

ms „Satoe” - van de

DOOR L. L. VON MÜNCHING

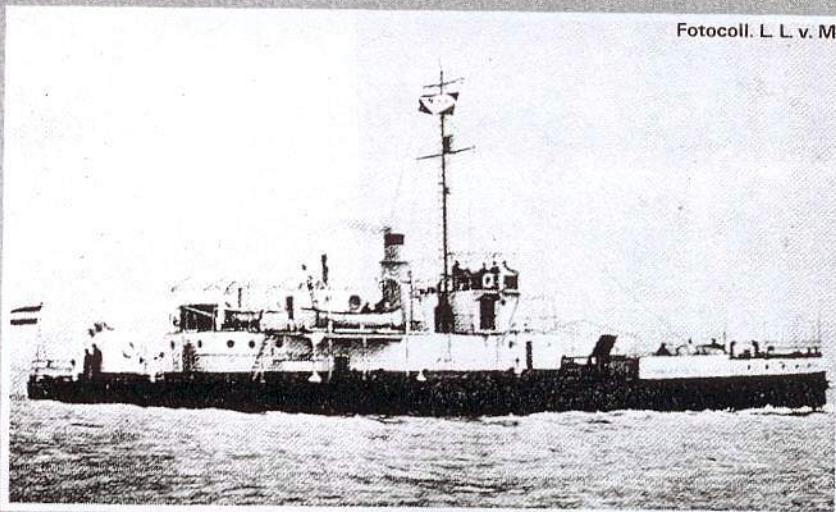
In de ongeveer anderhalve eeuw dat stoomschepen deel uitmaken van de Nederlandse koopvaardijvloot hebben wij alle mogelijke typen schepen gehad: passagiersschepen, vrachtschepen, containerschepen, bulkcarriers, erts-tankschepen, koelschepen, kanaalboten, sleepboten en nog veel andere en misschien minder bekende typen.

We hebben schepen gehad met compoundmachines, met triple en quadruple expansiemachines, met stoom- en met gasturbines, schepen voortgestuwd door dieselmotoren van alle mogelijke typen en fabrikaten, van gloeikopmotoren en zuiggasmotoren tot vrije zuigermachines. Schepen met twee en met drie schoorstenen, zoals de „Statendam” (III) van 1929 van de Holland Amerika Lijn en de beroemd-geworden „Brabantia” en „Limburgia” van 1920 van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Schepen met twee masten en drie masten. Schepen met vier en schepen met tien masten (s.s. „Blötberg”). Zelfs één met veertien masten, de „Grängesberg” (beide van Wm. H. Müller & Co). Schepen met twee schroeven en zelfs verscheidene met drie schroeven. Wat dat betreft behoeven we niet eens zo ver terug te gaan in de historie. De „Oranje” (20.017 brt) van de Stoomvaart Mij Nederland had drie schroeven, evenals de passagiersschepen „Boissevain”, „Ruys” en „Tegelberg” van ruim 15.000 brt, die in de jaren 1936-38 zijn gebouwd voor rekening van de K.P.M. en dertig jaar lang de Nederlandse driekleur op de oceanen hebben hooggehouden. Ook de passagiersschepen „Brabantia” en „Limburgia”, die ongeveer 20.000 brt groot waren en drie schoorstenen hadden, bezaten drie schroeven.

Voor zover ik heb kunnen nagaan hebben wij in onze lange maritieme geschiedenis echter maar éénmaal een schip gehad met vier schroeven. Dat is het hier afgebeelde motorschip „Satoe” (487 brt), dat destijds (van 1920 tot 1936) eigendom was van de Curaçaosche Scheepvaart Mij te Willemstad.

De „Satoe” was een merkwaardig schip. Het was gebouwd als de monitor „M 24” voor de Britse marine tijdens de eerste wereldoorlog en behoorde tot de serie M 15-M 28. Deze monitors zijn in 1915 bij

uniek schip Nederlandse koopvaardij



Fotocoll. L. L. v. M.

Het motorschip „Satoe” van de Curaçaosche Scheepvaart Mij. Het silhouet toont weinig verschillen met dat van het schip als monitor.

verschillende Britse werven gebouwd; de „M 24” op de werf van Sir Raylton Dixon & Co te Middlesbro-on-Tees. 9 Augustus 1915 werd de „M 24” tewater gelaten en 4 oktober van dat jaar in dienst gesteld. Het schip had een standaardwaterverplaatsing van 540 ton en van 610 ton togeladen.

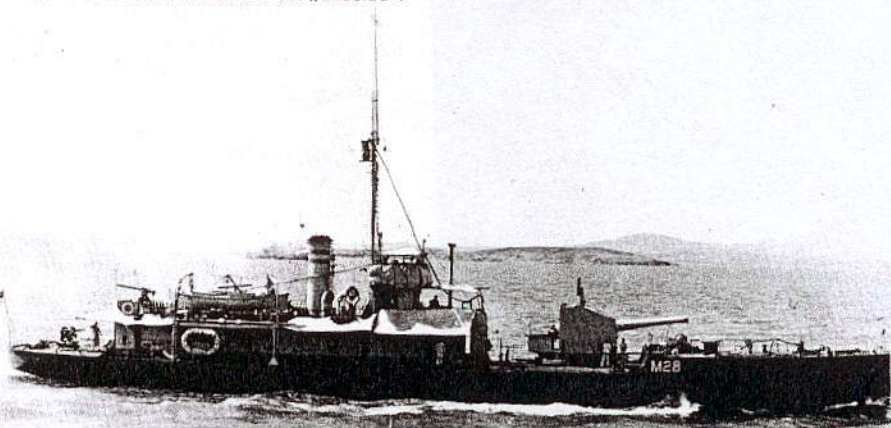
Deze monitors, bestemd voor beschietingen van forten en kustbatterijen bij Gallipoli en Vlaanderen, waren bewapend met kanons van oude Britse kruisers en van alle mogelijke typen, al was het kaliber gelijk. De „M 24” had één kanon van 9,2 inch (23,4 cm) van het type Mk VI; voorts had zij één 12-ponder, één 6-ponder

Hotchkiss tegen vliegtuigen en twee Maxims van 0.303. De romp was niet gepantserd; wél gepantserd was het schild van het kanon. De frontzijde had een pantser van ruim 10 cm en de zijden van ruim 3 cm. Het kanon van de „M 24” was afkomstig van de oude kruiser „Endymion” (1891 – 7.350 t).

Omdat er haast was met de bouw van dit type schepen in verband met de operaties tegen Gallipoli en de Vlaamse kust, had men in de machinekamer een voortstuwingsinstallatie geplaatst die beschikbaar was. Er waren monitors met twee triple expansiemachines; er waren er met twee 4-cylinder Bolinder semi-dieselmotoren

Dit is HMS „M 28”, behorend tot de serie van kleine monitors, die na de eerste wereldoorlog gedeeltelijk tot tankschip zijn verbouwd. De „M 28” werd 20 januari 1918 in het oostelijk deel van de Middellandse zee bij Imbros tot zinken gebracht door geschutvuur van de Duitse slagkruiser „Goeben” en de lichte kruiser „Breslau”.

Foto N.P.A.



en er waren er met vier schroeven en op elke schroefas een 2-cylinder Bolinder semi-diesel; en er waren er met 4-cylinder Campbell gasmotoren; het machinevermogen van de verschillende schepen varieerde dan ook van 800 ipk tot 480 apk. Zij zouden een dienstvaart krijgen van 11 mijl en konden maximaal 12 mijl per uur lopen. De „Satoe” had Campbell gasmotoren met een vermogen van 640 pk.

Het is de moeite waard in het kort de oorlogsgeschiedenis van dit type schepen tijdens de jaren 1914–1918 te vermelden. Een groot deel van deze monitors werd ingezet in het oostelijk deel van de Middellandse Zee en de Dardanellen. De vier laatst in dienst gestelde eenheden, waartoe HMS „M 24” behoorde, werden ingezet tegen de Duitse kustbatterijen op de Vlaamse kust, speciaal bij Oostende en Zeebrugge. Admiral Bacon, de Britse commandant van de Dover Patrol, liet deze monitors verwapen en het kanon van 9,2 inch vervangen door één van 7,5 inch (19 cm). De oude, verwijderde kanons werden als kustbatterij in Frankrijk opgesteld.

Eind 1919, toen de geallieerden besloten hun strijdkrachten uit Noord-Rusland terug te trekken, werd besloten enkele van deze monitors, de „M 24”, „M 26”, „M 27”, „M 31”, „M 33” en de „Humber” naar de Witte Zee te dirigeren, evenals vier kanonneerboten uit de Chinese wateren. Zij moesten de terugtocht van de geallieerden dekken in de omgeving van Archangel. Door hun geringe diepgang konden zij op de Noordrussische rivieren opereren. Enkele van hen opereerden ook nog in de Zwarte Zee.

Begin 1920 kocht de Anglo-Saxon Petroleum Company acht van deze monitors aan om het chronische tekort aan tonnage van tankschepen aan te vullen. Zij werden bij verschillende werven tot tankschip verbouwd. Door hun geringe diepgang konden zij namelijk de drempel van het Meer van Maracaibo passeren. Als naam kregen zij de Maleise telwoorden van één tot acht. Het waren de „Satoe” (ex „M 24”), „Doewa” (ex „M 26”), „Tiga” (ex „M 16”), „Ampat” (ex „M 32”), „Lima” (ex „M 20”), „Anam” (ex „M 18”), „Toedjoe” (ex „M 17”) en „Delapan” (ex „M 19”).

De „Satoe” maakte deel uit van de vloot van de C.S.M. tot eind 1936; toen werd zij door de Koninklijke marine als schiet-schijf gebruikt en zonk. Sommige van deze schepen hebben nog lang gevaren: de „M 33” b.v. van de latere serie deed in 1978 nog dienst te Portsmouth (als hulpschip). En van de voormalige Nederlandse schepen voer de ex „Lima” nog in 1960 onder Panamese vlag!