

Voorwoord

Zelden zal een ongelijke strijd, zoals die tussen de Nederlandse tanker Ondina, geëscorteerd door het Brits Indiase korvet HMIS Bengal, en twee zwaar bewapende Japanse hulpkruisers, een dergelijke onverwachte uitkomst hebben gehad. Eén van de Japanse raiders werd tot zinken gebracht en de twee geallieerde schepen bereikten ondanks alles een veilige haven. De heroïsche strijd van de Ondina en de Bengal baarde al tijdens de Tweede Wereldoorlog het nodige aanzien en is tot op heden een voorbeeld van moed en doorzettingsvermogen van zowel koopvaardijers als militaire zeelieden.

Duitse hulpkruisers of *Hilfkreuzer*, tot oorlogsschip omgebouwde koopvaardijsschepen, werden in het begin van de Tweede Wereldoorlog ingezet als kaperschepen tegen vijandelijke koopvaardijsschepen als *Handelsstörkreuzer*. De Britten noemden dergelijke hulpkruisers *Armed Merchant Cruisers* (AMC's) en degenen die werden ingezet tegen koopvaardijsschepen *surface raiders*. De Duitse raiders waren zeer succesvol in het verstoren van de overzeese aanvoerlijnen van de Britten door duizenden tonnen geallieerde scheepsruimte tot zinken te brengen. De meest succesvolle Duitse raider was de Pinguin, die 28 geallieerde koopvaardijsschepen tot zinken had gebracht of in beslag had genomen met een gezamenlijk tonnage van ruim 154.000 ton, voordat het schip op 8 mei 1941 door toedoen van de Britse kruiser HMS Cornwall in de golven van de Indische Oceaan verdween. Begin 1942 waren alle Duitse raiders tot zinken gebracht of op de terugweg naar Duitsland.

De Japanners zagen de strategische noodzaak van het verstoren van de bevoorradingsroutes van de geallieerden niet zozeer in, althans niet zoals hun Duitse bondgenoten dat deden. Wel hadden zij zich geërgerd aan de aanwezigheid van Duitse raiders in de Indische Oceaan, die zij als hun achtertuin beschouwden. Toch begonnen zij zich ook zorgen te maken over de geallieerde tankers die vanaf begin 1942 vrijwel ongestoord kostbare olieproducten van het Midden Oosten naar Australië transporteerden. Om te voorkomen dat de Duitsers nieuwe raiders in zouden zetten in wat zij beschouwden als hun maritieme territorium en om de oliebevoorrading van de geallieerden te verstoren, besloten zij om zelf een aantal *surface raiders* in te zetten.

Zij gebruikten hiervoor een veertiental tot hulpkruiser omgebouwde passagiers- vrachtschepen. De Japanse raiders bleken echter niet zo succesvol als hun Duitse tegenhangers omdat de Japanners nauwelijks ervaring hadden met deze soort van oorlogvoering op zee. Bovendien bleven de Japanse raiders niet voor lange tijd op zee wat de Duitse *Handelsstörkreuzer* wel deden. Zo bleef de Duitse raider Atlantis 602 dagen op zee en bracht in deze tijd 23 geallieerde schepen op, of tot zinken met een gezamenlijk tonnage van ruim 145.000 ton. Bovendien zetten de Japanners altijd meerdere kapers tegelijk in omdat ze bang waren om schepen te verliezen. Dit was natuurlijk niet handig omdat het succes van een koopvaardijkaper afhing van verrassing, vermomming en misleiding en twee of meerdere hulpkruisers bij elkaar waren in de ogen van een potentieel slachtoffer altijd verdacht.

Op 11 november 1942 kruiste de koers van twee Japanse oppervlakte raiders die van een Nederlandse tanker en een Brits Indiaas korvet. De geallieerde schepen vielen de zwaar bewapende Japanse hulpkruisers aan en waren hierbij in alle opzichten in het nadeel. Het gevecht zou echter een heel onverwachte uitkomst krijgen.

De Japanse hulpkruisers Aikoku Maru en Hokoku Maru

Corporation) te Okajima. De 10.437 ton grote schepen voorzien van vier 15cm, twee 8cm en vier 2,5cm kanonnen, twee dubbele lanceerbuizen voor torpedo's en twee Kawanishi E7K type 94 (geallieerde codenaam Alf) drijvervliegtuigen. De schepen waren voorzien van twee 12-cilinder Mitsubishi-Burmeister & Wain dieselmotoren die 13.000 pk genereerden en de schepen een maximale snelheid van 21 knopen gaven. De hulpkruisers werden vanaf december 1941 vooral ingezet voor het begeleiden van konvoeien en maar zelden als koopvaardijkapers. Op 12 december 1941 brachten de Aikoku Maru en de Hokoku Maru het oude Amerikaanse vrachtschip Vincent tot zinken. Elf dagen later bracht de bemanning van het Amerikaanse vrachtschip Malama hun eigen schip tot zinken nadat het gebombardeerd dreigde te worden door een drijvervliegtuig van de Aikoku Maru. Het schip was beladen met legertrucks en vliegtuigmotoren en de kapitein wilde niet het risico lopen dat zijn kostbare lading in Japanse handen zou vallen.

In februari 1942 kregen de Aikoku Maru en de Hokoku Maru op de Kure Navy Yard, de belangrijkste oorlogswerf in Japan, de beschikking over acht moderne 14cm kanonnen. De vier 15cm kanonnen, die nog uit de Russisch-Japanse oorlog in 1905 stamden, werden verwijderd. Verder werden de twee Kawanishi drijvervliegtuigen vervangen voor twee snellere Mitsubishi F1M Type 0 (geallieerde codenaam Pete) drijvervliegtuigen. Op 9 mei 1942, tijdens de tweede kapermisatie van de hulpkruisers, brachten zij de 7.987 ton metende tanker Genota van La Corona, een dochtermaatschappij van Shell, op. De tanker werd met een prijsbemanning naar Singapore gestuurd en kwam als buit schip onder Japanse vlag te varen.

Begin juni 1942 werden de Aikoku Maru en de Hokoku Maru naar Straat Mozambique gestuurd als depotschepen voor de daar aanwezige Japanse onderzeeboten en als koopvaardijkapers. Tussen 5 juni en 13 juli brachten de onderzeeërs 21 geallieerde vrachtschepen en tankers tot zinken met een totaal tonnage van 92.500 ton. De beide hulpkruisers brachten op 5 juni de Britse Elysia van 6.757 ton tot zinken en brachten op 12 juli het Nieuw-Zeelandse schip Hauraki op. Hiermee kwam het totale in beslag genomen en tot zinken gebrachte tonnage voor de beide hulpkruisers op ruim 31.000 ton in zeven maanden tijd. Een zeer mager resultaat in vergelijking met die van de Duitse oppervlakte raiders.

Op 5 november 1942 werden de Aikoku Maru en de Hokoku Maru wederom op rooftocht gestuurd en vertrokken die dag vanuit Singapore naar zee. De commandant van de Hokoku Maru, *Tai-sa* (kapitein-ter-zee) Imazato Hiroshi had als oudste officier de leiding over de beide schepen. Commandant van de Aikoku Maru was *Tai-sa* Tamotsu Oishi. Deze vierde missie zou voor de beide Japanse hulpkruisers veel verdergaande gevolgen krijgen dan alleen maar weinig succes.

De Ondina en HMIS Bengal

De motortanker Ondina was een modern Nederlands schip van Petroleum Maatschappij La Corona en op 1 augustus 1939 opgeleverd door de Nederlandsche Droogdok Maatschappij te Amsterdam. De 130 meter lange tanker had een standaard waterverplaatsing van 6.341 ton en beschikte over een 6-cilinder Werkspoor dieselmotor die een bescheiden vermogen leverde van 2.800 pk. De maximale snelheid van de Ondina was dan ook slechts 12 knopen. De *maidentrip* (eerste reis) van de Ondina, die in december 1939 begon, was al meteen een bijzondere. De tanker, onder commando van kapitein K. van der Kooi, moest in de Verenigde Staten, in vijf verschillende havens, vijf verschillende soorten smeerolie laden en afleveren in Groot-Brittannië. Uit veiligheidsoverwegingen sloot hij zich op eigen initiatief aan bij een Brits-Frans konvooi dat vertrok uit de Oost-Canadese stad Halifax en de Ondina arriveerde behouden in Engeland. De Nederlandse regering werd hierdoor ernstig in verlegenheid gebracht omdat Nederland toen nog neutraal was. Het werd kapitein Van der Kooi dan ook niet in dank afgenomen dat hij de Nederlandse positie in het conflict in gevaar had gebracht. Omdat hij de lading veilig had afgeleverd en omdat de Nederlandse regering erkende dat hij gedreven was door bezorgdheid over zijn schip, bemanning en lading liep het met een sisser en een waarschuwing aan zijn werkgever af.

Amerikaans 10,2cm kanon, dat op het achterste werd geplaatst, met 40 stuks ammunitie en enkele machinegeweren. Begin november 1942 lag de Nederlandse tanker in Fremantle, aan de Australische westkust, na een lading olieproducten te hebben gelost. De volgende bestemming was de oliehaven Abadan in Perzië, het huidige Iran, aan de Perzische Golf. De tanker had als ballast enige honderden tonnen graan aan boord. In Fremantle werd de 33-jarige kapitein Willem Horsman de nieuwe gezagvoerder van de Ondina. De andere officieren aan boord en enkele anderen hadden eveneens de Nederlandse nationaliteit, maar de overige bemanningsleden waren Chinezen. De meeste artilleristen aan boord van de Ondina waren Britse en Australische marinemannen. De Ondina had ook een achterzeiler aan boord in de persoon van *Able Seaman* (matroos) Henry van de Royal Navy, die eigenlijk tot de bemanning van HMIS Bengal behoorde. Hij verscheen te laat in de haven van Fremantle om op te kunnen stappen op zijn schip dat vlak voor de Ondina vertrokken was. De Australische marine had hem daarna aan boord van de Nederlandse tanker gebracht en het was de bedoeling dat hij over zou stappen op zijn eigen schip zodra daar de gelegenheid voor was. In totaal waren er 56 bemanningsleden aan boord van de tanker.

De Ondina zou onderweg een eind begeleid worden door het nieuwe Bathurst-klasse korvet HMIS Bengal, dat bestemd was voor de Indiase marine. Er werden tijdens de Tweede Wereldoorlog 60 van dergelijke schepen gebouwd naar Australisch ontwerp. Vier van deze korvetten, die vaak ook mijnenvegers werden genoemd omdat zij ook over mijnenveegtuig beschikten, waren gebouwd in het kader van het *Commonwealth Government's Shipbuilding Programme* voor de Indiase marine. Brits-Indië was toen nog een kolonie van Groot-Brittannië en daardoor automatisch lid van het Britse Gemenebest. De vier schepen die voor India werden gebouwd waren HMIS Madras, HMIS Punjab, HMIS Bombay en HMIS Bengal. Dit laatste schip werd op 8 augustus 1942 in dienst gesteld door commandant *Lieutenant Commander* W.J. Wilson van de *Royal Navy Reserve* (RNR).

De korvetten van de Bathurst-klasse hadden oorspronkelijk een standaard waterverplaatsing van 650 ton, maar tijdens de oorlog werden de schepen volgestopt met extra apparatuur, munitie en dieptebommen zodat ze volbeladen een waterverplaatsing hadden van ruim 1.000 ton. De schepen beschikten over een triple expansie stoommachine die 2.000 pk opleverde. De maximale snelheid van de korvetten was volgens het ontwerp 15 knopen, maar door de grotere waterverplaatsing liepen de meesten niet sneller dan 13 knopen. HMIS Bengal werd uitgerust met een 7,6cm kanon (twelve pounder) omdat de voorziene 10,2cm kanonnen niet meer voorradig waren. De secundaire bewapening van het schip bestond uit een 40mm Bofors en twee 20mm Oerlikon mitrailleurs tegen luchtdoelen. Voor de onderzeebootbestrijding beschikte het veelzijdige schip over het type 38 Asdic (voorloper van de sonar) en 40 dieptebommen.

Omdat de Bengal slechts een bunkercapaciteit had van 186 ton stookolie kon zij niet in één keer India bereiken vanaf het Australische vasteland. Daarom had de Ondina 150 ton stookolie aan boord voor HMIS Bengal. Samen varende zouden de schepen elkaar van dienst zijn: de Ondina kreeg voor een gedeelte van de reis een escorte en HMIS Bengal kon olieladen uit de Nederlandse tanker. De bedoeling was dat de Ondina en de Bengal in Diego Garcia, op de Chagos Archipel, ten zuiden van de Malediven, uit elkaar zouden gaan. Op 5 november 1942 vertrokken de twee geallieerde schepen uit Fremantle. Met een gemiddelde vaart van 10 knopen leek het een lange en saaie overtocht te gaan worden.

Het gevecht

In de morgen van 11 november 1942 voeren HMIS Bengal en de Ondina in kiellinie in westnoordwestelijke richting. Het was een mooie zonnige dag met een kalme zee en uitstekend zicht. Omstreeks 11:30 uur zag een uitkijk op de Ondina op 90 graden over bakboord, op een afstand van ongeveer 12.000 meter, twee schepen boven de horizon verschijnen. Even later werden ook vanaf HMIS Bengal de schepen gezien. Door de hoge opbouw werden de vreemde schepen even voor vliegdekschepen aangezien. Omdat er geen enkele melding was gemaakt van geallieerde schepen die in de buurt konden zijn, werd op de Ondina en de Bengal alarm geslagen en draaiden beide schepen 90 graden over stuurboord, weg van de vermoedelijk vijandelijke schepen.

De vijandelijke schepen werden herkend als zijnde Japanse hulpkruisers en de Bengal stoomde recht op de voorste af. Eerst dacht men van doen te hebben met de Hokoku Maru en de kleinere Kunikawa Maru, maar even later herkende men aan boord van de geallieerde schepen de zusterschepen Hokoku Maru en Aikoku Maru. Kapitein Horsman begreep dat hij met zijn langzame tanker nooit op snelheid kon ontkomen aan de snelle Japanse schepen en besloot het gevecht aan te gaan en de Bengal bij te staan met zijn 10,2cm kanon. Even voor 12:00 uur opende de Hokoku Maru het vuur op HMIS Bengal en om 11:58 uur zond het korvet een S.O.S.-signaal uit naar Fremantle met de boodschap dat zij en de Ondina onder vuur lagen van twee Japanse raiders op positie 19.38 graden zuiderbreedte en 93.5 graden oosterlengte, ongeveer halverwege Fremantle en de Chagos Archipel.

HMIS Bengal beantwoordde het vuur van de Hokoku Maru met de twelfe pounder. Tweede stuurman Bakker van de Ondina, die geschut commandant was van de tanker en op het achterdek bij het kanon stond, vroeg toestemming aan kapitein Horsman om het vuur te openen. Voor de naderende Japanse hulpkruisers uit varend, gaf de gezagvoerder van de Ondina toestemming. De geschut bemanning bestond uit de Nederlandse koopvaardijmatroos Visser, *Able Seaman* B.A. Hammond van de *Royal Australian Navy* (RAN) en de *Acting Able Seamen* (dienstplichtige matrozen) R.H. Bayliss, H.C. Boyce en H.A. Brooklyn van de *Royal Navy* (RN). De Ondina opende het vuur toen de Hokoku Maru tot op 8.000 meter genaderd was rond 12:05 uur. Terwijl de Nederlandse tanker een eerste 14cm treffer kreeg, die de mast versplinterde, ging de eerste 10,2cm granaat van de Ondina over en sloeg de tweede vlak voor de boeg van de Japanse hulpkruiser in. Hierdoor kon tweede stuurman Bakker zijn vuur corrigeren en de derde granaat sloeg in in de opbouw van het vijandelijke schip. Dit was een uitzonderlijke prestatie want de Ondina beschikte niet over afstandmeters en vuurleiding. Bakker verlegde zijn vuur nu naar het achterschip van de Hokoku Maru. Terwijl zowel HMIS Bengal en de Hokoku Maru op elkaar bleven vuren bracht het vijfde of zesde schot van de Ondina een geweldige explosie teweeg op de Japanse hulpkruiser. Een enorme oranje-gele vlam was even zichtbaar en seconden daarna brak een deel van de achtersteven af terwijl wrakstukken van de beide drijvervliegtuigen in zee werden geslingerd. Het afgebroken deel van het achterschip zonk en op verschillende plaatsen aan boord brak hevige brand uit. Daarna maakte het schip slagzij over stuurboord waardoor munitie van zijn plaats kwam en er zich nog meer explosies voordeden.

Aan boord van de Ondina kon men de ogen en oren niet geloven. De geschut bemanning danste van vreugde ondanks dat enkele vijandelijke granaten insloegen die de radioantenne en één van de stuurboordsloepen vernietigden. De Chinese bemanningsleden die niet op post stonden hadden benedendeks een veilig heenkomen gezocht en matroos Henry deed zijn uiterste best om hen kalm te houden. De Aikoku Maru nam nu ook de beide geallieerde schepen onder vuur en plaatste treffers op beide schepen die echter weinig schade opleverden. Toen de munitie opraakte aan boord van de Bengal legde het korvet een rookgordijn en draaide rond 12:40 uur weg van het gevecht. Eén minuut later werd de Bengal nogmaals getroffen, ditmaal in het achterschip waardoor brand ontstond. De bemanning van het korvet slaagde er echter in om de brand te bedwingen. Het laatste wat men aan boord van de Bengal van de Ondina zag was dat de tanker om 13:08 uur een treffer kreeg op de brug en wanhopig probeerde andere treffers te voorkomen door steeds een weinig van koers te veranderen. Het korvet zond daarna een gecodeerd radiobericht uit met de mededeling dat één van de hulpkruisers alsmede de Nederlandse tanker tot zinken waren gebracht.

Aan boord van de Hokoku Maru kon de bemanning de hevige branden niet onder controle krijgen en commandant Hiroshi kon niets anders doen dan de order schip verlaten geven. Inmiddels was aan boord alle stroom uitgevallen en stonden de machinekamers in lichterlaaie. Omdat de Hokoku Maru als omgebouwd koopvaardijchip niet beschikte over veel waterdichte schotten, maakte het schip snel veel water en na een laatste hevige explosie zonk de hulpkruiser om 13:12 uur. Van de 354 bemanningsleden kwamen er 76 om het leven onder wie commandant Hiroshi.

Intussen had de Ondina haar laatste 10,2cm granaten verschoten terwijl de Aikoku Maru de tanker tot op 3.500 meter genaderd was. Kapitein Horsman liet witte vlaggen hijsen en gaf order om het schip te verlaten. De machines werden gestopt en de bemanning ging van boord in drie reddingsboten en twee reddingsvloten. De treffer die de Ondina om 13:08 kreeg op de brug, de laatste die door de bemanning van HMIS Bengal gezien werd, doodde kapitein

op de andere tanks. Daarna draaide de hulpkruiser langs de voorzijde van de tanker, waarvan de Japanners dachten dat het lot bezegeld was, en begon de reddingsboten en vloten te mitrailleren. Deze wandaad werd waarschijnlijk uit frustratie om het verlies van de Hokoku Maru en het ontsnappen van de Bengal uitgevoerd. Door de beschieting werden drie Chinese stokers gedood en hoofdmachinist, J.J.F. Niekerk, en matroos Henry zwaar gewond. Hoofdmachinist Niekerk overleed een uur later aan zijn verwondingen.

Om 15:00 had de Aikoku Maru de overlevenden van haar zusterschip opgepikt en keerde daarna weer terug naar de nog steeds drijvende Nederlandse tanker. De Japanners vuurden nog een torpedo af op de tanker, maar deze miste. Overtuigd dat de tanker toch verloren was, verliet de Japanse hulpkruiser het strijdtoneel en voer in noordelijke richting weg zonder zich om de drenkelingen van de Ondina te bekommeren.

Behoud van de Ondina

Nadat eerste officier Rehwinkel het lichaam van de hoofdmachinist aan de golven had toevertrouwd, wilde hij terugkeren naar de Ondina. Van de bemanningsleden die zich in zijn sloep bevonden, was echter alleen matroos Visser bereid met hem mee te gaan. De overige, Chinese, bemanningsleden weigerden mee te gaan omdat ze bang waren dat de Ondina alsnog zou zinken. Tweede stuurman Bakker was met de motorsloep, waarover hij het bevel voerde, inmiddels wel naar de tanker teruggedaan en samen met derde machinist Leys, de Australische kanonnier Hammond en de Britse kanonnier Ryan, ging hij aan boord van het hier en daar nog brandende schip. Bakker en de kanonniers begonnen water binnen te laten in enkele bakboordtanks waardoor de Ondina langzaam weer recht in het water kwam te liggen. Leys ging de situatie in de machinekamer opnemen en constateerde dat de dieselmotor nog intact was.

De motorsloep werd weggezonden om de andere sloepen te halen en Leys en Bakker begaven zich naar de brug waar nog steeds een brandje gaande was. De brand werd door de beide mannen geblust waarna zij het lichaam van de kapitein naar diens hut droegen. De tanker was inmiddels weer recht getrimd zodat de tankkranen gesloten konden worden. Rond de klok van 19:00 uur lagen alle reddingsboten weer langszij de tanker. De mannen uit de vloten waren onderweg door de boten opgepikt. De boten werden daarna zo goed en zo kwaad als mogelijk binnengehaald en vastgesjord. De stokers en machinisten gingen aan het werk en enkele uren later kon eerste officier Rehwinkel langzaam vooruit geven en even later zelfs volle kracht vooruit. De zwaar beschadigde tanker zette koers naar Fremantle terwijl de bemanning de laatste vuren in het voorschip bluste.

De volgende dag kreeg kapitein Horsman op eerbiedige wijze een zeemansgraf. Van grotere zorg waren de gewonden waarvan vooral matroos Henry er erg aan toe was. Hij had een verbrijzeld been en veel bloed verloren en had dringend behoefte aan medische zorg. Na twee dagen waande de bemanning van de Ondina zich veilig genoeg om een radiobericht uit te zenden en om medische hulp te vragen. Dit bericht werd ongecodeerd uitgezonden omdat meteen na de order schip verlaten, alle papieren, geheime documenten en ook het code boek overboord gezet waren. Het verrassende en onverwachte bericht werd in Colombo op Ceylon en in Fremantle door de geallieerden met wantrouwen ontvangen. De Bengal had immers gemeld dat de Ondina tot zinken was gebracht en men dacht aan een valstrik, bedacht door de Japanners om een schip naar zich toe te lokken. Vanuit Fremantle ging daarom een sein naar de Ondina om haar positie op te geven. Dit durfde Rehwinkel echter niet te doen omdat zijn ongecodeerde bericht zijn positie ook aan de vijand kenbaar zou maken. Daarom bleef medische hulp voorlopig achterwege.

Het was al 17 november geworden eer de beschadigde Nederlandse tanker werd verkend door een Australische Catalina vliegboot, ruim 220 mijl ten noordwesten van Fremantle. Aan boord van de Ondina had men kort van te voren een schip gezien en met lichtseinen werd aan de Catalina gevraagd contact op te nemen met dat schip en te informeren naar de aanwezigheid van een dokter. Het betreffende schip bleek het Australische hospitaalschip HMAS Wanganella te zijn en het werd snel naar de Ondina gedirigeerd. Door snel optreden van de dokters kon het leven van matroos Henry gered worden.

Nawoord

De Ondina werd in Fremantle provisorisch gerepareerd en diende enige tijd als depotschip voor de Nederlandse onderzeeboten die in de West-Australische havenstad gestationeerd waren. In 1943 werd de tanker volledig hersteld en voer de rest van de oorlog in dienst van de geallieerden. HMIS Bengal werd in Bombay gerepareerd en diende tijdens de oorlog als escorteschip in Indiase wateren. Het korvet werd in 1960 buiten dienst gesteld en voor sloop verkocht. De Ondina was na de bevrijding de eerste tanker van La Corona die in Rotterdam binnenliep.

Op 8 november 1948 lag de Ondina afgemeerd aan de Rotterdamse Parkkade en Koningin Juliana en Prins Bernhard brachten een bezoek aan het inmiddels beroemde schip. De Ondina was op 9 juli van dat jaar de Koninklijke Vermelding bij Dagorder toegekend en op 8 november werd de tekst van dat besluit voorgelezen door de koningin. Daarna onthulde Prins Bernhard aan de achterzijde van de brug een bronzen gedenkplaat met daarop vermeld de onderscheiding die het schip en daarmee haar bemanning ten deel was gevallen. Toen in 1959 de tanker buiten dienst werd gesteld, werd de gedenkplaat aangebracht in het hoofdgebouw van Shell Tankers. Vele bemanningsleden van de Ondina werden persoonlijk gedecoreerd, kapitein Horsman en hoofdmachinist Niekerk postuum. De Ondina zelf werd in 1959 gesloopt.

De onverwachte uitkomst van het gevecht tussen de Ondina en de Bengal enerzijds en de twee Japanse hulpkruisers anderzijds was een tactische geallieerde overwinning. Die uitkomst had echter ook een groot strategisch gevolg. Na het zinken van de Hokoku Maru werden door de Japanners geen oppervlakte raiders meer ingezet en werden de geallieerde tankers op de route Midden Oosten-Australië met rust gelaten. De hulpkruisers werden omgebouwd tot snelle, gewapende transportschepen. De Aikoku Maru werd in 1944 door Amerikaanse bommenwerpers tot zinken gebracht tijdens Operation Hailstone, de vernietiging van de Japanse marinebasis op Truk.

De strijd van de Ondina en HMIS Bengal werd breed uitgemeten in Australië, Groot-Brittannië en vooral de Verenigde Staten. De bemanning van de Bengal claimde echter de beslissende treffer op de Hokoku Maru te hebben geplaatst, terwijl de bemanning van de Ondina zeker wist dat zij het lot van de Japanse hulpkruiser bezegeld had. Om politieke redenen werd de eer van het vernietigen van het Japanse schip toegekend aan HMIS Bengal. De Britten konden het wapenfeit goed gebruiken als propaganda in het naar snelle onafhankelijkheid strevende en daardoor onrustige India. In het Japanse rapport over de strijd met de twee geallieerde schepen staat echter: "een granaat van de tanker trof de stuurboordtorpedobuis van de Hokoku Maru en bracht een torpedo tot ontploffing. Het achtergedeelte van het schip werd door vuur aangetast, dat als gevolg van de hierdoor veroorzaakte explosies zonk".

In feite maakt het niet zoveel uit of de Ondina of HMIS Bengal het fatale schot loste dat voor de Hokoku Maru zulke desastreuze gevolgen had. Beide schepen hadden een dappere strijd geleverd tegen oppermachtige tegenstanders. Het heroïsche aan het gevecht was ook niet de vernietiging van de Japanse hulpkruiser, dit was slechts het gevolg van een gelukstreffer die een kettingreactie op gang bracht. Het heldhaftige aan het gevecht was dat de beide geallieerde schepen de strijd met de Japanse raiders aan dúrfdén te gaan. Aanval bleek de beste verdediging en doordat hulpkruisers kwetsbaar zijn en een nagenoeg lege tanker bijna onzinkbaar is, pakte het voor de Ondina en de Bengal gunstig uit.

Bronnen

Boeken

- Jane`s Fighting Ships of World War II, Military Press, New York, 1989.
- BEZEMER, K.W.L., Verdreven doch niet verslagen, Uitgeversmaatschappij W. de Haan N.V., Hilversum, 1967.
- BOSSCHER, PH., M., De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog deel 3, Uitgeverij T. Wever B.V., Franeker, 1990.
- MÜNCHING, L.L. VON, Schepen van de Koninklijke Marine in de 2e wereldoorlog, De Alk bv, Alkmaar, 1978.
- VALKENIER, W.A.J.P., Op de valreep, Lanasta, Emmen, 2008.

- www.netherlandsnavy.nl
- www.dutchfleet.net
- www.dutcheastindies.com
- www.en.wikipedia.org
- www.ww2db.com
- www.combinedfleet.com
- www.awm.gov.au
- www.helderline.nl
- www.rotterdamswelvaren.nl