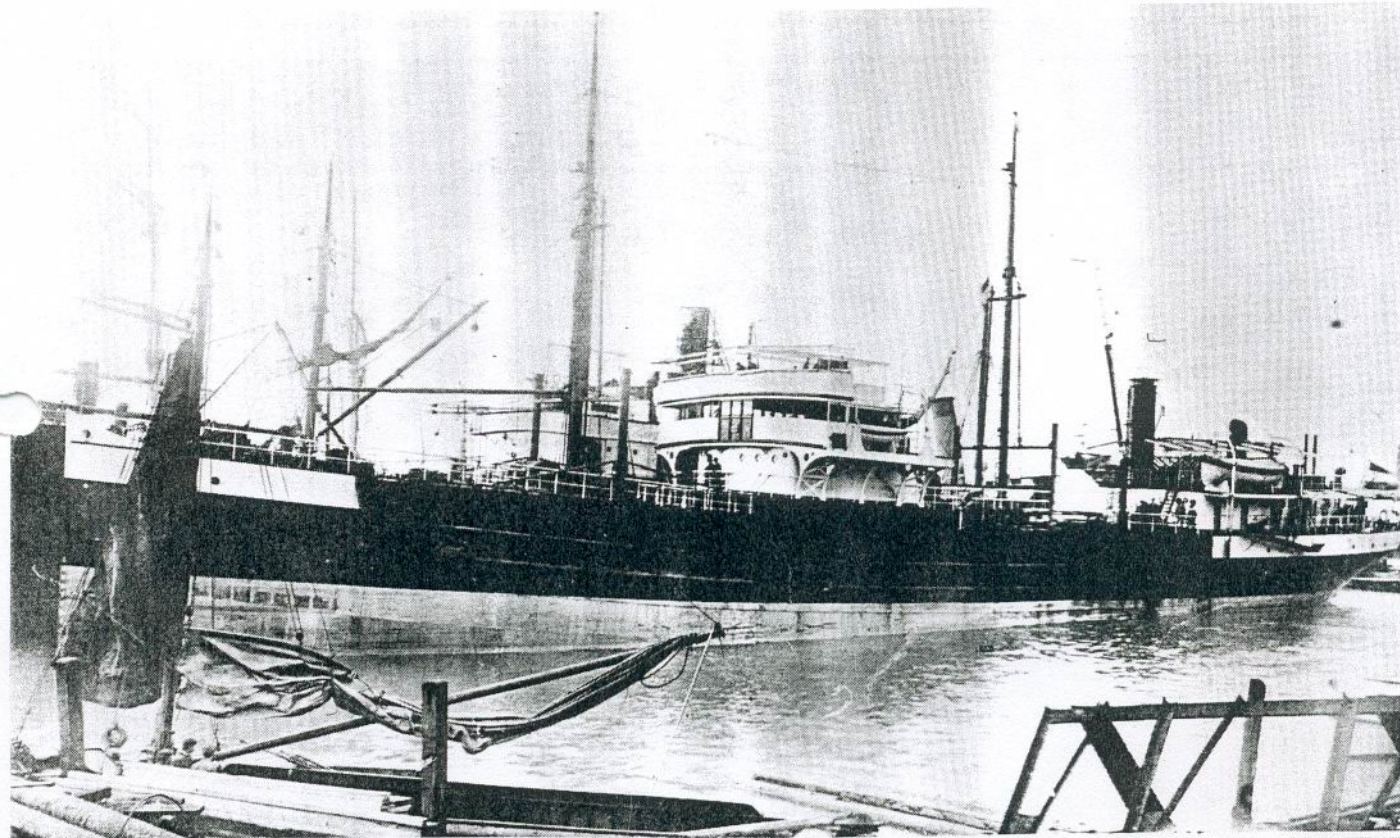


DE TANKVAART IN NEDERLANDS INDIË

Belangrijke brandstofleverancier in

Foto's: Shell Tankers.



DOOR L. L. VON MÜNCHING

De Nederlandse tankvloot in 't voormalige Nederlands Indië in de jaren 1939 tot en met maart 1942 bestond uit 34 tankschepen met 157.051 brt. Dit waren de schepen van de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Mij, de Petroleum Maatschappij La Corona, de Bataafsche Petroleum Mij en de Nederlandse Nieuw-Guinee Petroleum Mij, die tot het Shell-concern behoorden, en de Nederlandsche Koloniale Tankvaart Mij, een dochteronderneming van de Standard Oil Company.

Reeds in het begin van de dertiger jaren was het tijdelijk huren van één (later twee) tan-

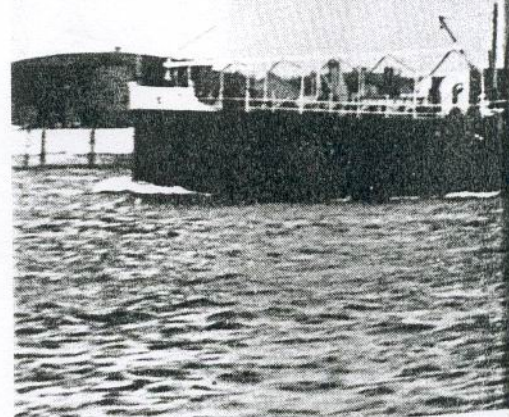
kers door de Koninklijke Marine gebruikelijk. Daar de Marine zelf niet over eigen tankers beschikte was het gebruikelijk dat op deze wijze hierin werd voorzien.

Bij het uitbreken van de oorlog op 3 september 1939 waren twee tankers van de N.I.T. in huur, de „Aletta” en „Juno”. Later werden tankers in toenemend aantal — tot acht toe — gehuurd en tenslotte met de bemanningen „in gebruik” gevorderd als hulp-marinetankers.

In de Indische wateren gold voorts de bepaling, dat er steeds minimaal vijf tankers aanwezig moesten zijn, opdat de Marine er steeds een beroep op kon doen. In de laatste

Foto boven:

Het motortankschip „Juno” (2.345 brt) was in 1912 het tweede tankschip met dieselmotoren in de vloot van de N.I.T., na de beroemde „Vulcanus” (1.179 brt) van 1910. Beide tankers waren afkomstig van de werf van de Nederlandsche Scheepsbouw Mij te Amsterdam. De „Juno” had een 6-cylinder Werkspoomotor van 1.600 pk. Op 2 maart 1942 werd ze te Soerabaja tot zinken gebracht als de hulpmarinetanker TAN 2. Op 10 oktober 1942 werd het schip door de Japanners gelicht, hersteld en in de vaart gebracht als „Yuno Maru”. Op 30 april 1945 liep het, dus onder Japanse vlag, op een mijn bij Straat Berhala op 00.58 Z.B. en 104.31 O.L.



VAN DE PERIODE 1939-1942

Uitvoerend kritieke dagen

fase van de oorlog zijn ook nog enkele „vrije” tankers door de Marine gevorderd, bestemd voor de afvoer van olie en benzine, o.a. te Soerabaja.

De tankers in marinedienst behoorden niet, administratief noch organiek, tot de feitelijke zeemacht. Ze zijn dan ook nooit „oorlogsschip” geweest. Gebrek aan bewapening in Nederlands Indië was er de oorzaak van dat deze tankers, behalve de grootste, de „Pendopo”, nooit van bewapening zijn voorzien. Desondanks vormden ze een integrerend deel van de zeemacht; ze zouden tot het strijdend gedeelte, het operatief orgaan, moeten worden gerekend. Het waren immers deze tankers die de eenheden van het Nederlands eskader in Oost Indië – en ook de overige eenheden van de vloot – de nodige mobiliteit gaven. Ze werden van het éne rendez vous naar de andere baai gedirigeerd en vice versa, waar ze de tanks van de oorlogsschepen weer bijvulden. Hierbij moet echter wel wor-

den aangetekend dat de tankers er niet voor waren ingericht de oorlogsschepen varend van brandstof te voorzien. Ze moesten altijd langszij het oorlogsschip komen, waarna de brandstof overgepompt kon worden.

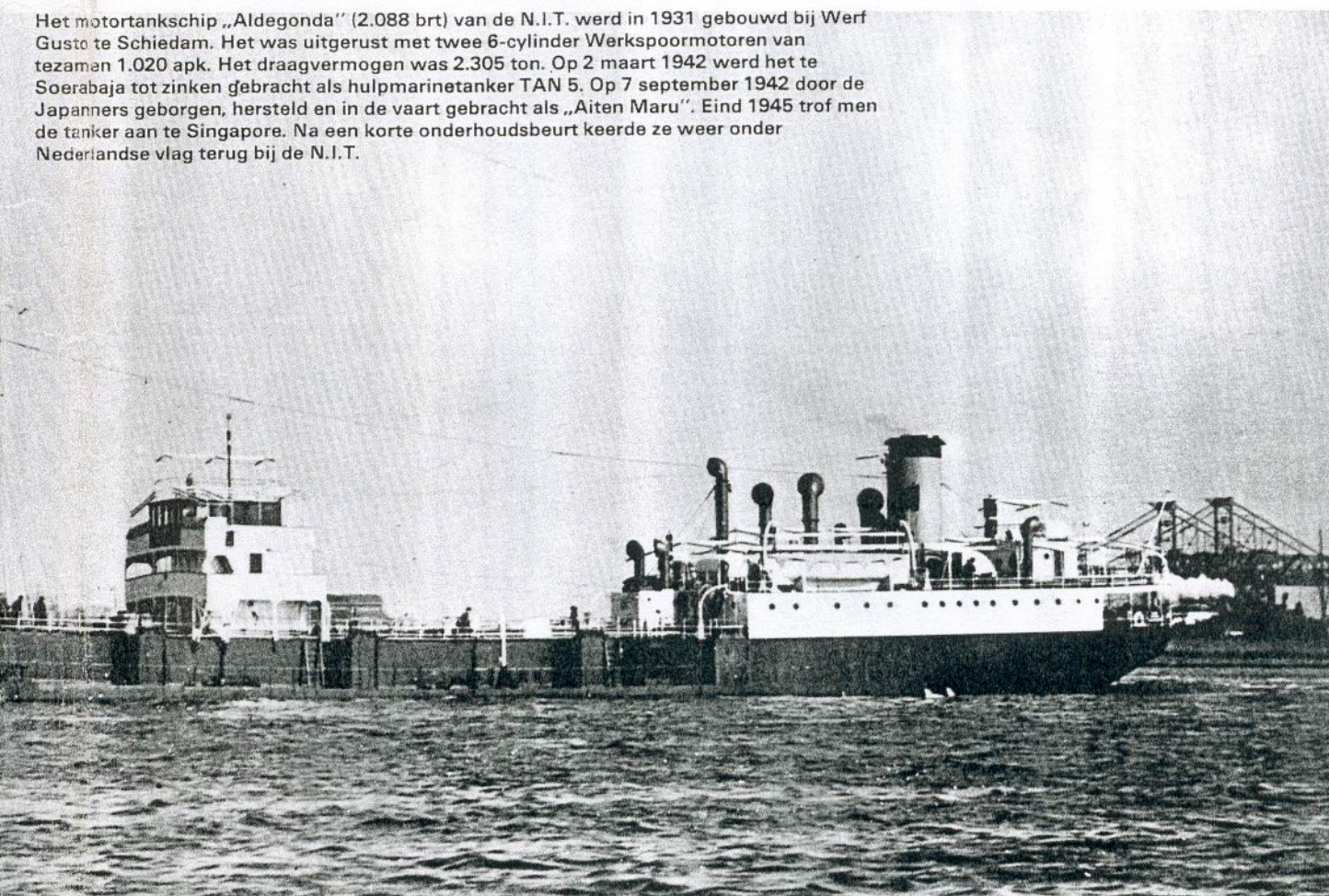
De door de Koninklijke Marine gevorderde of gehuurde schepen hadden aanvankelijk een trosofficier aan boord. Dat was een soort supercargo, tevens verbindingsofficier met de marineleiding. In een latere fase van de oorlog is vaak de gezagvoerder (maar niet zijn schip) gemilitariseerd. Dit was niet het geval met de vrije tankers, die in de slotfase van de strijd tegen Japan gevorderd werden.

De schepen in volledige marinedienst werden aangeduid met de namen TAN 1 tot en met 8, ter camouflage van de scheepsnaam.

Het waren de volgende tankers: TAN 1 was het motortankschip „Paula” (1927-2.770 brt), TAN 2 het motortankschip „Juno” (1912-2.345 brt), TAN 3 het stoomtankschip

„Djirak” (1928-3.077 brt), TAN 4 het stoomtankschip „Pendopo” (1930-5.209 brt), TAN 5 het motortankschip „Aldegonda” (1931-2.088 brt), TAN 6 het stoomtankschip „Josefina” (1928-2.594 brt), TAN 7 het stoomtankschip „Benakat” (1935-4.763 brt) en TAN 8 het motortankschip „Petronella”

Het motortankschip „Aldegonda” (2.088 brt) van de N.I.T. werd in 1931 gebouwd bij Werf Gusto te Schiedam. Het was uitgerust met twee 6-cylinders Werkspoormotoren van tezamen 1.020 apk. Het draagvermogen was 2.305 ton. Op 2 maart 1942 werd het te Soerabaja tot zinken gebracht als hulpmarinetanker TAN 5. Op 7 september 1942 door de Japanners geborgen, hersteld en in de vaart gebracht als „Aiten Maru”. Eind 1945 trof men de tanker aan te Singapore. Na een korte onderhoudsbeurt keerde ze weer onder Nederlandse vlag terug bij de N.I.T.



De samensteller van het boek over de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de tweede wereldoorlog, waarvan de uitgave door De Boer Maritiem momenteel wordt voorbereid – de heer L. L. von Münching – kon uiteraard niet alle facetten van de toch reeds zo omvangrijke materie behandelen. Enkele onderwerpen kwamen daardoor te vervallen.

De materie die eraan ten grondslag lag is echter wel zó belangrijk, dat wij een deel van deze onderwerpen in de Wimpel zullen opnemen.

Hierbij het eerste, handelend over de rol van de tankvaart in Nederlands Indië in de jaren '39-'42.

Het boek zal vóór medio 1978 verschijnen.

Red. DBW

(1927-2.770 brt). Later zijn ook nog, zoals eerder vermeld, de motortankers „Aletta” (1927-3.085 brt) en „Ambo” (het voormalige Deense prijsschip „Jane Maersk”, 1928-7.691 brt), resp. eigendom van en in beheer bij de N.I.T., gevorderd.

Naast deze schepen deden ook de oudere stoomtankers „Iris (1919-3.887 brt) en „Semiramis” (1921-5.792 brt) dienst als stationaire depôt- en overslagtanker te Pladjoe.

De zeer geringe vaart van de tankers (variërend van 8 tot 10 mijl), de matige pompcapaciteit en de gebrekkige uitrusting als vloottanker, maakte hen voor deze taak niet bepaald ideaal. Daar men geen keus had moest men zich wel behelpen.

De verder in Nederlands Indië aanwezige vrije tankschepen waren van het grootste belang voor de olieproductie, het uitwisselen

van produkten tussen de raffinaderijen, het vervoer van benzine-componenten, en niet te vergeten voor de economie van Nederlands Indië. Voor de afvoer uit de Indische oliehavens naar havens in Australië, de Filipijnen, Zuid-China, Malakka en Siam was een klein aantal buitenlandse tankers in gebruik.

Om te voorzien in het hiaat van een vloottanker voor het operatief orgaan van de Marine had men nog vóór de oorlog een snelle marinetanker (15-17 mijl!) besteld bij C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven te Krimpen aan de IJssel. Op de 10e mei 1940 stond die echter nog op de helling, viel in Duitse handen en is nooit teruggekeerd in Nederland.*). Na de bezetting van het moederland moest dus naar andere mogelijkheden worden omgezien. Aanvankelijk werd overwogen een vloottanker van één van de Zuidamerikaanse landen over te nemen,

maar dit voorstel kon tenslotte niet worden gerealiseerd. Om toch in deze behoefte te voorzien werd eind 1940 overwogen of het mogelijk zou zijn het nog nieuwe stoomtankschip „Saroena” (1939-6.671 brt, 8.700 dwt) te verbouwen tot motorschip met een dienstvaart van 15 mijl. Het bleek evenwel onmogelijk deze verbouwing in Engeland te doen plaatsvinden. In Nederlands Indië waren de paar kleine werven die beschikbaar waren al overbelast met de bouw van klein materieel voor de Marine. Zo kon ook dit plan niet worden verwezenlijkt.

Hiervoor is reeds vermeld dat de tankvloot onder Nederlandse vlag in die wateren onvoldoende was om de voorziening met vloeibare brandstoffen in stand te houden. Om hierin te voorzien voor een aantal – vermoedelijk zes tot acht – tankers onder Noorse vlag in deze gebieden. Hiertoe behoorden b.v. de „Herborg” (1931-7.892 brt), „Madrono” (1917-5.894 brt), „Eidsvold” (1934-4.184 brt), „Seirstad” (1937-9.916 brt), „Erling Brövig” (1937-9.970 brt), enz.

Curiositeitshalve kan nog de rol van het kleine motortankschip „Jan Carstenz” (1938-164 brt) van de N.N.G.P.M. worden genoemd. Tot eind januari 1942 deed dit scheepje dienst als drijvend radiostation voor de zeemacht te Ambon. Toen de Japanse invasie van Ambon voor de deur stond, werd het scheepje – dat vlak vóór de oorlog de grote reis naar Nieuw Guinea op eigen kracht had gemaakt – door de Nona batterij (bestaande uit enkele 15 cm kanons, afkomstig van het oude pantserschip Hr. Ms. „De Zeven Provinciën”, later „Soerabaia”) in de grond geschoten in de baai van Ambon.

In de haven van Tjilatjap hebben twee voormalige scheepjes van de K.P.M. dienst gedaan als tanker-pompschip. Dit was het kleine motorschip „Atjeh” (1939-495 brt) en na 21 februari 1942 het motorscheepje „Asahan” (1933-75 brt).

De kleine tanker „Tembusu” (1939-344 brt) van de B.P.M. deed dienst op de rede van Soerabaja bij het bevoorraden van de schepen; in de haven van Tandjong Prick werd het door een Japanse luchtaanval beschadigde Britse marinetankschip „War Sirdar” (1920-11.660 ton waterverpl.) voor dit doel gebruikt.

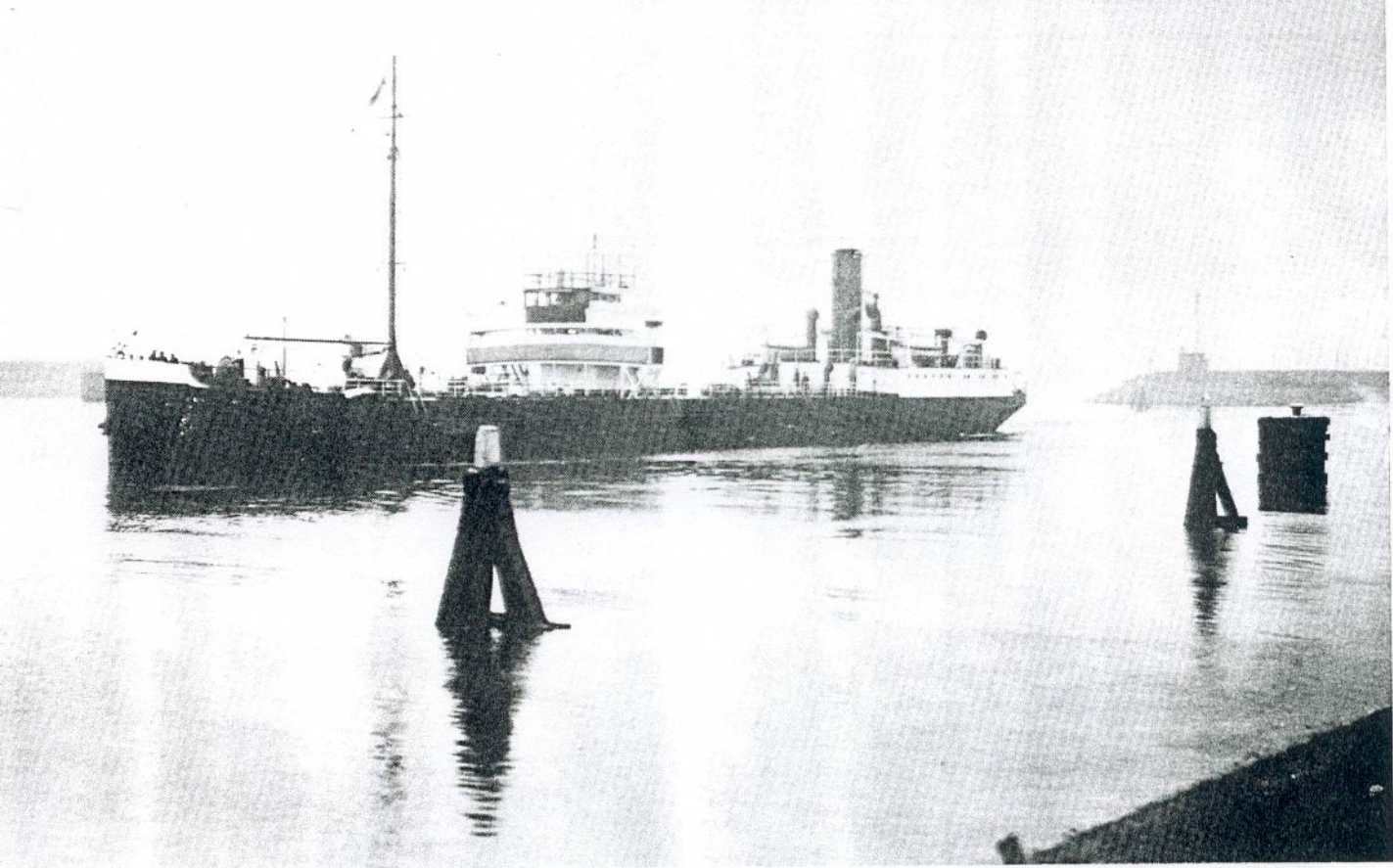
De laatste dagen van februari werden voor de afvoer van brandstoffen door de Commandant der Zeemacht aangewezen de tankschepen „Angelina”, „Josefina” en „Talang Akar” en de tanker „Ambo” voor diesellole-

Foto L. L. v. Münching



De motortanker „Angelina” (2.086 brt) behoorde tot een serie van twee zusterschepen. De „Angelina” was in 1931 gebouwd door de Nederlandsche Dok Maatschappij te Amsterdam, het zusterschip „Apollonia” (2.086 brt) was één van de laatste schepen die werd gebouwd door de werf Rijksee te Rotterdam. Het draagvermogen was 2.300 ton. In de machinekamer stonden twee Werkspoormotoren van tezamen 1.020 apk. Op 2 maart 1942 werd de tanker te Soerabaja tot zinken gebracht en 23 juli 1943 door de Japanners gelicht, gerepareerd en onder de naam „Anjo Maru” weer in de vaart gebracht. Op 28 september 1944 werd ze in de Zuid Chinese Zee getorpedeerd op 13.16 N.B. en 120.08 O.L. door de Amerikaanse onderzeeboot „Bonefish”.

Het dubbelschroefstoomtankschip „Josefina“ (2.594 brt) van de N.I.T. werd in 1928 gebouwd door de Nederlandsche Scheepsbouw Mij te Amsterdam. Het was, na een onderbreking tussen 1921 en 1928, waarin tien motorschepen werden gebouwd, weer een stoomschip. In de machinekamer stonden twee triple expansiemachines van tezamen 1.500 ipk voor een snelheid van 10 mijl. Op 2 maart 1942 werd ook deze tanker te Soerabaja tot zinken gebracht, maar reeds drie maanden daarna, 10 juni 1942, door de Japanners gelicht, hersteld en in de vaart gebracht als „Yosei Maru“. Op 13 mei 1945 bracht de Amerikaanse onderzeeboot „Baya“ dit schip tot zinken in de Javazee op 06.31 Z.B. en 111.19 O.L.



Geen van deze schepen slaagde erin uit te wijken; het was al te laat.

Van de tankers onder Nederlandse vlag die in deze periode worden vermeld, gingen verloren in chronologische volgorde: „Djirak“ op 7 januari 1942, „Manvantara“ en „Merula“ op 13 februari, „Iris“ en „Semiramis“ op 15 februari, „Augustina“ op 1 maart, „Angelina“, „Josefina“, „Juno“, „Pendopo“, „Ambo“ en „Talang Akar“ op 2 maart en „Anastasia“ op 3 maart.

De „Paula“ werd op 1 maart 1942 tussen de mijnevelden voor de haven van Tandjong Priok tot zinken gebracht, maar later door de Japanners gelicht en weer in de vaart gebracht. Ze werd na de Japanse capitulatie teruggevonden, wat ook het geval was met de op 2 maart te Soerabaja tot zinken gebrachte „Aldegonda“.

Alleen de tankers „Aletta“, „Benakat“ en „Petronella“ wisten uit de Indische wateren te ontsnappen. Van dit drietal overleefde uitsluitend eerstgenoemd schip de oorlog; de beide andere gingen later in de oorlog verloren.

Naast de tankers voor vervoer van stookolie, benzine e.d. in bulk, beschikte men ook nog over een viertal kleine scheepjes voor het transport van (in blikken) verpakte benzine, bij de Marine bekend als de zogenaamde „blikken boten“. Dit waren vier scheepjes van de K.P.M., waarvan bij de Marine de afkorting BEN (zinetransportschip) de naam verving. BEN 1 was het motorschip „Minjak“ (1937-966), BEN 2 het motorschip „Moesi“ (1930-913), BEN 3 de kleine „Asahan“ (1933-75) en BEN 4 het motorschip „Mampawa“ (1928-468). In de laatste dagen van februari 1942 werden de „Minjak“ en „Moesi“ door de Commandant Zeemacht aangewezen als munitietransportschip. Hierbij ging de „Moesi“ op 28 februari 1942 verloren bij een poging om de Japanse blokkade te breken, terwijl de „Minjak“ op de rede van Soerabaja door Hr. Ms. „Pieter de Bitter“ tot zinken werd gebracht, omdat begin maart de kans om door te breken al was verkeken. De „Mampawa“ en „Asahan“ werden beide op 6 maart 1942 te Tjilatjap tot zinken gebracht, maar zijn na de capitulatie van Japan teruggevonden.

Samenvattend kan worden vastgesteld, dat de Nederlandse tankers in die moeilijke periode dank zij de goede samenwerking tussen het gouvernement en de oliemaatschappijen — waarbij ook de staatsmobilisatieraad niet onvermeld mag blijven — steeds voor voldoende brandstof hebben kunnen zorgen. Zelfs in de laatste fase van de strijd tegen Japan toen het scheepvaartverkeer al totaal was ontredderd.

* Deze marin tanker — waarvan de naam nog niet was vastgesteld — was 14 december 1939 op stapel gezet en liep op 3 mei 1941 van stapel. Op 27 oktober 1941 werd ze onder de naam „Kärnten“ bij de Duitse marine in dienst gesteld. Het schip heeft tijdens de oorlog lange tijd gefungeerd als voorraadtanker voor Duitse onderzeeboten te Narvik. Op 30 december 1945 werd het door de geallieerde controlekommissie toegewezen aan de USSR, in plaats van het schip aan Nederland terug te geven. (Waarschijnlijk heeft niemand eraan gedacht dat de „Kärnten“ de voormalige Nederlandse „Marinetanker 1“ was) De naam werd door de Russen gewijzigd in „Polyarnik“. Het werd onder deze naam voor het laatst gesig-naleerd in de Tsugaru Straat tussen Hokkaido en Honshu in 1973.

