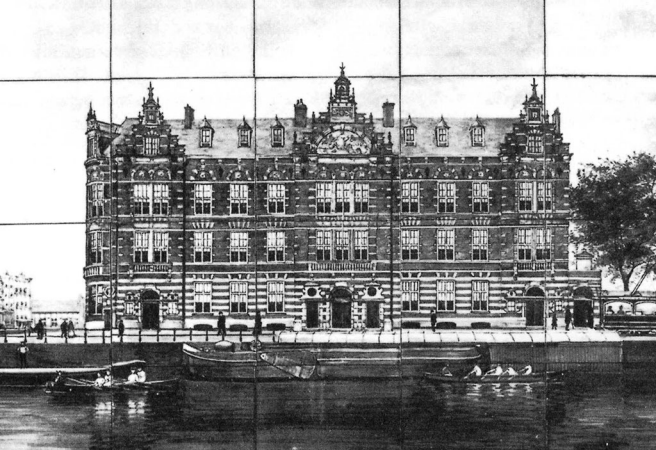


*Belevenissen van oud-kwekelingen van de
Kweekschool voor de Zeevaart
varende in de Tweede Wereldoorlog*





Tankvaart

Na de bezetting van Nederland door Duitsland had de Engelse regering meteen belangstelling voor Nederlandse tankers en nam de "Barendrecht", "Dordrecht", "Katendrecht", "Mijdrecht", "Pendrecht", "Woensdrecht" en "Moordrecht" van Phs van Ommeren en twee schepen van de Petroleum Industrie Mij., de "Amsterdam" en de "Rotterdam" in time charter.

Van Ommeren had de "Sliedrecht" reeds verloren in de periode dat Nederland nog neutraal was evenals van de Petroleum Industrie Mij. de "Den Haag".

Binnen twee jaar waren vijf van deze negen tankers verloren gegaan, alle op de Atlantische Oceaan en door Duitse onderzeeboten.

Eén van de scheepvaartdochters van Shell was de Petroleum Mij. La Corona, die wereldwijd opereerde en op de Atlantie 9 schepen verloor, waarbij meer dan 200 zeevarenden het leven lieten. Bij de Japanse aanval op Indië gingen twee tankers van deze maatschappij verloren, terwijl één tanker door de hulpkruiser "Thor" werd vernietigd.

De tanker "Genota" werd op haar reis van West-Australië naar de Perzische Golf aangehouden door de hulpkruisers "Hokoku Maru" en "Aikoko Maru" en werd op 9 mei 1942 in beslag genomen.

De tanker "Ondina", vergezeld door het Brits-Indische korvet "Bengal", kwam op 11 november 1942 met deze twee hulpkruisers in gevecht en wist de "Hokoku Maru" te vernietigen. De "Ondina" werd door torpedo's van de "Aikoko Maru" dermate zwaar beschadigd dat het schip werd verlaten. De "Bengal" en de "Aikoko Maru" namen beide aan dat het schip tot zinken was gebracht, hetgeen wel zo leek. Het schip brandde en had zware slagzij. De bemanning is, ondanks de weinig enthousiaste Chinese scheepsgezellen, weer aan boord gegaan en wist het schip terug te brengen naar Fremantle. De "Ondina" kreeg hiervoor een Koninklijke Vermelding bij Dagorder.

In Nederlands-Indië beschikte men over 34 tankers, tesamen 157.000 BRT. Deze tankers behoorden tot de Shell dochters 'La Corona', de 'Nederlands-Indische Tankstoomboot Mij.', de 'BPM' en de 'Nederlandsche Nieuw-Guinea Petroleum Mij.'. De 'Nederlandsche Koloniale Tankvaart Mij.' was een dochter van de 'Standard Oil Co' of New Jersey.

De verliezen van de Nederlandse tankervloot waren groot. Door eigen bemanning werden in de havens van Tandjong Priok, Soerabaja en Tjilatjap in februari en maart 1942 13 tankschepen tot zinken gebracht. Twee grote tankers van 'La Corona', op weg van de Musi rivier naar Tandjong Priok, werden door Japanse vliegtuigen vernietigd.

De "Augustina" van de Nederlands-Indische Tankstoomboot Mij. werd op de vlucht van Tandjong Priok naar Australië bij het naderen van een Japanse torpedojager, ingevolge de algemene opdracht, door eigen bemanning tot zinken gebracht. De Japanners probeerden de gehele bemanning te vermoorden, maar het lukte één Nederlander en twee Chinezen hieraan te ontsnappen.

Bij Engeland en in de Middellandse Zee gingen nog drie schepen van deze maatschappij verloren.

In West Indië was de 'Curaçaosche Scheepvaart Mij.' een dochter van Shell. Deze rederij beheerde een dertigtal kleine tankers, de z.g. 'Lakers', die olie brachten van het meer van Maracaibo naar Aruba of Curaçao.

Na de Duitse bezetting van Nederland werden vijf tankertjes: de "Leticia", "Lucesia", "Liseta", "Lucita", en "Juliana" naar Engeland gestuurd om in Europese wateren dienst te gaan doen.

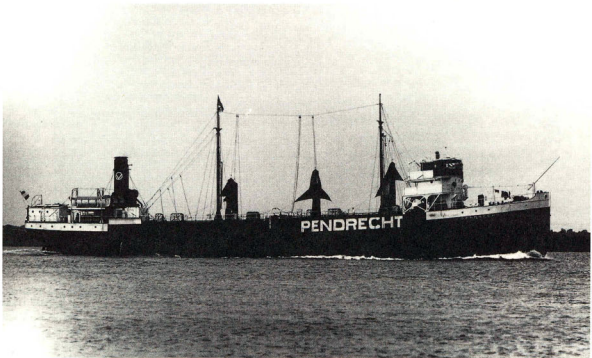
Ze waren wel voorzien van degaussing om beschermd te zijn tegen magnetische mijnen, maar moesten individueel zonder escorte met 8 mijl snelheid naar Engeland zien te komen. De "Leticia"

en de "Lucrecia" gingen op die reis ten onder door Duitse torpedo's. Ook gingen nog Lakers verloren in 1943 en 1944 op de route van Maracaibo naar Curaçao en Aruba.

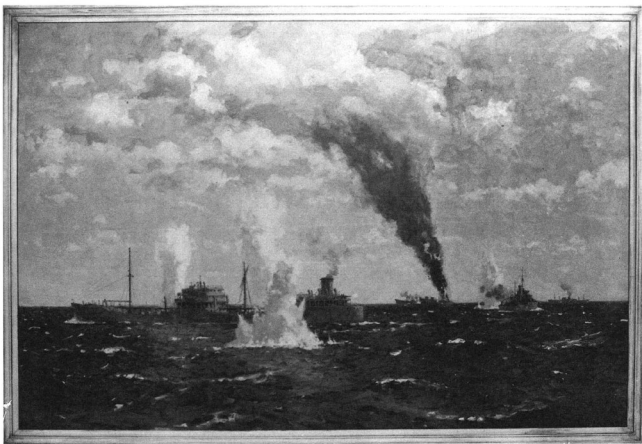
Deze torpederingen werden gedaan door Duitse onderzeeërs, die niet meer op de Noord-Atlantic werden ingezet wegens te grote verliezen. In de Caribbean werd het trouwens evenzeer gevaarlijk voor de onderzeeboten door de Amerikaanse afweer.

De "Liseta" werd door toedoen van een Duitse dwergonderzeeboot zwaar beschadigd op haar reis van Londen naar Antwerpen op 13 februari 1945, maar kon worden gelicht en hersteld.

Deze aanval op een Nederlandse tanker was de laatste in de Tweede Wereldoorlog. De Nederlandse tankervloot was gehalveerd. Wel bleek dat in ballast varende tankers moeilijk tot zinken waren te brengen. Zelfs met vliegtuigbenzine geladen tankers hebben soms torpederingen overleefd als de torpedo maar genoeg onder de waterlijn insloeg. Helaas echter zijn er al te veel tankers in een vuurzee onder water verdwenen.



mt "Pendrecht", de nieuwste tanker van Stoomvaart Mij. 'De Maas' onder directie van Phs. van Ommeren, werd op 18 december 1940 getorpedeerd met slechts schade in het achterschip. De duikboot U 96 kon het karwei niet afmaken. Er was nog één torpedo over en die lag aan dek! De "Pendrecht" ontkwam en liep, enigszins achterover liggend, de Clyde binnen op 21 december. Na de nodige reparaties vertrok het schip eind mei 1941 in konvooi OB 329 naar New York. Op 8 juni, 500 mijl noordwest van de Azoren, opnieuw getorpedeerd en nu fataal. Weer wilde het schip niet zinken, zodat de U 48 een genadeschot afgaf nadat alle bemanningsleden en kapitein Meinsma in de boten waren gegaan. Allen werden opgepikt en bereikten veilig de wal.



Schilderij van de "Ondina" in het beroemde gevecht met de Japanse hulpkruisers.

Hendrik Bakker

Geboren: 06-12-1911 te Utrecht

j.v.i. 1928

Oud-kwekeling Hendrik Bakker werd door ons opgezocht in maart 1999 in zijn huidige woonplaats Ede. Zowel hij als zijn echtgenote, nu al meer dan 60 jaar getrouwd, genieten een goede gezondheid en rijden nog veel met hun, volgens mevr. Bakker, te grote Volvo.

Een opmerkelijke en behartenswaardige opmerking tijdens het gesprek was: "Wie geen bridge speelt heeft zich niet goed voorbereid op z'n oude dag." Het gesprek ging echter niet over deze tijd, maar over de belevenissen tijdens de 2de Wereldoorlog.

Bij het uitbreken daarvan in Europa, september 1939, voer hij als kapitein op kleine tankers in de Indische Archipel. De rang van kapitein op deze kleine schepen werd niet gebruikt door de werkgever Shell, die hij tot zijn pensioen trouw bleef, maar de functie heette 'Commanding Officer'. Mevrouw Bakker was ook in Nederlands-Indië en probeerde zoveel mogelijk haar echtgenoot in de aanloophavens op te zoeken. Tot het uitbreken van de oorlog met Japan, december 1941, ging het zeemansleven voornamelijk in de Archipel normaal door.

In februari 1942 naderden de Japanse invasievloten Nederlands-Indië; 15 februari viel Singapore en werd het iedereen duidelijk dat Java spoedig zou worden aangevallen.

1ste stuurman Bakker lag met de "Marpessa" in Tg. Priok. Zijn kapitein kreeg geen contact met de wal en besloot Indië te verlaten. Dit was voor de gehele bemanning een levensveranderend besluit. Bakker liet zijn vrouw met baby achter op Java. "Het was voor mij duidelijk dat de Japanners in korte tijd heel Java in handen zouden krijgen."

De "Marpessa" ging zigzaggend via Straat Soenda naar zee. Hier kreeg de kapitein contact met Shell en ontving orders naar Colombo uit te wijken. Daar werd vliegtuigbenzine geladen voor Australië. "Helaas werd ik daar geveld door een infectieziekte en moest ik in een hospitaal worden opgenomen. Na ontslag hieruit moest ik aansterken op het platteland."

Na enkele maanden was hij voldoende hersteld om geplaatst te worden op de "Ena". Hiermee maakte hij vele reizen, ook in konvooi. Het continu varen met benzine, dat bij torpedering bijna zeker door niemand zou worden overleefd maakte van hem een fatalist. "Ik geloofde steeds meer in een onvermijdelijke voorbeschikking."

Het varen met een Chinese bemanning, die zich vooral in Engeland en de VS, niet betrokken voelde bij de oorlog, was niet gemakkelijk. "Het is me altijd gelukt, zowel als 1ste stuurman en als aflokapitein hen te motiveren om gevaarlijke reizen naar Engeland mee te maken en niet te deserteren."

De "Ena" was tot 1943 alleen bewapend met een mitrailleur. Na aankomst in de VS eind 1943 werd het schip niet alleen bewapend met een kanon op voor- en achterschip plus een Oerlikon, maar het kreeg ook nog 20 militairen aan boord om al dat wapentuig te bedienen.

In San Francisco waar de "Ena" tot een half oorlogschip werd uitgerust kon hij vanuit zijn eigen schip zien welke hoeveelheden oorlogsschepen daar werden gebouwd.

Op konvoireizen tussen de VS en Engeland vice versa maakte hij vele malen de torpedering mee van andere schepen, waarvoor je niet mocht stoppen. Deze rampen maakten diepe indruk.

De laatste periode van de oorlog tegen Japan deed hij dienst a/b van de "Saroena". Dit schip voerde als shuttle-ship benzine voor de troepen in Birma. Dit was niet zó gevaarlijk meer omdat Japan daar nog maar weinig oorlogspotentieel ter beschikking had.

Hier beleefde hij het einde van de oorlog en kwam ook een einde aan de onzekerheid over het lot van zijn vrouw en zoontje. Beiden waren de internering in Japanse kampen goed doorgekomen.

Bij het einde van het gesprek wilde oud-kwekeling Bakker nogmaals zeggen dat de jaren op de Kweekschool een zeer positieve invloed op zijn leven hebben gehad.

Pieter Johannes Endenburg

Geboren: 21-10-1907 te Gouda

j.v.i. 1925

Vanuit Zwitserland ontvingen wij een kort verslag over de oorlogservaringen van P.J. Endenburg. Hij voer op tankers van Shell, bijna voortdurend op de Noord-Atlantische Oceaan via welke weg het cruciale transport naar het belegerde Engeland plaats vond. Het verhaal is kenmerkend voor iemand die het karakter heeft om vijf jaar, bijna voortdurend, met doodsgevaar te werken en daarna van zijn verdere leven te genieten.

De gehele oorlog op de Atlantic gevaren, dat nu niet direct tot het ongevaarlijkste gebied gerekend kon worden, op tankschepen geladen met vliegtuigbenzine. Meestal was de route Canada – Schotland. In Schotland werden de konvoien samengesteld met bestemming Halifax, waar verdere bestemming ontvangen werd.

Tussen Schotland en de Faroer Islands (400 mijl) lag elke 40 mijl een Duitse onderzeeër op wacht. Iedere onderzeeër had dus maar 40 mijl te controleren. Hun snelheid was minstens drie maal zo groot als die van het konvooi zodat ze in korte tijd tot een groep verenigd tot de aanval konden overgaan.

Bij het begin van de oorlog werd ieder schip van een 10 à 15 cm kanon (uit de 1ste Wereldoorlog of nog vroeger) voorzien. Rond 1943 werd de uitrusting beter met luchtafweerwapens en reddingsvloten. We hadden op de "Nestula" zes machinegeweernesten en er waren 14 gunners aan boord. Het laatste jaar van de oorlog was ik op een M.A.C. Ship (Merchant Aircraft Carrier) geplaatst. Dit waren vracht-, vaak tankschepen, waarop een vliegdek was gebouwd. Hierop hoorden drie "Swordfishes" thuis, die 's morgens vroeg en 's avonds laat rond het konvooi patrouilleerden om vijandige onderzeeboten te "spotten". Die vliegtuigen hebben de konvoien veel veiliger gemaakt.

In de vaargeulen voor de havens, die niet te diep waren, werden door de vijand 's nachts nogal eens mijnen gelegd, die naar boven dreven als het schip eroverheen voer.

Om het schip te demagnetiseren waren rondom tegen de huid kabels aangelegd (degaussing). Onder stroom gaven deze kabels een magnetisch veld, dat dat van het schip moest neutraliseren. In sommige havens werd die installatie getest en soms bleek het niet te werken. Ik kon dan met veel moeite verscheperen bewegen de bestemming alleen op diepwaterhavens te zetten. Dit was meestal heel moeilijk en ging soms gepaard met stakingsdreiging.

Er zijn vreselijk veel kameraden en collega's om het leven gekomen bij Shell Tankers: 119 landgenoten en 155 Chinezen. Op de konvoisamenstelling moest dus wel eens enige dagen worden gewacht. De M.A.C.-schepen gebruikten die tijd om in de Schotse wateren te oefenen. Daarbij hadden we ook een keer prins Bernhard op bezoek.

De M.A.C.-schepen hadden geen verticale schoorsteen en ventilatie-openingen, dat ging allemaal onder het vliegdek. Bij koers veranderen moest dus worden gewaarschuwd om geen mensen onverwacht in de rook te laten zitten. De prins was een rondje aan het maken terwijl juist een TE LATE waarschuwing voor koersverandering klonk. Op dat moment kwam hij net in de kombuis waar een pikzwarte kok voor hem stond die zich verbouwereerd verontschuldigde: "ja prins, neemt U mij

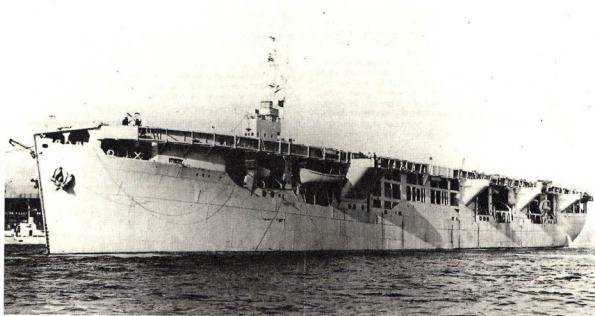
niet kwalijk prins, ik kon er heus niets aan doen prins en het is mijn schuld ook niet prins." Ik liep toevallig voorbij en ben maar doorgedaan omdat het "geprins" nogal voortduurde.

De meeste aanvallen op de konvoien hadden 's nachts plaats. Als het dag werd kon je het konvooi bekijken; wie is er verdwenen of is die en die nog aanwezig?

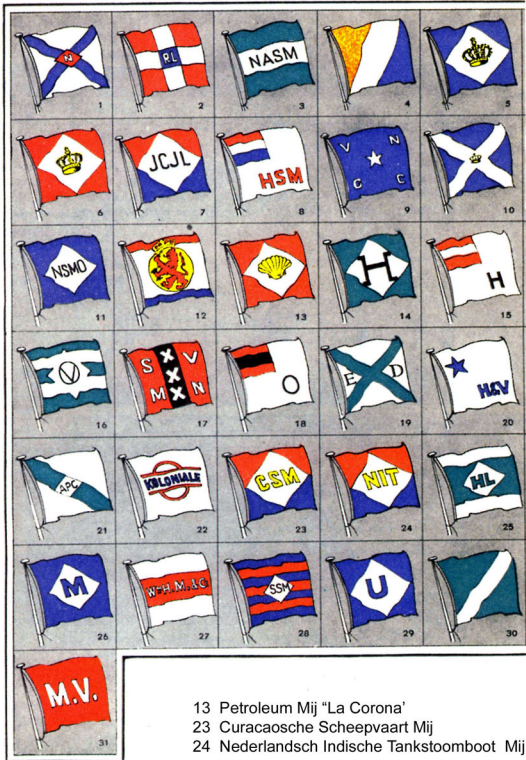
Ik heb tamelijk geluk gehad. Als je wacht te kooi had stond je bij alarm op, je was toch al gekleed, trok je zwemvest aan en ging maar zitten wachten.

Eens bij een aanval een ontzettende knal onder het schip en het leek of het een meter omhoog ging. De marconist, die bij mij in de hut zat zei nog: "zijn wij dat stuurman?" Ik zei dat ik dacht van wel, maar dat ik eerst mijn koffie wilde opdrinken voor ik naar de boten ga.

Dit is zo'n beetje alles wat ik me herinner. Ik las later in een Amerikaanse krant dat de verliezen bij de koopvaardij groter waren dan bij leger, marine en luchtmacht tezamen.



MAC-Ship "Macoma". In 1942 werd de "Macoma" met een zusterschip "Gadila" en een zevental Anglo-Saxon 'triple twelves' bestemd om tot Merchant Aircraft Carrier (MAC-ship) te worden verbouwd. De schepen behielden daarbij nagenoeg hun volle lading capaciteit en hielpen de 'Battle of the Atlantic' winnen.



13 Petroleum Mij "La Corona"
 23 Curacaosche Scheepvaart Mij
 24 Nederlandsch Indische Tankstoomboot Mij