

De Shellvloot in oorlog

DOOR L. L. VON MÜNCHING

Sedert het einde van de Tweede Wereldoorlog hebben enkele Nederlandse rederijen de oorlogservaringen van hun vloot gepubliceerd, zoals bijvoorbeeld de Holland Amerika Lijn en de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Ook hebben enkele stoomvaartmaatschappijen de oorlogsgeschiedenis in later gepubliceerde gedenkboeken – en vaak helaas zeer summier – opgenomen. Dat geschiedde bijvoorbeeld met de schepen van de Rotterdamsche Lloyd en de VNS. Maar er waren er ook die niets publiceerden of slechts een boekje met een aantal spectaculaire belevenissen.

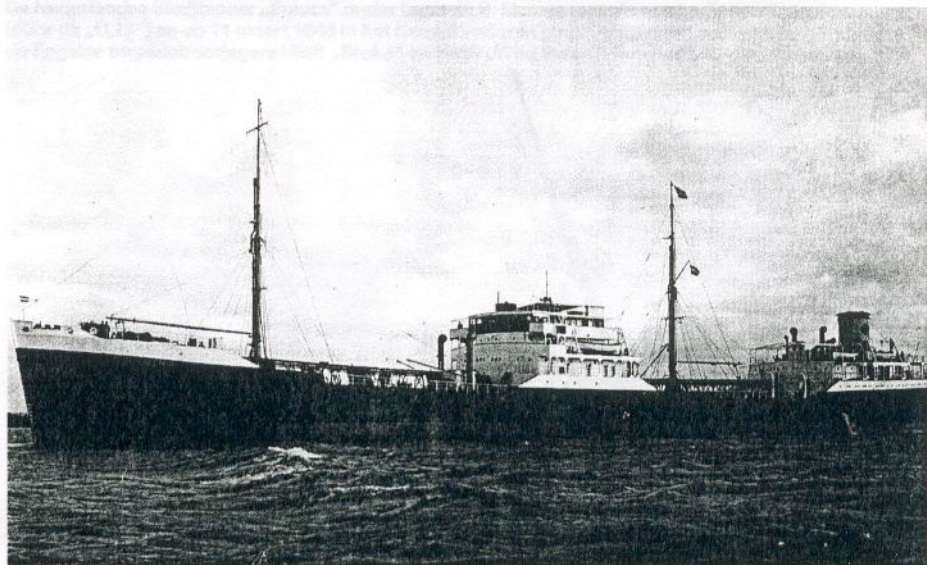
Dat was het geval met de schepen van de Anglo Saxon Petroleum Company, de Britse rederij van de Shellgroep, waarin ook enkele Nederlandse tankers worden genoemd. Het is een aardig boekje, maar het geeft eigenlijk slechts een schamel beeld van hetgeen de schepen met hun bemanningen in de oorlog hebben gepresteerd. Volgens dit boekje „Tan-

ker Fleet; the war story of the Shell tankers and the Men who manned them”, telde de vloot van deze maatschappij op 3 september 1939, de dag dat de Tweede Wereldoorlog uitbrak, 88 schepen met 899.802 dwt, die van de Eagle Oil Shipping Company – die ook tot de Shellgroep behoort – 29 schepen met 365.443 dwt, terwijl de Nederlandse rederijen van de Shellgroep, de Petroleum Mij La Corona, de Curaçaosche Scheepvaart Mij en de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Mij, te zamen over 91 schepen met 593.901 dwt beschikten. In totaal dus een vloot van 208 tankers met 1.859.136 dwt.

Van het laatste nieuwbouwprogramma van de Engelse Shell, de 20 eenheden van de „D”-klasse, waren er op 3 september 1939 twaalf gereed, zes volgden later en de beide laatste schepen, de „Donovania” en „Diplodon”, sloten de rij in juni en oktober 1941. Zij kwamen in de plaats van de twee die in Duitsland in aanbouw waren, doch die door de Duitsers in beslag werden genomen.

Het is bekend dat in 1938 en 1939 elf tank-schepen van de Nederlandse groep hun Nederlandse driekleur ruilden voor de Britse; waarschijnlijk was dit al een „voorproefje” van de behoeften tijdens de oorlog. Een ander voorteken was dat al op 31 augustus 1939 de gezagvoerders van zestien tankers van de Admiraliteit opdracht kregen hun schepen on-

Kort na Wereldoorlog II was dit waarschijnlijk wel het beroemdste Nederlandse koopvaardij-schip, de motortanker „Ondina”, die onder kapitein W. Horsman het gevecht leverde met twee Japanse hulpkruisers, waarvan er één tot zinken werd gebracht. Ondanks zware schade overleefde de „Ondina” de strijd. De „Ondina” werd gebouwd bij de Nederlandsche Dok Mij te Amsterdam en op 1 augustus 1939 opgeleverd. De „Ondina” was het eerste Nederlandse koopvaardij-schip dat ná WO II werd onderscheiden met de Koninklijke Vermelding bij Dagorder. Foto Shell; coll. L.L.v.M.



Enorme verliezen, doch snel herstel

Over de verrichtingen van de Nederlandse tankschepen tijdens de Tweede Wereldoorlog is nooit veel gepubliceerd. In het boek „Shell Tankers” van W. Wouters staat het één en ander vermeld, evenals in het boek „Tanker Fleet”.

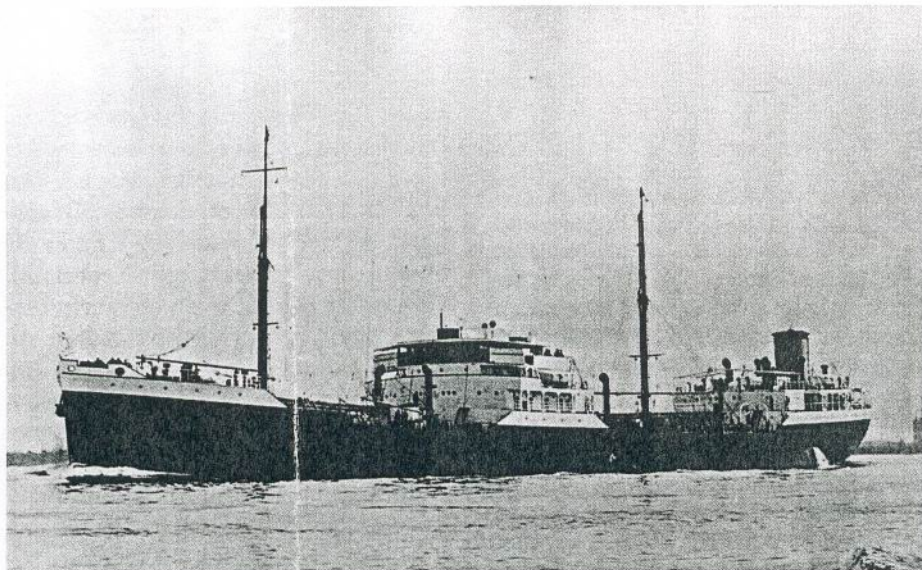
Over de geschiedenis van de Stoomvaart Mij De Maas (Phs. van Ommeren) tasten wij helemaal in het duister. Aan de geschiedenis van die tankers in de oorlog is nimmer enige aandacht besteed.

middelijk over te schilderen in marinegrijs met „het oog op komende operaties”.

Op 10 mei 1940 was verreweg het grootste deel van de Nederlandse Shellvloot buitengaats. Vijf tankers bleven in Nederland achter, vier van La Corona („Coryda”, „Etrema”, „Omala” en „Perna”) en één van de NIT, de „Phobos”, die bij de RDM te Rotterdam werd hersteld van mijnschade. De vier overige schepen ondergingen hun normale onderhouds- en reparatiebeurt.

De na mei 1940 buiten Nederland aanwezige tankers werden ondergebracht in enkele grote „pools”. De Anglo Saxon Petr. Co, de voorloper van de „Marine Coordinators Organization” te Londen, werd belast met het beheer over een groot aantal tankers, w.o. ook die van de Nederlandse groepsvloot en voorts van b.v. Noorwegen.

Als we de lijsten van de verloren gegane tank-

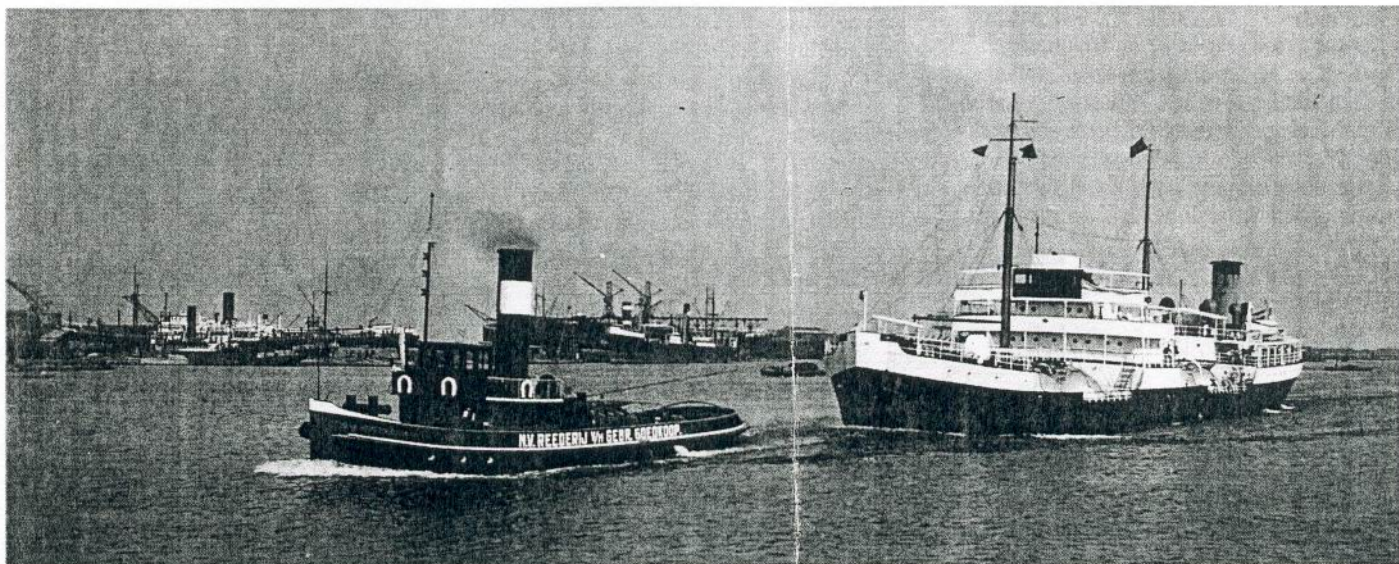


De tanker „Ceronia” was het eerste schip van de Nederlandse Shellvloot dat op 5 februari 1940 als neutraal schip op de Atlantische Oceaan door een Duitse onderzeeboot werd getorpedeerd. Kapitein Velthuis slaagde er evenwel in met zijn schip Rotterdam te bereiken. Op 3 maart 1944 werd kapitein Velthuis met de „Tibia” in Straat Mozambique nogmaals getorpedeerd, doch ook ditmaal slaagde hij erin zijn schip te behouden. Foto Shell; via L.L. von Münching.

schepen – zowel onder Britse als onder Nederlandse vlag – bestuderen, dan blijkt daaruit dat er drie belangrijke routes en gebieden waren waar de tankers emplooi vonden: (a) Verenigd Koninkrijk-Curaçao v.v., (b) de Nederlands-Indische wateren en de route Abadan-Australië v.v. en (c) de Middellandse

Zee. Van deze drie was de route over de Atlantische Oceaan veruit de gevaarlijkste. De beruchte „Slag om de Atlantische Oceaan” kende maar weinig pauzes en in feite duurde die de volle 68 maanden van de oorlog. De route was voor Engeland natuurlijk van levensbelang, want als er in het VK geen olie en

Dit is de kleine „Agnita”, de eerste Britse Shelltanker die onder kapitein S. Algar in het Kanaal een Duitse luchtaanval overleefde. Op 22 maart 1941 viel deze tanker ten offer aan de Duitse hulpkruiser „Thor” op de zuidelijke Atlantische Oceaan. Op deze foto ziet men de tanker in vrediger dagen op het Noordzeekanaal. Foto via L.L. von Münching.



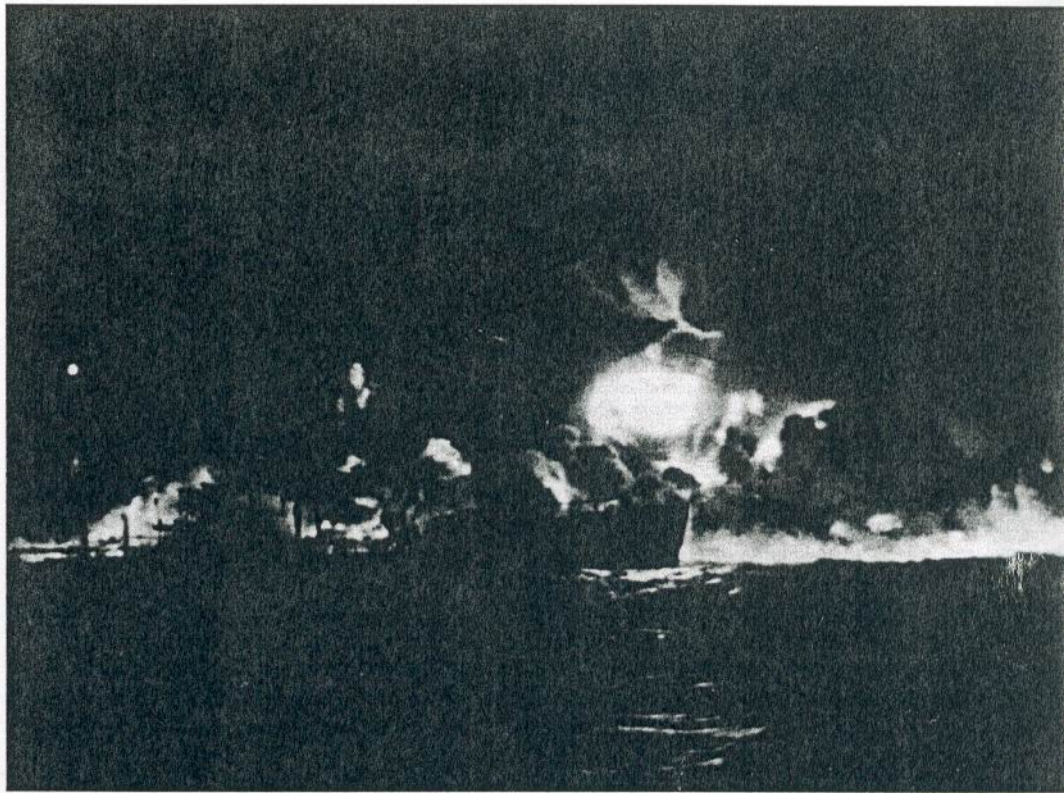
Plodding, rust-streaked, squatty tankers
 Deck awash on lonely way;
 Piled deep with hell-brew'd lightning,
 Lifeblood of the battle fray.
 Reeling decks, man-made volcanoes
 Heroes where true seamen meet
 Are men of daring, men of courage –
 Sailors of the tanker fleet.

(Seafarers Log – 1994)

benzine meer beschikbaar zouden zijn, zou alles stil komen te liggen. De Duitsers begrepen dat heel goed, vandaar de grote voorliefde van de onderzeebootcommandanten voor de tankers, in de konvooien of alleenvarend.

Het duurde ook niet zo héél lang, of de gevolgen van het uitbreken van de oorlog deden zich voelen. Het eerste schip van de groep dat verloren ging, was de kleine „Africa Shell” (capt. P. Dove, 706 brt). Dit tankertje werd als eerste schip van de vloot op 15 november 1939 door het Duitse pantserschip „Admiral Graf Spee” (cdt KzS H. Langsdorff) voor de kust van Oost-Afrika tot zinken gebracht. Enkele weken later, op 2 december 1939, volgde de tanker „San Calisto” (8010 brt), die in de monding van de Theems op een mijn liep en precies een week later werd de „San Alberto” (7397 brt) op 150 m ten zuiden van Fastnet, getorpedeerd door de „U 48”. En op 17 december 1939 was de tanker „Agnita” (capt. S. Algar, 3561 brt) het eerste schip van de vloot dat op weg van Cardiff naar Rotterdam in het Kanaal door een Duits vliegtuig met bommen en boordwapens hevig werd bestookt. De bommen misten, maar het schip werd met mitrailleurvuur „besproeid” en werd beschadigd. Het kon de reis voortzetten en Southampton bereiken voor herstel. Vier dagen later liep de nog bijna nieuwe „Dosinia” (8053 brt) 1/2 m ten zuiden van het lichtschip „Haisboro” op een mijn en werd eveneens beschadigd.

Bij de (neutrale) Nederlandse groep duurde het even alvorens men de gevolgen van het uitbreken van de oorlog ondervond. Als eerste werd de tanker „Ceronia” (kap. H. Velthuis, 8096 brt) van La Corona, op weg van Las Piedras naar Rotterdam, op de Atlantische Oceaan getorpedeerd door de „U 41”, doch kapitein Velthuis slaagde er desondanks in zijn schip te Rotterdam binnen te brengen. Ruim een maand later, op 11 maart 1940, werd de „Eulota” (kap. B. Elzinga, 6236 brt) op weg naar Curaçao, in het Kanaal getorpedeerd door de „U 28”. De 42 opvarenden konden later door een Brits oorlogsschip worden gered. Ten slotte liep op 20 maart 1940 de tanker „Phobos” (kap. D. Krul, 7412 brt) van de NIT, van Curaçao op weg naar Rotterdam, bij het lichtschip „North Goodwin” op een mijn. Met behulp van een drietal Britse sleepboten werd de tanker aan de grond gezet en een nabijgelegen Britse haven binnengesleept. Op 11 april 1940 kwam de tanker te Rotterdam

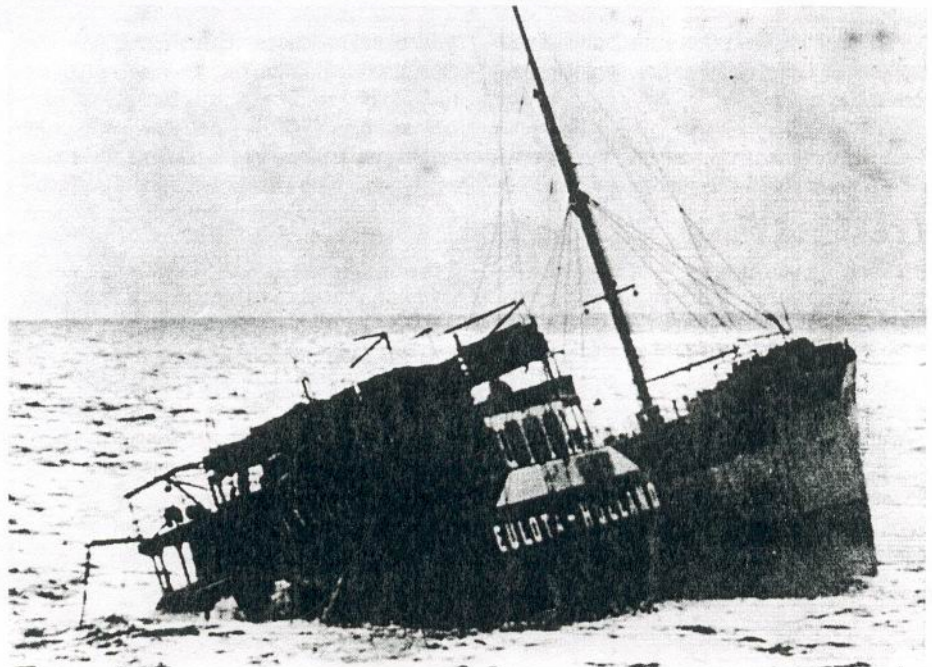


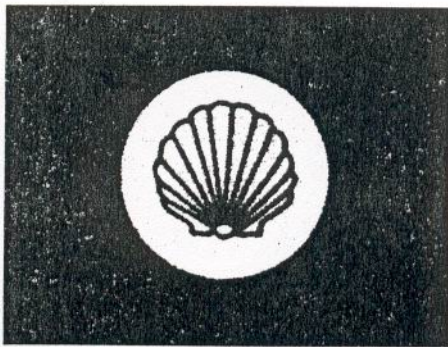
De ondergang van de tanker „Ocana” was één van de ernstigste rampen die de Petroleum Mij La Corona trof; het schip werd op 24 maart 1942, in de nacht om 04.13 uur, op weg van Curaçao naar Halifax, op de Atlantische Oceaan getorpedeerd door de „U 552” en vloog in brand. Het uitgebrande wrak bleef echter drijven en werd pas op 15 april 1942 door de Canadese mijnenveger HMCS „Burlington” (cdt lt.cdr W. J. Fricker) ontdekt. Deze bracht het wrak met geschutvuur tot zinken, doch onderzocht het eerst en nam nog de stoffelijke resten van enkele opvarenden mee, die later in Canada zijn begraven. In totaal kwamen 16 Europeanen en 37 Chinezen bij deze ramp om. Duitse opname; via L.L. von Münching.

Verliezen en beschadigingen van de vloten

	Gezonken	Beschadigd
Anglo Saxon Petr. Co	32 schepen met 279.829 brt	29 schepen met 185.020 brt
Eagle Oil Company	19 schepen met 172.876 brt	8 schepen met 76.991 brt
Nederl. Shellgroep	30 schepen met 149.448 brt	25 schepen met 174.727 brt
Totaal	81 schepen met 602.153 brt	62 schepen met 436.738 brt

De Nederlandse Shelltanker „Eulota” onder kapitein B. Elzinga was de eerste die werd getorpedeerd (door de „U 28”) en op 11 maart 1940 in het Kanaal verloren ging. De opvarenden werden gered door de Engelse torpedobootjagers HMS „Broke” en HMS „Wild Swan”. Foto via L.L. von Münching.





Schoorsteen (geel) met zwarte rand en rederijvlag (rood met witte cirkel, waarin gele schelp) van de Nederlandse Shelltankers gedurende de oorlogsjaren.

aan, geëscorteerd door de sleepboot „Roode Zee” en werd bij de RDM in het dok opgenomen voor herstel. Er waren wel zeven doden aan boord.

Als we de verliezen in de oorlogsjaren van de tankers van de Britse Shellgroep in de verschillende gebieden samenvatten, dan zien we dat deze rederij niet minder dan 32(!) tankers verloor, maar de Nederlandse groep met een aantal van dertig, bleef daar maar net onder. Van officiële Nederlandse zijde is nimmer een opgave gedaan van schepen die door torpedo's, mijnen, bommen of aanvaringen zijn beschadigd, doch die niettemin behouden bleven, al waren er in deze gevallen wel vaak slachtoffers onder de opvarenden. Ik heb zelf een dergelijke lijst samengesteld, doch die kan geen aanspraak maken op volledigheid. Elke maal dat een schip werd beschadigd, heb ik de tonnage opgeteld, want er zijn wel schepen die driemaal zijn beschadigd en daardoor maanden aan de vaart waren onttrokken, doch wel de oorlog hebben overleefd. Van de Engelse groep werden 29 schepen (met 185.020 brt) beschadigd, bij de Nederlandse groep 25 met 174.727 brt. Eén feit moet hierbij worden vermeld: de motortanker „Magdala” (kap. J. C. Köhler) is op of omstreeks 16 januari 1945 in IJsland en Ierland op de Atlantische Oceaan vermist. Het is het enige Nederlandse koopvaardijship, waarvan het lot niet met zekerheid bekend is.

Waren de materieelverliezen enorm, de persoonlijke verliezen deden daar niet voor onder. Van de opvarenden van de Anglo Saxon Petroleum Company verloren 346 Europeanen het leven, waaronder zeven ervaren gezagvoerders; bij de Eagle Oil 314 Europeanen, waaronder vijf gezagvoerders en bij beide rederijen samen kwamen 766 Chinezen om het leven. Bij de Nederlandse Shellgroep lieten 130 opvarenden het leven, waaronder tien gezagvoerders; voorts 259 Chinezen.

De totale verliezen aan tankschepen onder Engelse vlag tijdens de Tweede Wereldoorlog waren enorm: eind 1939 hadden de Britten 9

tankschepen met 67.692 brt verloren, maar die cijfers stegen in de daaropvolgende jaren schrikbarend: in 1940 gingen 55 tankschepen (met 405.555 brt) verloren; in 1941 waren deze cijfers opgelopen tot 63 met 442.890 brt, om in 1942 een hoogtepunt te bereiken met een verlies van 94 tankers met 599.463 brt, d.w.z. bijna 600.000 brt in één jaar! Toen de geallieerden in het voorjaar van 1943 het onderzeebootgevaar grotendeels wisten te bedwingen, daalden de verliezen snel.

Om de geleden verliezen te compenseren stelde de Anglo Saxon Petroleum Co een groot nieuwbouwprogramma op, namelijk van 26 schepen van de „N”-klasse. Merkwaardig genoeg kregen deze geen „Empire”-namen. Deze tankers hadden een draagvermogen van 12.000 ton en waren voorzien van een dieselmotor van 3500 apk.

Van deze „N”-klasse kwam de „Nicania” (8179 brt) als eerste in mei 1942 gereed bij Hawthorn Leslie te Hebburn, die er in totaal vijf bouwde, de Blythwood SE Co te Glasgow, die er acht voor haar rekening nam en de werven van Harland & Wolff te Belfast en Govan bouwden negen stuks. Swan Hunter te Wallsend en de Furness SB Co te Haverton Hill leverden eveneens een bijdrage aan dit ambitieuze nieuwbouwprogramma. Naast deze schepen werden drie tankers van het „Ocean”-type, die tijdens de oorlog werden gebouwd, gecharterd en na de oorlog overgenomen. Dit waren de „Empire Industry” (II, 8203 brt), die later als „Flammalina” in de vloot kwam, de „Empire Saturn” (8224 brt), die als „Nayadia” onder haar vlag kwam en de „Empire Granite” (8032 brt), die als „Kennerleya” aan de vloot werd toegevoegd. Als vierde eenheid kwam het voormalige MAC-schip „Empire MacMahon” bij de vloot als „Naninia” (8166 brt). Deze waren niet geheel identiek aan de „N”-klasse; een afwijkend groter schip was de „Empire Grenadier”, die tot het zg. Noorse type behoorde en die als „Ficus” (9811 brt) onder haar vlag kwam in de jaren 1946/47.

Opvallend is het dat van de eenheden van de „N”-klasse, waarvan de laatste schepen pas in de loop van 1946 werden opgeleverd, geen enkele meer verloren is gegaan.

Ter compensatie van de geleden verliezen van de Nederlandse Shellgroep, nl. 30 tankschepen met in totaal 149.448 brt, te weten 14 schepen met 97.357 brt van La Corona, 12 met 41.050 brt van de NIT en 4 met 11.041 brt van de CSM, is slechts één replacementtanker ontvangen, de „Empire Fletcher”, die op 31 maart

Sargassozee

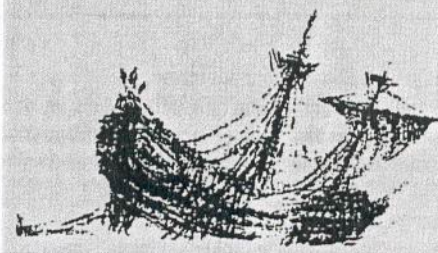
De Sargassozee kleurt bruin van wrakhout en van algen. Op de zeebodem een fortuin, eens door de zee verzwolgen.

'n Scheepskerkhof zonder end, schepen van Java tot de Azoren. Hen was 'n zeemansgraf bestemd voor goed voor ons verloren.

Als ik straks verzeilen moet naar die vreselijke oorden, zegt Neptunus onverhoeds: Verdrink nu zonder woorden.

Kees

Uit: „Heimwee”.



1944 als „Backhuysen” (later „Chama”, 8195 brt) onder Nederlandse vlag kwam. De nog vóór 10 mei 1940 bij de Mij Wilton-Fijenoord te Schiedam bestelde tanker ter vervanging van de verloren gegane „Eulota”, de latere „Mitra” (8263 brt), kwam pas in december 1949 gereed.

De eerste nieuwe tanker van de „N”-klasse, die na de bevrijding in Nederland kwam, was de „Naranio” (8134 brt), die op 28 mei 1946 als eerste tanker te Amsterdam arriveerde, met 10.000 ton petroleum uit Houston in de Petroleumhaven.

Geraadpleegde literatuur

- Hope, S. Tanker Fleet; the war story of the Shell tankers and the Men who manned them. Publ. by the Anglo Saxon Petr. Co. London, 1948.
- Howarth, S. Sea Shell; the story of Shell's British Tanker Fleets 1892-1992. London, enz., Thomas Reed, 1992.
- Lucas, W. E. Eagle Fleet; the story of a tanker fleet in peace and war. London, Weidenfeld and Nicolson, 1955.
- Middlemiss, N. L. The Anglo Saxon/Shell Tankers. Newcastle o.T., Shields Publ., 1990.
- Scheepsrampen in oorlogstijd. Uitgeg. t.b.v. het Nationaal Zeemansfonds. Amsterdam, Duwaer, 1948.

Postuum eerbetoon aan vijf gezag

DOOR C. DE BAAN

„In een tijd van oorlog, maar niet daarvoor zijn het God en de zeeman die wij aanbidden.

Maar als de oorlog voorbij is en de vrede bereikt, dan is God vergeten en de zeeman verlaten”...

De Tweede Wereldoorlog heeft een zware tol geëist van onze koopvaardijvloot en haar generatie zeelieden, maar de gebrachte offers zijn niet voor niets geweest; de vijand is teruggedrongen en de vrede bereikt. Wat belangrijk is: de duizenden die toen het leven lieten, zijn niet vergeten door het Nederlandse volk. Dat bleek ook tijdens een bezoek aan een familielid dat recent was verhuisd naar Zwijndrecht. Noodgedwongen moest ik de plattgrond raadplegen en in het alfabetisch register passeerde mijn vinger bij de letter K een aantal namen met een duidelijk herkenbare maritieme betekenis.

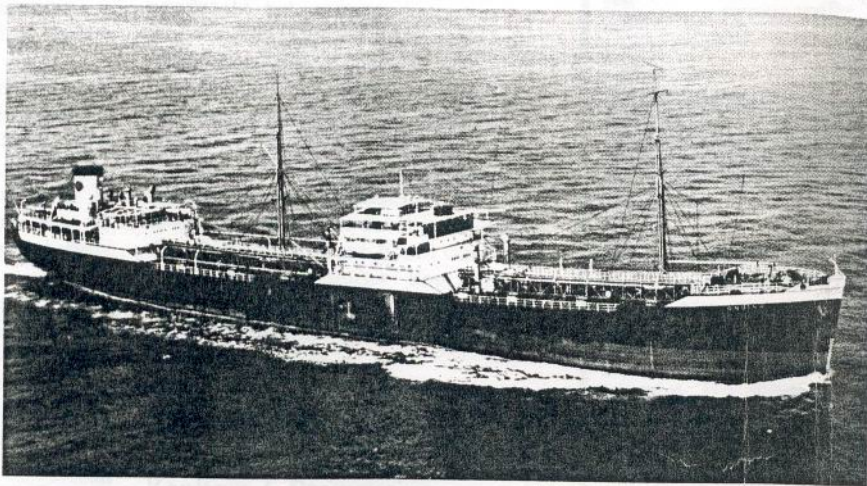
Zo'n 25 jaar geleden zijn daar vijf flatgebouwen genoemd naar gezagvoerders ter koopvaardij, die tijdens WO II om het leven kwamen. Zwijndrecht eert daarmee de gehele Nederlandse koopvaardij voor haar bijdrage in de bevrijding van ons vaderland.



Kapitein W. Horsman,
gezagvoerder ms „Ondina”

Geen enkele koopvaardijman kiest zijn professe om op zee de vijand te gaan bevechten, maar toen het erop aan kwam, stond hij zijn mannetje wel. De geschiedenis kent een paar knappe staaltjes op dat gebied, illustratief voor de veerkracht die kon worden opgebracht door onze landgenoten ter zee.

Respect afdwingend voorbeeld is het zeegevecht dat het ms „Ondina” van de Petro-



De Shelltanker „Ondina” (1939; 6341 bрт).

leum Maatschappij La Corona leverde met twee Japanse raiders. De 6300 ton metende „Ondina” vertrok 5 november 1942 uit de haven van Fremantle en vervoerde in haar tanks graan en extra bunkerstookolie voor de haar begeleidende mijnenveger HMS „Bengal”. De totale bewapening van de schepen vormde een schril contrast met het zware geschut dat de opdagende vijandelijke hulpkruisers in de strijd konden werpen. Gevreesd werd dat het een strijd tussen de reus en Klein Duimpje zou worden, maar de bemanning van de „Ondina” nam – samen met de korvet „Bengal” (650 ton) de uitdaging aan.

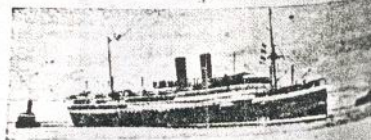
Kapitein Horsman liet met het enige kanon aan boord het vuur openen op de „Hokoku Maru” en een van de granaten bleek een voltreffer. De zwaar getroffen Japanner was verloren. De „Ondina” werd nu geconfronteerd met de wraak van de tweede Japanse kruiser, de „Kunaka Maru”, die het vuur op de tanker opende. Een van de granaten sloeg in op de brug, waarbij kapitein Horsman om het leven kwam. Twee torpedo's in de tanks van de „Ondina” leken het lot van het schip te bezegelen, zoals ook werd verondersteld door de Japanse kruiser, die het strijdtoneel verliet. Ondanks zware slagzij en brand aan boord gelukte het de bemanning van de „Ondina” onder commando van eerste stuurman M. J. Rehwinkel, die het gezag op zich had genomen, het schip te behouden en terug te varen naar Fremantle. Voor kapitein Horsman volgde een postuum eerbetoon. Hij kreeg de Militaire Willemsorde, 4e klasse.

Voor een uitvoerig verslag van de actie waarin de „Ondina” de hoofdrol vervulde, verwijzen wij naar het artikel „Ondina wrekt Genota” van onze medewerker A. R. Kelder. *DBW 1983, blz. 514-519.*

Kapitein Tj. Luidinga,
gezagvoerder ss „Slamat”

Het „Nieuws van de Dag voor Nederlandsch-Indië” noemde in de editie van 13 oktober 1941 de ondergang van de „Slamat” een heldenepos van dood en verschrikking; een juiste omschrijving van deze tragedie in Griekse wateren. De Indiëvaarder van de Rotterdamsche Lloyd werd in 1941 ingezet bij de evacuatie uit Griekenland van de Britse troepen, die zich moesten terugtrekken vanwege de overmacht van de Duitsers.

Het roemvol einde
SIGN: HET NIEUWS VAN DE DAG VOOR NED. IND. 1941
Met den trotschen Indiëvaarders
landers in de Griekse



De „Slamat” van den Rotterdamschen Lloyd.

Helden-epos van dood en verschrikking

DE EERSTE LORD DER BRITSCHE ADMIRALITEIT HEEFT IN BRIEF AAN HARER MAJESTEITS GEZANT TE LONDEN, WELKE GELDEN IS GEPUBLICEERD, HULDE GEBRACHT AAN DE NEDERLANDSCHE KOOPVAARDIJ VOOR HET PRACHTIGE WERK WAAR HEEFT VERKRIST BIJ DE EVACUATIE DER BRITSCHE TROEPEN GRIEKENLAND EN KRETA EN ZIJN DEELNEMING BESTUURD MET VERLIEZEN, WELKE ONZE KOOPVAARDIJ DAAR HEEFT GELANDEN. ZOALS BEKEND IS DE SLAMAT VAN DEN ROTTERDAMSCHEN LLOYD IN DE GRIEKSCHE WATEREN GELEVEN. EN DAAR IN DE EERSTE FRONTLINIE, ZIJN OOR HANDE NEDERLANDERS GELEVEN, DIE DE KERN VORMDEN VAN DE