigd met z'n familie [IJmuiden 1946]

Op 17 april 1950 ontving Jan het *Oorlogsherinneringskruis met gesp* voor algemene oorlogsverrichtingen Oorlogsdienst Koopvaardij 1940-1945 en werd hem een 'bescheiden' oorlogspensioen toegekend.



Het oorlogsherinneringskruis met gesp

Jan is op 18.05.1949 getrouwd met Maria Adriana (Rie) Hoek. Omdat hij destijds in Venezuela verbleef vond het wettelijke huwelijk in IJmuiden met *de handschoen* plaats en was de *stand-in* bruidegom zijn geliefde broer Wim²⁷. Twee weken daarna is Rie hem vanuit IJmuiden nagereisd (ongetwijfeld een ongewis avontuur voor haar). De kerkelijke huwelijksinzegening vond plaats op 02.06.1949 in de NH Emma kerk te Willemstad (Curaçao) en dit huwelijk werd voorgegaan door de eerwaarde Ds. C.Th. Steenstra.

Op 19.11.1984 is Jan, in de leeftijd van 71 jaar, overleden bijgevolg van een acute hersenbloeding en is ter aarde besteld op de NH Begraafplaats Dorpskerk Wassenaar.



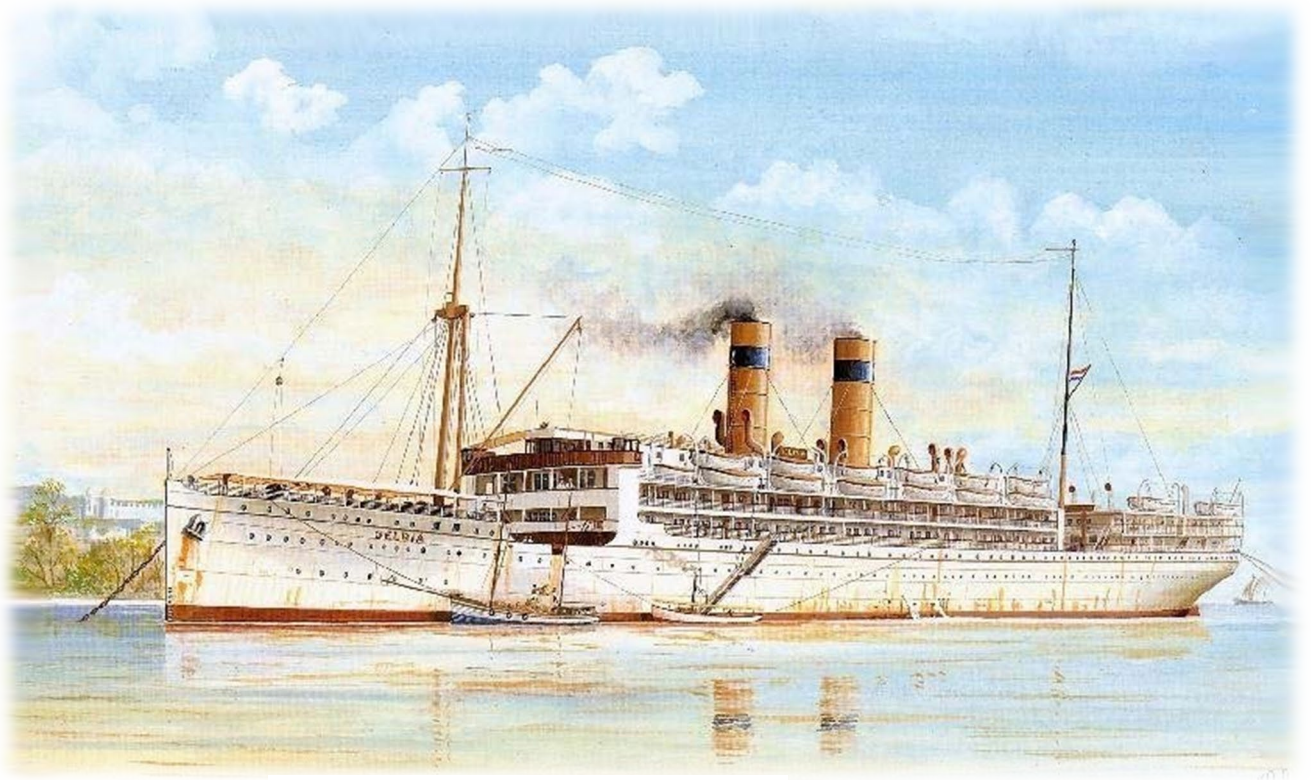
Het graf van Jan en zijn geliefde echtgenote Rie te Wassenaar

²⁷ Bijlage 11 | Huwelijksportretten Jan & Rie [mei/juni 1949]

Bijlagen

1. PR impressies Koninklijke Hollandsche Lloyd / SS GELRIA
2. Zakboekje Jan | Koninklijke Hollandsche Lloyd en foto's
3. Zakboekje Koninklijke Marine | Hr.Ms. Politiekruiser „Nautilus” en foto's
4. Persoonskaarten (origineel en schaduw) Jan Groeneveld
5. Scheepsbewegingen SS CRIJNSSEN juni 1942
6. Passagierslijst SS CRIJNSSEN 11.06.1942
7. Passagierslijst SS LEBORE 14.06.1942
8. Boek 'varen in oorlogstijd', S.J. Graaf van Limburg Stirum, 3^e druk 1948
9. Dankbetuiging Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën
10. Na 7 jaar is Jan herenigd met zijn familie [IJmuiden, 1946]
11. Huwelijksportretten Jan en Rie [IJmuiden, Willemstad/Curaçao, 1949]

Bijlage 1



Een fraaie 'artist's impression' van de SS Gelria

Er was geen enkele twijfel, dat de Gelria in haar tijd een uiterst luxueus schip was. Het was zelfs zo dat de Britse publicatie 'The Shipping Illustrated' verklaarde dat zij het schip van het jaar was.

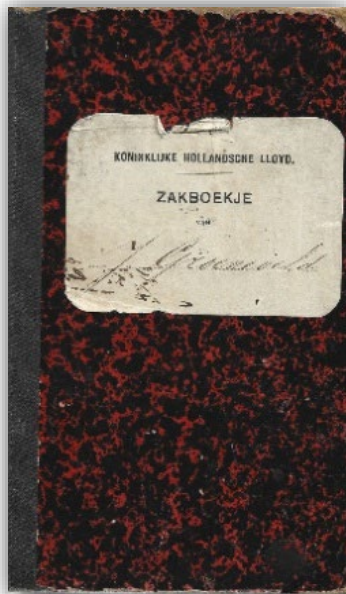
Haar faciliteiten waren gewoonweg spectaculair: een lounge ingericht in een empirestijl met een verbazingwekkende Nederlandse stijl en met een verhoogde galerij voor een orkest dat er doorgaans speelde. Er was een luxe rookruimte (een tevreden roker is immers geen onruststoker) en er was, iets wat in die tijd ongehoord was, namelijk een telefoon in de alle buitengewoon comfortabele hutten der 1^e klasse!

Haar reisschema was als volgt: Amsterdam- Southampton- Cherbourg-Vigo-Lissabon-Las Palmas-Pernambuco-Bahia-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Aires en terug. Deze reis nam gemiddeld genomen zo'n 45 dagen in beslag.

Jan zal trouwens als 16-jarige jongeman, door al deze luxe, overweldigd zijn geweest en heeft daardoor ongetwijfeld de basis hebben gelegd voor zijn latere 'hospitality' vaardigheden!?

Op 29 augustus 1935 werd de GELRIA verkocht aan de Italiaanse regering en kreeg ze een opknapbeurt en werd ze onder het beheer geplaatst van Lloyd Triestino S.A. di Navigazione, Triëst en omgedoopt tot "Gradisca". Ze werd gebruikt voor troepentransport tijdens de Italiaanse Abessijnse (Ethiopië) oorlog.

Bijlage 2



Jans' zakboekje Koninklijke Hollandsche Lloyd



Jan z'n 1^e reis op 11.07.1929 |
SS GELRIA Amsterdam-Buenos Aires v.v.



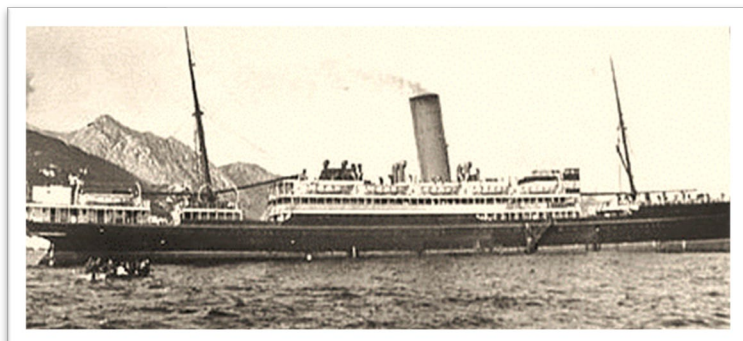
Uit zakboekje van Jan,
Koninklijke Hollandsche
Lloyd | SS ORANIA



SS ORANIA

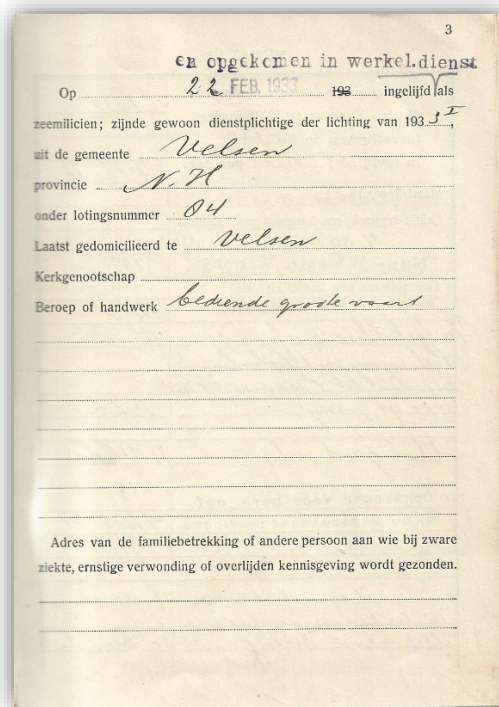
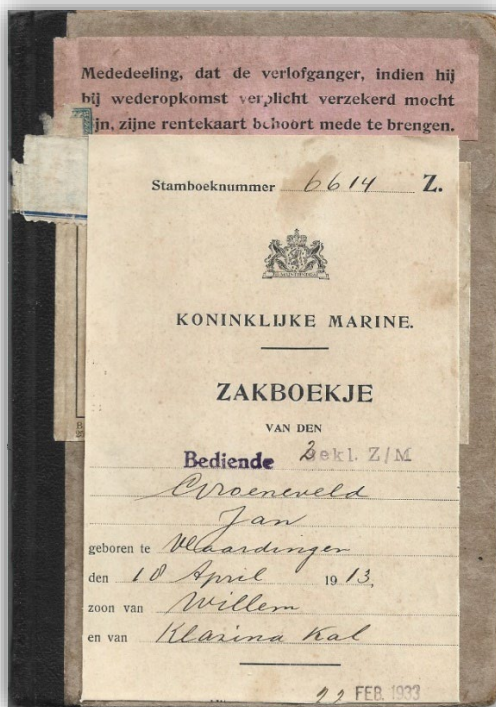


Uit zakboekje van Jan,
Koninklijke Hollandsche
Lloyd | SS ZEELANDIA



SS ZEELANDIA in volle fleur

Bijlage 3



Zakboekje Jan, Koninklijke Marine | Hr.Ms. Politiekruiser „Nautilus”



*Hr.Ms. Politiekruiser „Nautilus”
genomen vanaf het M.K.B. de Hoop
november 1933.*

Door Jan handgeschreven op de achterzijde
van deze foto



Lichte 1933I (Jan is omcirkeld)



Marine kazerne Willemsoord (Den Helder)

Bijlage 4

NAME <u>GROENEVELD</u>		ADD. IN HOLL. <u>adv. 463</u>		IDENT. No. <u>464144</u>			
<u>Jan</u>		<u>Roelkegalllaan Flat 26</u>		ORIGINAL COMPANY No. _____			
<u>VLAARDINGEN BORN 18-4-13</u>		<u>Reisgids van Ze</u>		_____			
NEXT OF KIN _____		TICKET OR OCCUPATION _____	NATIONALITY <u>Dutch</u>	ALLOTMENT: FL _____ PER _____	_____		
_____		_____	LONG VOY. ALLOW. _____	BENEFICIARY _____	_____		
SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
<u>CRYNSEN (Lor)</u>	<u>RMS.M.</u>	<u>11.5.42</u>	<u>3rd Star</u>				<u>ship lost</u> <u>arr. Amers</u> <u>at C. gas working at P. cadens by</u> <u>met to be taken</u> <u>1.10.48</u> <u>with Mrs. V.P.</u> <u>Car. P. de. Group. Hotel Manager.</u>
		<u>1.10.48</u>	<u>man</u>	<u>Versuilen - 2. Mercantile. in Car. P. de. Group.</u>			
				<u>naar plaatsbepaling met vlieg</u> <u>in Alantuk, overland</u>			
				<u>nie. bij aan</u> <u>bedrijfspensioenfond</u> <u>in Alantuk</u> <u>14.11.43, no. 27.728 Z</u>			

FORM NO. 555 12-000 5/44 J.W.L.

Persoonskaart (origineel) Jan Groeneveld waarop aangetekend staat, dat Jan ontslagen is uit actieve dienst (bron: NIHM)

25 Apr 1946 Transport Dept 45. N.d. H.S.H.C. 26 P. 3-46. Aanmaning ontslag V.T.

464144

NAME <u>GROENEVELD</u>		ADD. IN HOLL. <u>V</u>		RELIGION		No. <u>464104</u>		
J				CIVIC STATUS		MODEL A IN BOOK:		
<u>Vlaarlingen</u> BORN <u>18-4-13</u>						No. No.		
NEXT OF KIN				TICKET OR OCCUPATION		NATIONALITY <u>D.T.C.H.</u>		
						ALLOTMENT: PER		
				LONG VOY. ALLOWANCE		BENEFICIARY		
SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
<u>CRYNSEN</u> <u>(log)</u> <u>K.N.S.M.</u>		<u>11.6.42</u>	<u>3^e stuw</u>					<u>Ship lost</u> <u>DISP. CURACAO</u> <u>at C'gans. werkings Pincarsen bytch</u>
		<u>8.12.42</u>						

Persoonskaart (schaduw) Jan Groeneveld (bron: NIHM)

DATE <u>25 APR 1946</u>	REMARKS <u>Hofford Sept. 4^e v.d. H.S.H.C. rbe. 0.3.46. Aemwraag ontelag V.P.</u>	464104
PENSION DEDUCT.	TAXES:	FOREIGN ALLOTMENTS:

Bijlage 5

SS "CRIJNSSSEN" X BUILT 1919 CAPT.

OWNERS: K.N.S.M.
OWNER'S AGENTS: PHS VAN OMMEREN (LONDON) LTD.

Gross.	Nett.	Deadweight	CUBIC	Decks	Speed	Consumption
4282	2571	3524	G 171440 B		12	27 FUEL OIL

Port	Arrival	Departure	Port	Arrival	Departure	Port	Arrival	Departure
LA GUAYRA.	1.6.42	2.6.42						
PTO. CABALLERO	3.6.42	5.6.42						
X CURACAO	14.6.42	7.6.42						

REDELIVERED TO OWNERS AT 3.45 PM ON 5.3.41

X ADMIRALTY MESSAGE RECD. 13TH. JUNE. 1942.
"CRIJNSSSEN" TORPEDOED 11TH JUNE - NO FURTHER DETAILS.
(SAILED CURACAO 7TH. JUNE FOR NEW ORLEANS)

ADMIRALTY MESSAGE. 18TH. JUNE. 1942.
"CRIJNSSSEN" 29 SURVIVORS INCLUDING MASTER LANDED XALAK-MEXICO.
86 MISSING - U.S. AUTHORITIES SEARCHING.

10/6/42
10/6/42
10/6/42
10/6/42

Scheepsbewegingen SS CRIJNSSSEN juni 1942 (bron: NIHM)

Bijlage 6

	Name	Age	Rank	Served on
	Ackema, Frederik H. , Merchant Navy	21	Fourth Engineer Officer	Crijnssen , Lebore
	Ashton, L. , Civilian	34	Passenger	Crijnssen
	Bak, Roelof , Merchant Navy	44	Chief Officer	Crijnssen , Lebore , Ceres
	Balgen, Jean Jacques Marinus , Merchant Navy	19	Steward	Crijnssen , Lebore
	Beck, Arthur J. , Merchant Marine	47	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnssen
	Beer, Pieter de , Merchant Navy	46	Baker	Crijnssen
	Beker, Mathias , Merchant Navy	34	Greaser	Crijnssen
	Berenbak, Willem Marius , Merchant Navy	24	Clerk	Crijnssen , Lebore
	Berg, Petrus van den , Merchant Navy	28	Able Seaman	Marken , Crijnssen
	Boeder, Cornelis Pieter Willem , Merchant Navy	44	Third Engineer Officer	Crijnssen
	Boltersdorf, Jan Leendert , Merchant Navy	38	Saloon Servant	Crijnssen , Lebore
	Brevet, Jan , Merchant Navy	21	Third Officer	Crijnssen , Lebore
	Bruin, Martinus Johannes , Merchant Navy	47	Boatswain (Bosun)	Crijnssen , Lebore
	Buren, George Richener van , Merchant Navy	28	Fireman	Crijnssen
	Coffi, Juan Cancio , Merchant Navy	25	Able Seaman	Crijnssen +
	Dammers, Damaso Constan Merlo , Merchant Navy	28	Able Seaman	Crijnssen
	Deen, Nicolaas , Merchant Navy	17	Able Seaman	Crijnssen , Lebore
	Donk, Govert J.G. van , Merchant Navy	30	Barkeeper	Crijnssen
	Frette, Sigmund , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnssen , Lebore
	Gardeslen, Cornelis Frits , Merchant Navy	35	Steward	Crijnssen , Lebore
	Giessen, Willem van der , Merchant Navy	59	Master	Crijnssen
	Gladpootjes, Jan , Merchant Navy	22	Second Radio Officer	Crijnssen
	Groeneveld, Jan , Merchant Navy	29	Steward	Crijnssen , Lebore
	Guijt, IJsbrand , Merchant Navy	24	Steward	Crijnssen , Lebore
	Gustavsen, Sverre Hilmer , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnssen , Lebore
	Hantzsch, Frits Johan Paul , Merchant Navy	26	Fourth Engineer Officer	Crijnssen
	Heimensen, Willem , Merchant Navy	43	Second Officer	Bennekom , Crijnssen , Strabo
	Henriksen, Jens Teodor , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnssen , Lebore
	Herdigein, Rudolph G. , Merchant Navy	21	Steward	Crijnssen , Lebore
	Hoepen, Jacob J. van , Merchant Navy	35	Steward	Crijnssen
	Hollett, Alex , Merchant Marine	29	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnssen
	Hower, Ross , Merchant Marine	34	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnssen , Lebore
	Jacobs, Gerardus Johannes , Merchant Navy	47	Second Engineer Officer	Crijnssen
	Janga, Pablo Pedro , Merchant Navy	35	Able Seaman	Crijnssen
	Kamstra, Ruurd , Merchant Navy	30	Fireman	Crijnssen
	Kann, Frederikus , Merchant Navy	58	Chief Engineer Officer	Crijnssen
	Keijzer, Adrianus C. de , Merchant Navy	47	Pantryman	Crijnssen , Lebore
	Labadie, Willmar M.C. , Merchant Navy	35	Greaser	Crijnssen , Lebore
	Larsen, Fredrik H. , Merchant Navy	22	Repatriated Seaman	Lise , Crijnssen
	Larsen, Walter , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnssen , Lebore
	Lendorf, Johannes Hermanus A. , Merchant Navy	47	Chief Steward	Crijnssen , Lebore
	Lenting, Aloysius J. , Merchant Navy	19	Steward	Crijnssen , Lebore
	Loon, Vincent van , Merchant Navy	51	Pastry Cook	Crijnssen
	Lyngås, Haugar , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnssen , Lebore , Katy
	Mandemakers, Johannes L. , Merchant Navy	37	Baggage Master	Crijnssen , Lebore
	Mey, Camillo Valentine de , Merchant Navy	25	Deck Boy	Crijnssen
	Montijn, Bertel , Merchant Navy	51	Steward	Crijnssen
	Murry, Francis , Merchant Marine	19	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnssen , Lebore
	Nieuwenhuijsen, Willem , Merchant Navy	42	Steward	Crijnssen , Lebore
	Nielsen, Hildemar , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnssen , Lebore
	Oehlers, George L. , Merchant Navy	21	Boy	Crijnssen , Lebore
	Olsen, Martin , Merchant Marine	20	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnssen
	Paap, Alida , Merchant Navy	50	Stewardess	Crijnssen

Passagierslijst SS CRIJNSSEN 11.06.1942 (bron: UBoat.net)

Vervolg passagierslijst SS CRIJNSSEN 11.06.1942

	Peacock, Roy A. , Merchant Marine		Repatriated Seaman	Crijnsen , Lebore
	Perreth, Luis , Merchant Marine	23	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnsen
	Provence, Vicente German , Merchant Navy	20	Able Seaman	Crijnsen , Lebore
	Quirindongo, Juan Ramin , Merchant Navy	36	Cook's Mate	Crijnsen , Lebore
	Ravens, Pieter van , Merchant Navy	36	Cabin Steward	Crijnsen , Lebore
	Reinita, Simion Roberto , Merchant Navy	32	Able Seaman	Crijnsen
	Reyes, Jose Adolfo , Merchant Navy	53	Steward	Crijnsen
	Ridder, Frans Carel Hendrik van de , Merchant Navy	40	Pantryman	Crijnsen
	Rier, Wilfred Jany Porsy , Merchant Navy	22	Fireman	Crijnsen
	Rodriguez, Francisco , Merchant Marine	38	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnsen , Lebore
	Roman, Juan , Merchant Navy	37	Second Cook	Crijnsen
	Rooij, Gijsbertus van , Merchant Navy	41	Second Steward	Crijnsen , Lebore
	Roos, Aris , Merchant Navy	52	Lamp Trimmer	Crijnsen , Lebore
	Schildknecht, Charles , Merchant Marine	48	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnsen
	Schneider, Alexander , Merchant Navy	34	Steward	Crijnsen
	Schuurman, Jan , Merchant Navy	37	First Cook	Crijnsen , Lebore
	Seynave, Maurice C.H. , Merchant Navy	64	Doctor	Crijnsen
	Silden, Sverre Monden , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnsen , Lebore
	Simon, San Juan , Merchant Marine	33	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnsen , Lebore
	Sivertsen, Anker , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnsen , Lebore
	Spits, Fedde , Merchant Navy	54	Able Seaman	Crijnsen , Lebore
	Statie, Egidio Hendrik , Merchant Navy	23	Able Seaman	Crijnsen
	Storm, Hendrik Marie Theodorus , Merchant Navy	38	First Radio Officer	Crijnsen , Lebore
	Straatman, Hendrikus Wilhelmus , Merchant Navy	36	Butcher	Crijnsen , Lebore
	Struys, Jan van der , Merchant Navy	34	Chief Cook	Crijnsen
	Sulbaran, Carlos Pastor , Merchant Navy	42	Cook's Mate	Crijnsen , Lebore
	Syvertsen, Karl Egon , Merchant Navy		Repatriated Seaman	Lise , Crijnsen , Lebore
	Themen, Jacques H.J. , Merchant Navy	43	Steward	Crijnsen
	Thygessen, Anton , Merchant Marine	27	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnsen
	Tijndaal, Walter , Merchant Navy	17	Deck Boy	Crijnsen
	Vink, Pieter , Merchant Navy	24	Sailor	Crijnsen
	Visser, Jelle , Merchant Navy	43	Carpenter	Crijnsen
	Vrolijk, Maarten , Merchant Navy	49	Able Seaman	Crijnsen , Lebore
	Wegmann, Harold Philip , Merchant Marine	43	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnsen , Caddo +
	Wetteling, Rudolf E. , Merchant Navy	33	Greaser	Crijnsen
	Wheeler, H. , Merchant Marine	19	Repatriated Seaman	Sylvan Arrow , Crijnsen , Lebore
	Wichard, Leonardus Jacobus , Merchant Navy	21	Pantryman	Crijnsen
	Wilnis, Otmar , Merchant Navy	23	Boiler Boy	Crijnsen , Lebore

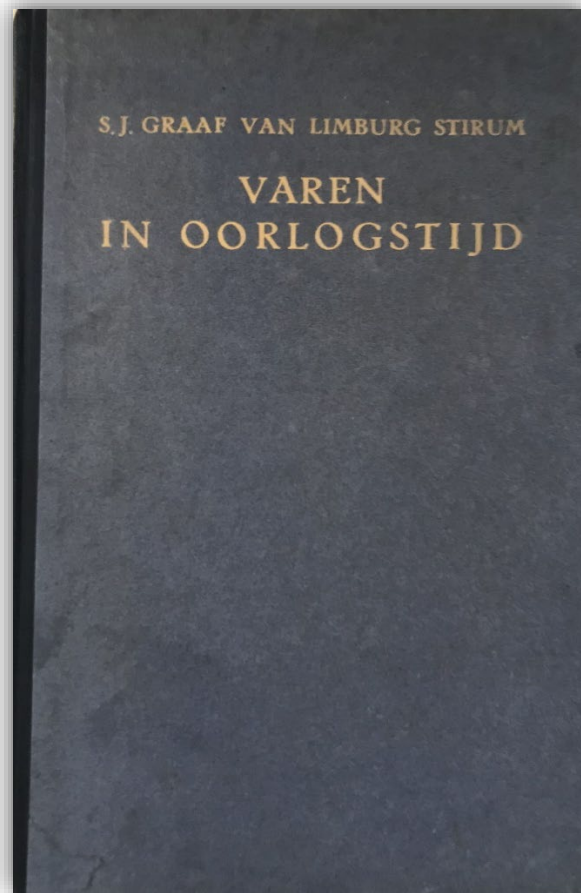
91 persons found.

Bijlage 7

	Name	Age	Rank	Served on
	Ackema, Frederik H. , Merchant Navy	21	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Bak, Roelof , Merchant Navy	44	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore, Ceres
	Balgen, Jean Jacques Marinus , Merchant Navy	19	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Berenbak, Willem Marius , Merchant Navy	24	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Boltersdorf, Jan Leendert , Merchant Navy	38	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Brevet, Jan , Merchant Navy	21	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Bruin, Martinus Johannes , Merchant Navy	47	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Deen, Nicolaas , Merchant Navy	17	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Frette, Sigmund , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore
	Gardeslen, Cornelis Frits , Merchant Navy	35	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Groeneveld, Jan , Merchant Navy	29	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Guilt, IJsbrand , Merchant Navy	24	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Gustavsen, Sverre Hilmer , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore
	Henriksen, Jens Teodor , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore
	Herdigein, Rudolph G. , Merchant Navy	22	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Hower, Ross , Merchant Marine	34	Shipwrecked	Sylvan Arrow, Crijnsen, Lebore
	Keljzer, Adrianus C. de , Merchant Navy	47	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Kirby, Harry , Merchant Marine	40	First Assistant Engineer	Lebore +
	Labadie, Willmar M.C. , Merchant Navy	35	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Larsen, Walter , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore
	Lendorf, Johannes Hermanus A. , Merchant Navy	47	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Lenting, Aloysius J. , Merchant Navy	19	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Lyngås, Haugar , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore, Katy
	Mandemakers, Johannes L. , Merchant Navy	37	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Murry, Francis , Merchant Marine	19	Shipwrecked	Sylvan Arrow, Crijnsen, Lebore
	Nieuwenhuijsen, Willem , Merchant Navy	42	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Nilsen, Hildemar , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore
	Oehlers, George L. , Merchant Navy	21	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Peacock, Roy A. , Merchant Marine		Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Provence, Vicente German , Merchant Navy	20	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Quirindongo, Juan Ramin , Merchant Navy	36	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Ravens, Pieter van , Merchant Navy	36	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Rodriguez, Francisco , Merchant Marine	38	Shipwrecked	Sylvan Arrow, Crijnsen, Lebore
	Rooij, Gijsbertus van , Merchant Navy	41	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Roos, Aris , Merchant Navy	52	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Schuurman, Jan , Merchant Navy	37	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Silden, Sverre Monden , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore
	Simon, San Juan , Merchant Marine	33	Shipwrecked	Sylvan Arrow, Crijnsen, Lebore
	Sivertsen, Anker , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore
	Spits, Fedde , Merchant Navy	54	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Stebbins, Spencer E. , USN	21	Seaman Second Class	Lebore
	Storm, Hendrik Marie Theodorus , Merchant Navy	38	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Straatman, Hendrikus Wilhelmus , Merchant Navy	36	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Sulbaran, Carlos Pastor , Merchant Navy	42	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Syvertsen, Karl Egon , Merchant Navy		Shipwrecked	Lise, Crijnsen, Lebore
	Vrolijk, Maarten , Merchant Navy	49	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore
	Wheeler, H. , Merchant Marine	19	Shipwrecked	Sylvan Arrow, Crijnsen, Lebore
	Wilnis, Otmar , Merchant Navy	23	Shipwrecked	Crijnsen, Lebore

48 persons found.

Passagierslijst SS LEBORE 14.06.1942 (bron: UBoat.net)



In dit boek [3^e druk, 1948], uit de nalatenschap van Jan, vol verhalen over 'de lotgevallen der Nederlandsche Koopvaardij in Oorlogstijd' wordt helaas geen gewag gemaakt van de ondergang van de SS CRIJNSSEN

KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ VOOR NED

ROYAL DUTCH AIRLINES
WEST INDIES SECTION



AFDEELING WEST-INDIË
HEAD OFFICE: 16 OLD BOND STREET, LONDON W.1.

Cla

CONIEN N.V.

SA DE AVIACION

To. Shell ^{LAS ANTILLAS} ~~Car~~ Petr. Co.

WILLEMSTAD, CURACAO, N.W.I.

18 JANUARI 1946

OUR No. 26955/DV/MD/22

DEN HEER J. GROENEVELD
c/o C.P.C. HOTEL
MARACAIBO.
=====

MIJNHEER,

NAAR AANLEIDING VAN HET FEIT DAT WIJ THANS
ONS EIGEN STAFFHOUSE IN GEBRUIK GENOMEN HEBBEN IS
HET ONS EEN BEHOEFTE U BIJ DEZE VRIENDELIJK DANK TE
ZEGGEN VOOR DE BUITENGEWONE ZORG EN PRETTIGE BEHAN-
DELING DOOR U AAN ONZE BEMANNINGSLEDEN BESTEED.

INMIDDELS VERBLIJVEN WIJ,

HOOGACHTEND,
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ AFD. W.I.

J.J. PETERS.
CHEF AFDEELING HANDEL

Bijlage 10



Na meer dan 7 jaar van huis te zijn geweest is Jan in de loop van 1946 herenigd met zijn familie. Deze foto (Jan staat in het midden tussen z'n geliefde vader, moeder, broers en zusters) is destijds gekiekt in de achtertuin van z'n ouderlijk huis gelegen aan de Hadleystraat 2c te IJmuiden

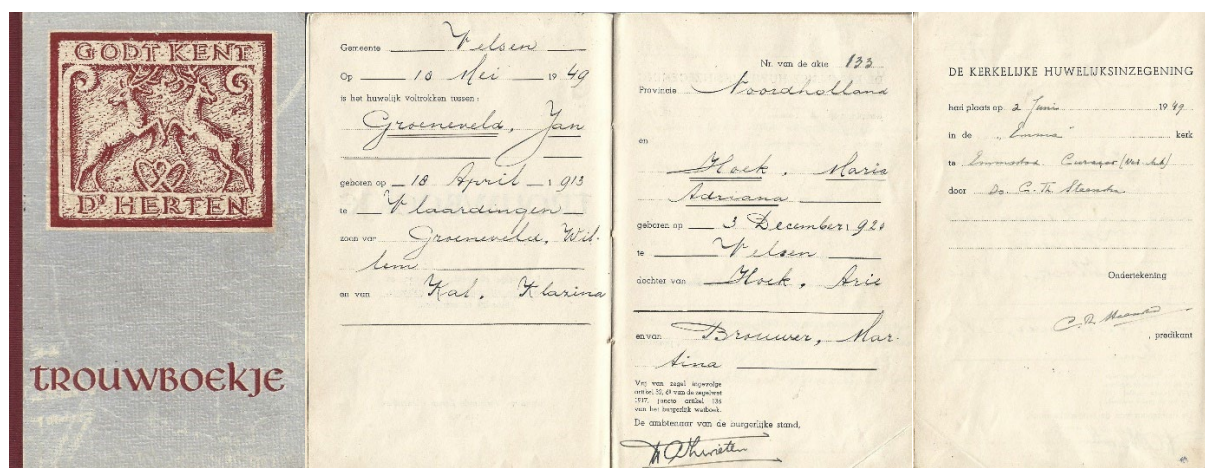
Bijlage 11



De wettelijke huwelijksvoltrekking “met de handschoen” en als bruidegom Jans’ geliefde broer Wim [IJmuiden, 18.05.1949]



*De kerkelijke huwelijksinzegening in de
NH Emma kerk [Willemstad/Curaçao,
02.061949]*



Trouwboekje van Jan & Rie



Jan-Willem Groeneveld (1956) is geboren te Maracaibo (Venezuela), eerst opgegroeid in Umukoroshe (Nigeria) en vervolgens vanaf z'n 7^e levensjaar in Wassenaar.

Na de middelbare school heeft hij een technisch bedrijfskundige studie afgerond.

Na 30 jaar werkzaam te zijn geweest in het bankwezen heeft hij zijn werkzame leven in oktober 2023, als hogeschool docent, afgesloten bijgevolg van zijn pensionering.

Van kinds af aan heeft hij, met name door zijn oom Gijs Hoek (broer van z'n moeder), een ampele interesse ontwikkeld in geschiedkundige gebeurtenissen.

Het onderzoek naar en vooral het beschrijven van de gebeurtenissen die zijn vader heeft meegemaakt, als koopvaardij bemanningslid 1940-1945, is voor hem een schitterende reis geweest.

Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 | Hubert Nijgh (voorzitter):

Prachtig hoe jij de oorlogsgeschiedenis van je zeevarende vader hebt weten te achterhalen en hebt opgeschreven Jan-Willem, dank daarvoor!

Historische kring Velsen | Henk de Reus (bestuurslid):
Aantrekkelijke schrijfstijl en het verhaal is ook boeiend.

Anonieme bron Avans Hogeschool:
Jan-Willem was als docent ook een verhalenverteller.