

Mini bootjes maakten wereldreis

De schrijver van onderstaand artikel is de voormalige flottielje-commandant, kapt. J.C.M. Jansen onder wiens bezielende leiding de reis van vier voormalige ST-sleepboten van Rotterdam naar Indië tot een goed einde werd gebracht.

Het was drie jaar na de capitulatie van Japan. De Bataafsche Petroleum Maatschappij in Indonesië had dringend sleepboten nodig voor lokaal gebruik. Men wist dat in Antwerpen een groot aantal kleine vaartuigen was opgelegd, die gedurende de invasie van Normandië in 1944 goede diensten hadden bewezen. Bij nader onderzoek viel de keuze op vier zogenaamde "Army Tugs", (ST sleepboten) scheepjes van 85 voet lengte, negen voet diepgang en met een bruto-tonnage van 148 ton. Zij ontvingen de namen *Soekalila*, *Soekalanting*, *Soekahadji* en *Oemar*. De geringe afmetingen schrokken enkele aspirant opvarenden zodanig af, dat zij op de dag van aanmonstering maar besloten niet aan boord te gaan. Ze maakten met hun plunjezak op de schouder rechtsomkeert en beweerden dat hun beloofd was dat ze op een echt schip zouden monstere en niet op een sloep. Uiteraard diende er heel wat opgeknapt te worden alvorens de vaartuigen voldoende zeewaardig werden bevonden om op eigen kracht naar hun bestemming te kunnen gaan. Daartoe werden ze op 5 april binnendoor over de Schelde overgevoerd naar Rotterdam, waar bij Wilton de nodige reparaties plaatsvonden. Dat was niet eenvoudig, te meer niet daar de fabriek in de Verenigde Staten, waar gedurende de oorlog de 600 pk Clark diesel-motoren vervaardigd werden, inmiddels opgehouden had te bestaan. Maar op 20 april 1948 kon het konvooi toch vertrekken.

De eerste moeilijkheden ontstonden in de Golf van Biskaje, waar het dusdanig slecht

weer was, dat de *Oemar* haar mast verspeelde. Met veel overleg en hard werk wisten de gezagvoerder, kapitein A.A. Oepkes en zijn mannen, gesteund door het juist passerende m.s. *Indrapoera*, dat lij maakte, zodat het schip even in wat rustiger water lag, een noodmast op te tuigen. Een brandje in de met olie gestookte oven in de kombuis van de *Soekahadji* was in zijn gevolgen niet ernstig maar toch wel lastig, want daardoor kon men enige tijd geen brood bakken. Ook de lijsmachine raakte defect. Maar gelukkig

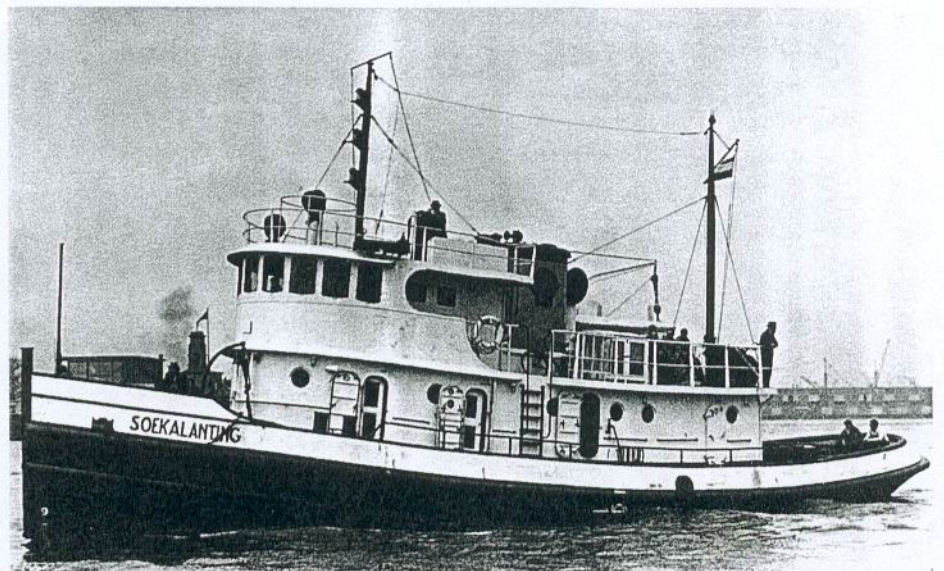
kwam de *Soekalanting* telkens in de buurt (langs zij komen was door de zeegang niet mogelijk) en dan riep één der matrozen van dit schip: "Mot er nog brood weze?" Dan werden de broden en de verdere benodigdheden zoals b.v. kippen overgesmeten, waarbij wel eens wat in het water terecht kwam omdat broden en geplukte kippen nu eenmaal niet vliegen kunnen.

De reis naar Gibraltar kon verder vervolgd worden, waar één van de koks de schrik nog zo in de benen zat, dat hij deserteerde. In Gibraltar werd gebunkerd en geproviandeerd. De noodzakelijke reparaties werden verricht door de Naval Dockyard. Dit nam echter zoveel tijd in beslag dat, toen de vloot eindelijk op 14 mei in Port Saïd arriveerde (waar weer



De SOEKALILA is de voormalige ST 676

foto: collectie J.O. Bijl.



De SOEKALANTING werd gebouwd als ST 726

foto: collectie J.O. Bijl.

gerepareerd moest worden), de Zuidwest-Moesson in de Indische Oceaan inmiddels zodanig doorstond, dat voor dit seizoen niet meer aan een oversteek gedacht kon worden. Een telegram van ons hoofdkantoor loste het vraagstuk nogal nuchter op: "Try the other way round". Zo gezegd, zo gedaan, maar op de terugweg, 180 mijl vóór Gibraltar, begaf de motor van de *Soekahadji* het. Nadat ze genoemde haven was binnen gesleept, bleek dat een vitaal onderdeel diende te worden vervangen en er zat niets anders op dan te wachten tot dit uit Amerika kwam. De overige schepen vertrokken intussen naar de West, daar, zoals reeds gemeld, de reis via Panama zou gaan. Na twee maanden was de *Soekahadji* weer vaarklaar, maar nu had het geen zin meer om de route van de andere drie te volgen en ten tweede male koerste men naar Port Said. Van deze haven uit begeleidde men de *Radjawali*, een houten motortorpedoboot van 120 ton, naar Singapore. Bij Kaap Guardafui kreeg de *Radjawali* moeilijkheden met één van haar motoren, zodat dit scheepje op sleeptouw genomen werd naar Colombo. Van Colombo werd de reis in convoi voortgezet, samen met de *Boedoek*. (zie hierna). In totaal was de *Soekahadji* zeven maanden en drie weken onderweg. De bemanningen zijn per vliegtuig naar Holland teruggekeerd;



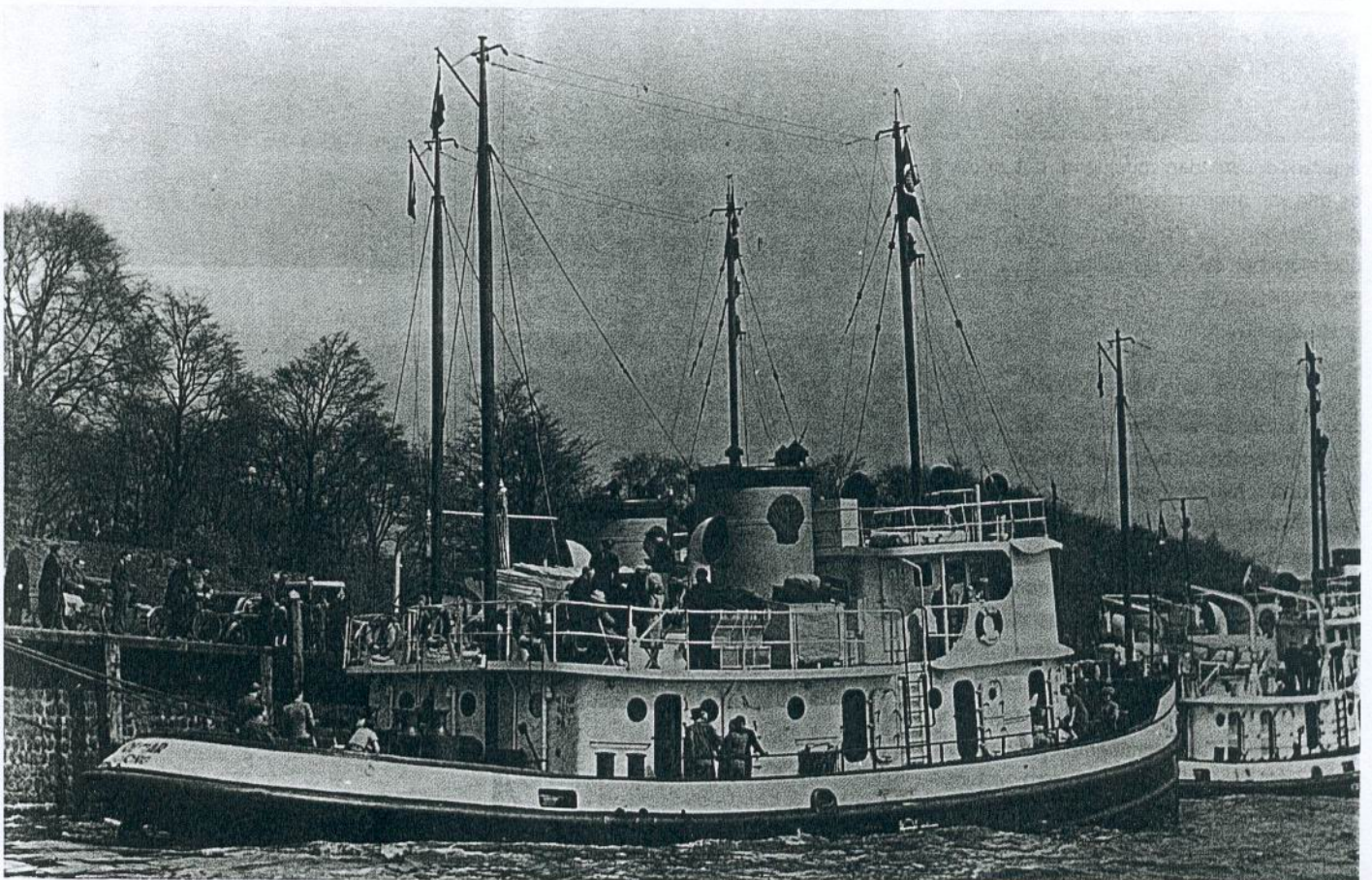
Ook de OEMAR is standaardbouw: de voormalige ST 674

foto: collectie J.O. Bijl.

de officieren bleven aan boord of werden door het kantoor te Singapore op één der in de Oost varende schepen tewerkgesteld.

Las Palmas en Curaçao werden door de overige schepen zonder opmerkelijke gebeurtenissen bereikt. Wel werd duidelijk dat het volbrengen van de "spare parts" een onmogelijke taak zou worden, niettegenstaande de vindingrijkheid en de toewijding van het machinekamerpersoneel.

Er werd dan ook contact gezocht met het Shell-kantoor in New York, vanwaar men twee mensen het land instuurde, opzoek naar afgedankte Clark Diesels of nog bestaande onderdelen-depots. Aan de hand van door ons opgezonden lijsten wisten zij de benodigde onderdelen bij elkaar te krijgen. Deze werden opgezonden naar Manzanillo (Mexico), waar ze uitgerekend op de dag van onze aankomst arriveerden. Na Curaçao werd Cristobal vlot bereikt en we konden meteen door het Panamakanaal



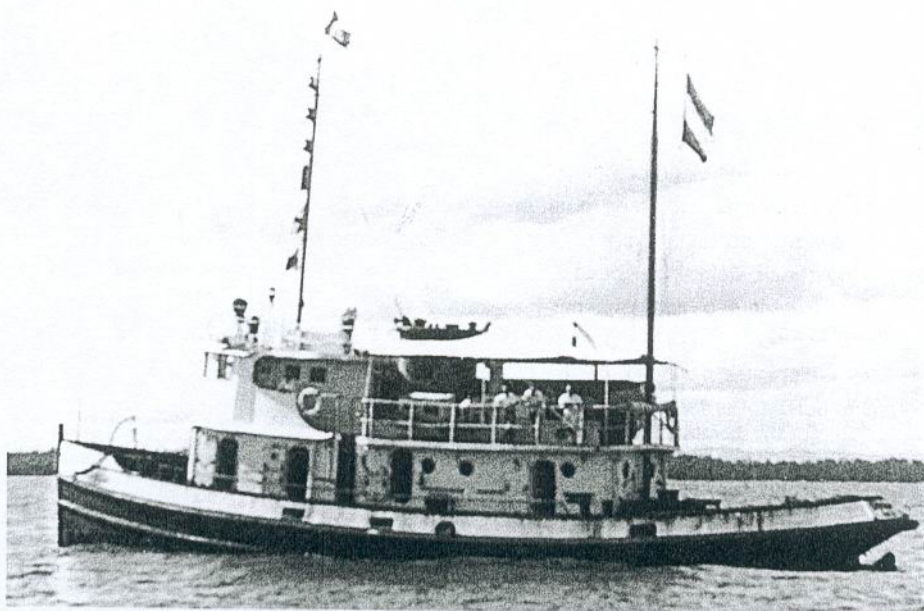
De drie sleepboten liggen aan de Rotterdamse Parkkade gereed voor vertrek naar Indonesië

foto: coll. I. Bruinsma.

eenvoudige bezigheid als koffiezetten was voor de kok een probleem. Door het slingeren viel de pot telkens om en het uitstromende water veroorzaakte dan kortsluiting in de elektrische oven. Om deze reden moest men dan ook spoedig afzien van het koken van soep en andere vloeibare spijzen, maar de mannen van de wacht moesten toch wel hun kop koffie hebben.

Bij Malta kwam de tweede tegenslag. Hier scheurde één der cilinders, zodat men tot Port Said op één motor moest varen. Uit Holland kreeg men per KLM een nieuwe cilinder toegestuurd en nadat deze gemonteerd was kon men de reis voortzetten.

Direct nadat men Suez gepasseerd was, legde de stuurmachine er ten tweede male het bijltje bij neer. Er zat niets anders op dan met de hand te sturen, iets wat bij zeevang haast ondoenlijk was. De roergangers konden hun werk dan ook niet langer dan twee uur achtereen volhouden, waarna zij vier uur rust kregen. De stuurlieden liepen 10 uur wacht per etmaal, terwijl de gezagvoerder ook nog vier uur voor zijn rekening nam. Nog was men niet aan het einde van de misère. Het ergste zou nog komen. Ter hoogte van het eiland Minocoi voor Colombo hoorde men op een donkere zaterdagavond plotseling stoten in één der motoren. Ogenblikkelijk werd gestopt. Het vermoeden bestond dat een as gebroken was en dat de schroef tegen het roer vastzat. De stuurman ging in het duister te water met een zaklantaarn, die men op vernuftige wijze waterdicht had gemaakt teneinde te trachten onder water de schade op te nemen. Het was echter onmogelijk in het donker de aard van de averij vast te stellen, doch de volgende morgen bij daglicht bleek dat het oorspronkelijke vermoeden juist was. De as was gebroken met het gevolg dat de bakboordschroef naar achteren was geschoven en tegen het bakboordroer aanliep, waardoor men naar deze kant geen roer kon geven. Op één machine werd de reis voortgezet en werd, na veel moeite, Colombo bereikt. Hier kwam een duiker aan boord, die met stelbouten en standschroeven de bakboordschroef naar voren heeft getrokken, waardoor het roer tenminste vrij kwam en men weer over beide boorden kon sturen. Lloyds surveyor gaf toestemming naar Singapore door te reizen, mits het schip gesleept werd. Dit kon geschieden door de *Soekahadji*, die toevalligerwijs zich ook te Colombo bevond. Zo werd Singapore bereikt. Nadat ook hier een duiker de zaak had bekeken, gaven



De OEMAR in latere jaren ergens in Indonesische wateren

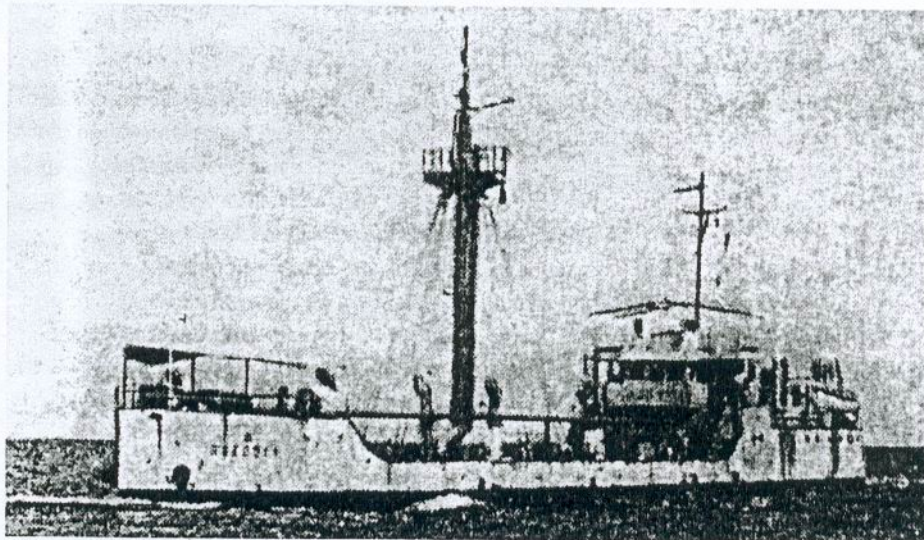
foto: Shell.

zowel de Maatschappij als Lloyds toestemming de reis naar Balikpapan op eigen kracht voort te zetten, maar dan in convooi met de *Soekahadji*. De laatste etappe verliep zonder verdere tegenslagen en op 26 november, dus na een reis van drie maanden en zes dagen werd Balikpapan bereikt.

Onze vertegenwoordiger bracht voor de maaltijd een toast uit op de kranige officieren en bemanning, die deze kleine schepen na een moeilijke reis behouden in veilige haven hadden weten te brengen, daarmede bewijzende dat de Hollandse zeelieden nog steeds uit het goede hout gesneden zijn. De stemming aan tafel was zeer geanimeerd en vooral toen de kok van de *Boedoek* zich achter de piano zette, kwamen de mannen goed los. Verschillende vocalisten verschenen achter de microfoon, natuurlijk kregen wij ook de sentimentele historie van het ongelukkige meisje te

horen, culminerend in het, door de hele "crew" luid meegezongen refrein: "het mensdom kent geen genade", waarbij de solist bijna tot tranen toe geroerd werd. Schrijver dezes werd in de gelegenheid gesteld een bezoek aan boord van beide schepen te brengen, hetgeen hem nog eens te meer overtuigde van de durf en volharding, betoond door officieren en bemanning, die zich echter daarop niet beroemden en het gehele geval beschouwden alsof het de gewoonste zaak ter wereld was. Het eresaluut dat onze vertegenwoordiger in Borneo bracht, was ten volle verdiend.

(dit verhaal werd gelezen door oud-Shell medewerker D.W. van den Boom in diverse personeelsbladen van Shell en is met toestemming van de Shell Persdienst overgenomen in Lekko, waarvoor onze hartelijke dank!)



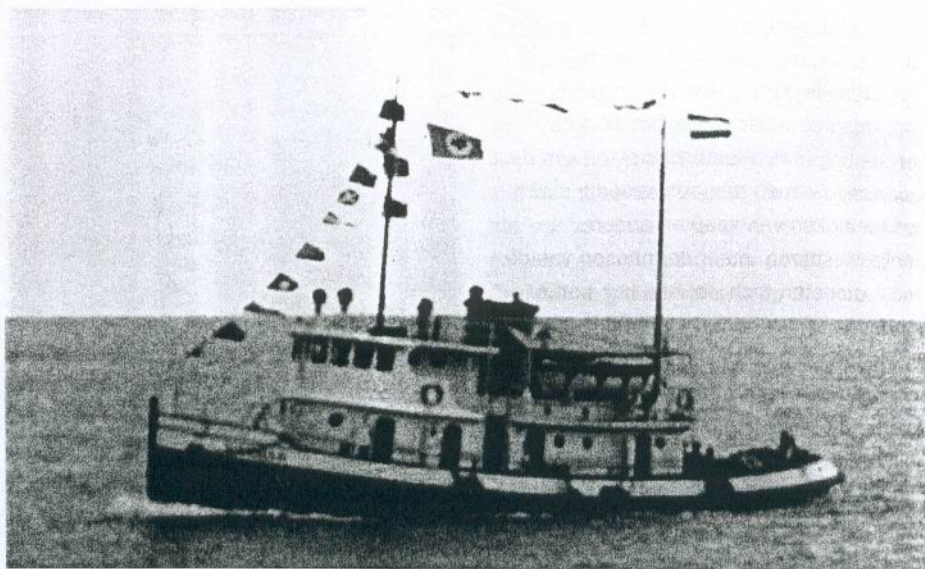
Deze oude reproductie toont de kleine BOEDOEK

foto: coll. D.W. van den Boom.

naar Balboa. De Stille Oceaan werd genomen in vier etappes, te weten Balboa – Manzanillo, Manzanillo – Honolulu, Honolulu – Suva en Suva – Brisbane. Behoudens enkele perioden van slecht tot zeer slecht weer, waarbij de bemanning steeds meer behendigheid kreeg in het op de been blijven, was het enige probleem het waterverbruik. Dankzij de goede teamgeest leverde een rantsoeneringsmaatregel evenwel geen enkel probleem op. Elke bestemming werd nog met een overschot bereikt. Uit de aard der zaak was de belangstelling van particulieren, pers en fotografen in elke plaats van aankomst groot. Er moesten heel wat interviews worden doorstaan. Iedere aanloop haven betekende een enthousiaste verwelkoming van de opvarenden, die als helden werden ingehaald en dienovereenkomstig gefêteerd. Vanuit Brisbane werden zes lichters voor Sorong (Nieuw-Guinea) op sleeptouw genomen, waarvan er gedurende stormweer in de "Barrier" twee verloren gingen. In november arriveerden de drie vaartuigen in Sorong. Men had er een feestelijke ontvangst voorbereid, die een prettige vergoeding was voor de ondervonden narigheid en de dikwijls grote inspanning, nodig om de tocht tot een goed einde te brengen. De totaal indruk van deze reis, die 23.000 mijl lang was en zeven maanden had geduurd, werd het beste weergegeven door de woorden van één van de opvarenden: "Een reuze rotreis, maar ik had hem voor geen goud van de wereld willen missen".

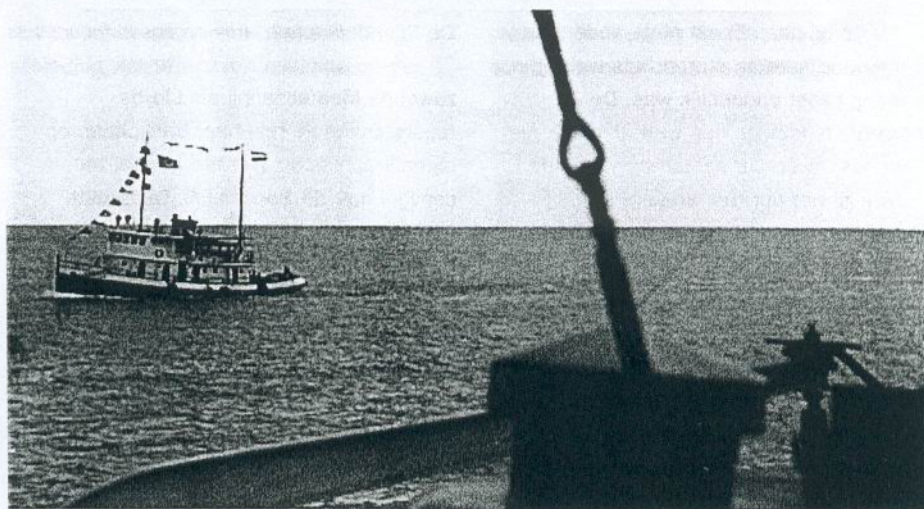
Dit gedeelte van het verhaal is overgenomen uit het Shell maandblad "OLIE" januari 1969. Het volgende gedeelte is overgenomen uit het maandblad van Shell tankers "Tussen schip en kaai".

Reeds vóór 1940 kom men nog al eens horen beweren dat de tijd der pioniers en van de avonturen ter zee voorgoed tot het verleden behoorde, een bewering, die toen al aanvechtbaar was, maar die tegenwoordig zeker niet meer staande gehouden kan worden. Eén der gevolgen van de oorlog, die zoveel dingen veranderd heeft, is dat de wereld in een toestand is gekomen die veel gelijkenis vertoont met het tijdperk toen nog grote gebieden "Terra incognita" waren. De moeilijkheden waarmede men b.v. op onze ondernemingen in Indonesië te kampen heeft, zijn te vergelijken met die, welke onze eerste oliemensen onder ogen hadden te zien en wat de avonturen ter zee betreft: uit het volgende onopgesmukte relaas zal u



Het eind komt in de zicht: de SOEKALILA met de vlag in top

foto: Shell.



Aankomst in Indonesië

foto: Shell.

blijken dat onze Hollandse zeelieden er nog steeds niet voor terugdeinzen de oceanen in notendopjes over te steken, al zijn de zeilen vervangen door moderne dieselmotoren.

Op zaterdag 27 november 1948 werd te Balikpapan aan état-major en bemanning van de sleepboot *Soekahadji* en het vrachtschip *Boedoek* door onze vertegenwoordiger in Borneo een lunch aangeboden. Beide scheepjes waren de vorige dag uit Holland aangekomen na een maandenlange reis. De *Boedoek*, een met twee Clark dieselmotoren uitgerust ijzersterk en stabiel tankertje van de Amerikaanse Marine, van 669 brt., aangekocht door de Koninklijke Shell voor de dienst in de Indonesische wateren, was op de werf van de firma Boeie te Bolnes omgebouwd tot vrachtschip. Haar olieleidingen waren gesloopt, zij was voorzien van laadbomen en ruimen en de scheepvaartinspectie had het certificaat van deugdelijkheid als een zeewaardig schip afgegeven.

Op 20 augustus stak men met goed weer

de Noordzee over. De bemanning bestond uit een commanderend officier, twee stuurlieden, twee werktuigkundigen, een marconist, drie matrozen, drie motordrijvers, een kok en een bediende. Men had een lading in van 500 ton vliegveldplaten en 250 ton cement bestemd voor Tarakan. De eerste tegenslag kwam in de Downs, toen de stuurmachine onklaar raakte, waardoor het schip zo goed als onbestuurbaar werd. Bovendien stak in het Kanaal een storm op. Van dat ogenblik af voer men 's nachts met rode lichten en overdag met zwarte ballen in top, ten teken dat men met een onmanoeuvrbaar schip te doen had. Men was verplicht Southampton als noodhaven binnen te lopen, waar de schade zo goed mogelijk hersteld werd. De reis naar Gibraltar verliep zonder verdere incidenten. Daar werd binnengelopen om te bunkeren en water en proviand in te nemen. In de Middellandse Zee had men goed weer, maar zelfs bij kalme zee bleek het schip zodanig te slingeren, dat het leven aan boord er niet gemakkelijker op werd. Zelfs een