



De Nederlandse Shell-vloot tijdens de oorlogsjaren 1940-1945

Het bezit van oliebronnen en het transport hiervan gedurende W.O. II was van cruciaal belang voor alle oorlogvoerende partijen. De Geallieerden met name Engeland, tot december 1941 nog zonder de U.S.A., beschikten zelf niet over oliebronnen in eigen land. Men was dus aangewezen op transporten over de oceaan om het thuisland te bevoorraden. De olie kwam voornamelijk uit Venezuela, Nederlands-Indie en het Midden Oosten.

Het was toen vaak nog gebruikelijk de olie bij de vindplaats te verwerken tot eindproduct waardoor de tankschepen niet met (minder brandbare) ruwe olie werden geladen maar o.a. benzine, diesel- en smeerolie.

Als de Duitsers kans zagen deze bevoorrading af te sluiten betekende het automatisch capitulatie van Engeland binnen korte tijd. De Duitsers hadden hetzelfde probleem met toevoer van olie vandaar hun wanhopige strijd om de olievelden in de Kaukasus in handen te krijgen. Tankschepen stonden derhalve hoog genoteerd op de lijst van te vernietigen schepen en helaas er gingen er veel verloren (totaal 595 in W.O. II aan geallieerde kant) onder vaak erbarmelijke omstandigheden voor de opvarenden. De seriebouw van T2-tankers, waarvan er 550 werden gebouwd op Amerikaanse werven, moesten de verliezen opvangen. Hierover heb ik eerder een artikel geschreven.

Ook de tankschepen van de Shell werden al snel gevorderd door het M.O.W.T. Shell verloor 34 van de 94 onder Nederlandse-vlag varende schepen gedurende de oorlogsjaren. Hoe treurig het verlies van schepen ook mag zijn (schepen zijn vervangbaar) de opvarenden die de dood vonden was een grotere tragedie. Op de Shell-schepen vonden 132 Nederlandse opvarenden de dood w.o. 10 gezagvoerders en daarnaast 259 Chinese zeelieden.

In 1939 werden de schepen voorzien van de kleuren van de Nationale vlag op de romp en veelal met scheepsnaam en/of Holland. In januari 1940 werden 66 stuks aanhangmotoren geplaatst in de reddingsboten van de schepen welke Rotterdam aanliepen.

Al voordat Nederland op 10 mei de oorlog verklaarde aan Duitsland werden er drie Shell-schepen getroffen door oorlogsgeweld. Het eerste Shell-schip de **Eulota** ging daarbij verloren en helaas er zouden nog vele schepen volgen. Ook de eerste oorlogsslachtoffers vielen in maart 1940 en wel op de **Phobos**. De oorlog was voor de koopvaardij eigenlijk al maanden aan de gang voordat deze voor Nederland definitief uitbrak op 10 mei 1940 !

Op 10 mei 1940 lagen er vijf Shell-tankers in Rotterdam t.w. de **Phobos, Coryda, Etrema, Omala** en **Perna**.

De laatste vier waren in normaal onderhoud en Phobos werd gerepareerd omdat ze mijnschade had opgelopen. Alle vijf schepen vielen in Duitse handen. Vier van deze schepen zouden de oorlog overleven en kwamen in 1946 weer terug in dienst bij La Corona alleen de **Phobos** ging onder Duitse-vlag verloren.

Het jaar 1941 was relatief gezien een jaar met geringe verliezen voor de Shell ondanks dat de oorlog op de Atlantische Oceaan in alle hevigheid woedde. Er gingen in de eerste 5 maanden van dat jaar vier schepen (alle van La Corona) verloren. De rest van het jaar bleef zonder verliezen maar het daarop volgende jaar zou rampzalig worden voor de Shell maar ook voor andere Nederlandse maatschappijen mede doordat de oorlog met Japan uitbrak.

Op 19 maart 1942 werd een vaarplicht van kracht waarbij iedere Nederlandse zeeman jonger dan 60 jaar verplicht werd gesteld dienst te doen op Nederlandse schepen.

De eerste week van maart 1942 was rampzalig voor Nederlandse schepen die in diverse havens in Nederlands-Indie lagen. Het betrof zowel koopvaardij als marineschepen. De verovering van Indie door de Japanners was een kwestie van dagen. Veel schepen kregen de opdracht uit te wijken naar Australië en Colombo.

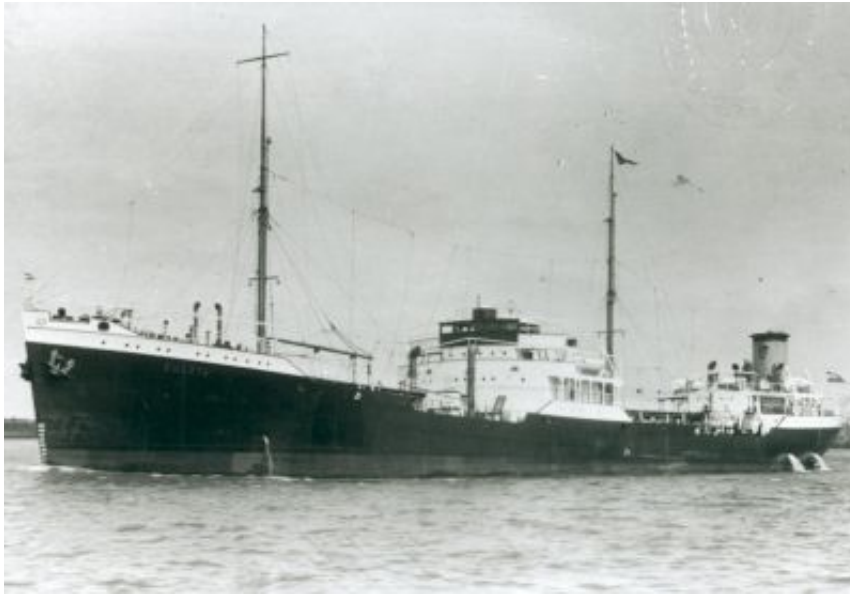
De schepen welke niet tijdig konden uitwijken moesten vernietigd worden om te voorkomen dat ze in Japanse handen zouden vallen. Achteraf is dit slechts ten dele gelukt omdat een aantal afgezonken schepen later gelicht werd en alsnog onder Japanse-vlag kwamen. Ook van de Shell werden er elf schepen zelf tot zinken gebracht. Omdat veel schepen in de haven tot zinken werden gebracht waren zo veelal eenvoudig te lichten. Van de elf Shell-schepen werden er acht gelicht en kwamen weer in de vaart onder Japanse-vlag. Dit waren de **Paula** (Arare Maru), **Poseidon** (Hosei Maru), **Aldegonda** (Aiten Maru), **Ambo** (Teika Maru), **Anastasia** (Takekuni Maru), **Angelina** (Anloi Maru), **Josefina** (Yosei Maru) en de **Juno** (Yuno Maru).

In de daarop volgende jaren keerde het tij wat betreft het aantal verloren gegane Shell-tankers. In 1943 waren het er nog drie, in 1944 en 1945 twee schepen.

Al met al heeft ook de Shell een hoge tol betaald in mensen en schepen gedurende W.O. II !

Graag wil ik nog opmerken dat tijdens de capitulatie 156 U-boten zich overgaven en 221 U-boten door hun bemanning zelf tot zinken werden gebracht. De onderzeebootdienst van de Kriegsmarine bestond dus nog uit 377 actief opererende U-boten en was allesbehalve uitgeschakeld !

Hierbij treft u, gerangschikt op datum, de bijzonderheden aan van de verloren gegane schepen.



11-03-1940 Nog voor Nederland betrokken was bij W.O. II werd de **Eulota** om 01.45 uur getroffen door een zware explosie die achter de midscheeps plaats vond. Ze was op weg naar Curacao en bevond zich 120 mijl ten westen van Quessant. Zowel het dek als bakboordzijde werd doorgescheurd. Ze was getorpedeerd door de U-28. Om 03.00 uur gaf kapitein B.Elzinga opdracht aan de 42 bemanningsleden om in de reddingssloepen te gaan. Men bleef in de buurt van het schip en bij daglicht gingen enkele vrijwilligers weer aan boord. Pogingen de slagzij te verhelpen mislukten en de **Eulota** zonk verder weg met het achterschip. Vanuit de sloepen werd de aandacht getrokken van een Frans vliegtuig die door gaf dat op 6 mijl afstand de Britse destroyer, de HMS Wild Swan, lag. Om 15.00 uur werden ze aan boord genomen en de volgende dag in Plymouth aan wal gezet. Het voorschip van de **Eulota**, dat nog dreef, werd door een Britse destroyer tot zinken gebracht. De U-28 wist te ontkomen en keerde terug naar Wilhelmshaven.

Eulota (La Corona) : 6.236 brt. L X B X D 130,47 X 16,57 X 9,14 mt. Wilton-Fijenoord-diesel 2.800 pk. 11,5 knp. Gebouwd bij Wilton-Fijenoord, Schiedam (655).

20-03-1940 De **Phobos** was op weg naar Rotterdam. Op 17 maart werd men gewaarschuwd dat op hun route mijnen waren gelegd en dat ze tot nader order moest wachten. Pas drie dagen later kreeg ze toestemming haar reis voort te zetten. Op 5 mijl afstand van het lichtschip North Goodwin vond er een explosie plaats tussen de tanks 5 en 6. Twee opvarenden verloren het leven en de overige bemanningsleden gingen aan boord van de reddingssloepen. Omdat de **Phobos** bleef drijven wilde men in de buurt van het schip blijven wat door de sterke stroming niet lukte. Ze werden aan boord van twee schepen (Griekse s.s. Tassia en Britse torpedobootjager) genomen en in Ramsgate aan wal gezet. De kapitein en enkele bemanningsleden zijn terug gekeerd naar het schip die aan de grond was gelopen. Men slaagde erin het schip recht te krijgen en vlot te brengen. In de Theemshaven werd een deel van de lading overgepompt en provisorische noodvoorzieningen

getroffen. Onder begeleiding van de sleper de Roode Zee werd koers gezet naar Rotterdam waar ze op 11 april aankwam. Op 20 april werd met de reparatie begonnen. Helaas was ze niet voor 10 mei 1940 hersteld en werd ze later in Rotterdam door de Kriegsmarine in beslag genomen.

Phobos (N.I.T.): 7.412 brt. L X B X D 134,21 X 18,11 X 9,98 mt. Werkspoor-diesel 3.800 pk. 12 knp. Gebouwd bij N.S.M. Amsterdam (181), op 26 augustus 1940 te Rotterdam in beslag genomen door de Kriegsmarine. Ze werd herdoopt in Thann en op 29 december 1944 liep ze op een mijn en zonk.





10-05-1940 De **Coryda** bevond zich tijdens de Duitse invasie in Nederland in Schiedam. Al snel werd ze in beslag genomen door de Duitsers en herdoopt in Schlettstadt. Ze nam deel aan de operatie Berlin, de tocht van de slagschepen Scharnhorst en Gneisenau op de Atlantische Oceaan van 22 januari tot 23 maart 1941. Op 4 februari bevoorraadde de Schlettstadt de slagkruisers met brandstof. Ze overleefde de oorlog en kwam in 1946 terug bij "La Corona" waar ze tot 1959 in dienst bleef. Op 8 december 1959 ving de sloop aan te Hong Kong.

Coryda (La Corona.): 8.055 brt. L X B X D 147,38 X 18,09 X 8,38 mt. Werkspoor-diesel 12 knp. Gebouwd bij R.D.M. (202) Rotterdam.

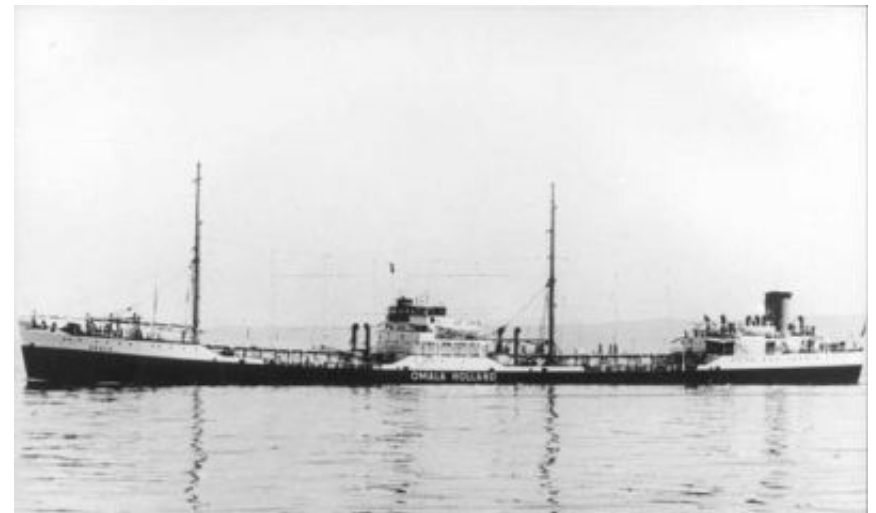
10-05-1940 De **Etrema** bevond zich in Rotterdam en werd in beslag genomen. Ze werd herdoopt in Memelland en bleef tot 1945 onder Duitse-vlag.

Etrema (La Corona.): 6.236 brt. L X B X D 135,96 X 16,60 X 7,80 mt. Werkspoor-diesel. Gebouwd bij R.D.M. Rotterdam (193). Van 1936-1940 in dienst bij B.P.M., van 1946-1959 terug bij La Corona, in 1959 gesloopt.



10-05-1940 De **Omala** bevond zich in Rotterdam en werd in beslag genomen. Ze bleef tot 1946 onder Duitse-vlag.

Omala (La Corona.): 6.244 brt. L X B X D 136,04 X 16,60 X 7,80 mt. Werkspoor-diesel. Gebouwd bij Cantieri Triestino Italie (1202). Van 1936-1940 in dienst bij La Corona, van 1946-1959 terug bij La Corona, in 1959 gesloopt.



10-05-1940 De **Perna** bevond zich in Rotterdam en werd in beslag genomen. Ze werd herdoopt in Forbach en bleef tot 1946 onder Duitse-vlag.

Perna (La Corona.): 7.984 brt. L X B X D 147,22 X 17,98 X 10,33 mt. Werkspoor-diesel. 3.500 pk. 12,5 knp. Gebouwd te Odense Denemarken (54). Van 1935-1940 in dienst bij La Corona, van 1946-1960 weer terug bij La Corona, in 1960 gesloopt te Hong Kong.



27-06-1940 De **Leticia** onder gezag van kapitein J.J. 't Gilde werd door de U-47 met geschutsvuur tot zinken gebracht op weg van Willemstad naar Engeland 135 mijl ten westen van de Ierse kust. Om 14.00 uur werd een onderzeeboot gemeld die direct het vuur op het ongewapende schip opende waarna ze spoedig zonk. De bemanning had de twee reddingsboten gestreken en tijdig het schip weten te verlaten. Bij deze actie kwamen twee bemanningsleden om het leven. De commandant van de U-47 verstreekte verbandmiddelen voor de gewonden in de sloepen. Dezelfde middag werden ze opgepikt door de Britse destroyer HMS Hurricane en twee dagen later in Plymouth aan wal gezet.

De U-47 onder commandant Ltz. 1e klasse G. Prien had op 14 oktober 1939 de Royal Oak getorpedeerd. Het was verrassend te constateren dat Prien exact op de hoogte was van de vertrekkdata van vijf C.S.M.-schepen uit de Antillen.

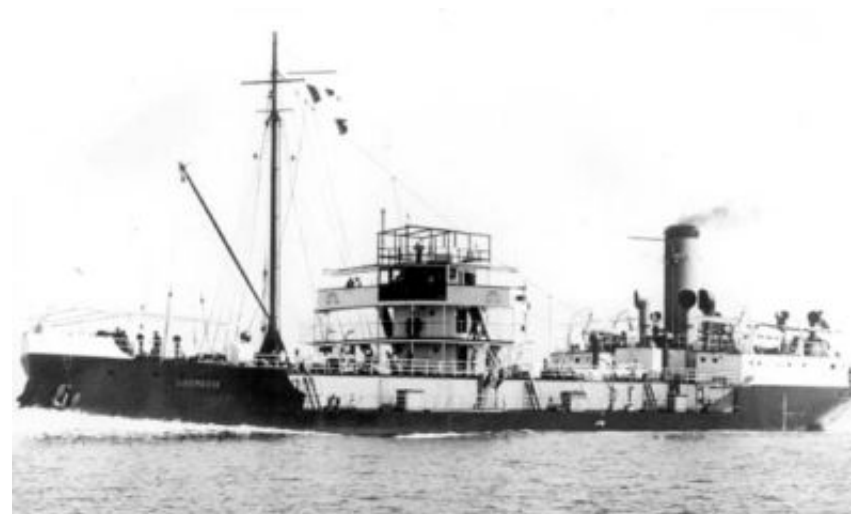
Leticia (C.S.M.): 2.580 brt. L X B X D 92,99 X 15,32 X 4,62 mt. R.D.M.-triple-expansie 1.500 pk. 10 knp. Gebouwd in 1928 bij Cantiere Triestino Italie (197).



07-07-1940 De **Lucrecia** onder gezag van kapitein C. Smit werd door de U-34 getorpedeerd waarbij twee opvarenden het leven verloren. Op 13 juni was ze vertrokken uit Aruba naar Falmouth U.K. Op 7 juli bevond ze zich op 100 westelijk van Land's End. De U-34 onder commando van Ltz. 1^e klasse Rollman lanceerde een torpedo die onder de brug doel trof. Kapitein Smit moet direct zijn omgekomen in zijn hut. De **Lucrecia** brak in tweeën maar desondanks lukte het een reddingsboot en enkele vloten te water te laten. Al vrij snel werd de bemanning aan boord genomen van het Portugese schip s.s. Alferrarede. De eerste stuurman van de **Lucrecia** overleed de volgende dag aan zijn

verwondingen.

Lucrecia (C.S.M.): 2.584 brt. L X B X D 92,99 X 15,32 X 4,65 mt. R.D.M.-triple-expansie 1.500 pk. 10 knp. Gebouwd in 1928 bij Cantiere Triestino Italië (203).



25-11-1940 De **Apollonia** onder gezag van kapitein P. Schol was op weg van Plymouth naar Avonmouth. Om 12.30 uur werd ze aangevallen door een eskader van drie Duitse torpedootjagers de Hans Lody, Karl Galster en Richard Beitzen. Al snel werd ze geraakt door granaten die bij de brug insloegen. Een aantal Chinese bemanningsleden zocht dekking in het stuurhuis die echter een voltreffer kreeg met fatale gevolgen voor deze Chinezen. Toen het vuur stakte liet de kapitein op het achterschip de stuurboordsloep strijken. Het vuur werd hervat en even later werd de **Apollonia** aan stuurboord getroffen door twee torpedo's. 23 bemanningsleden wisten veilig in de gestreken sloep te komen. Men bleef in de buurt van het nog drijvende schip maar om 01.15 uur kwam een van de jagers terug en beschoot opnieuw het schip. Nog steeds weigerde het schip te zinken maar uiteindelijk verdween ze om 02.00 uur in de golven. Omdat ze dicht onder de Engelse kust voeren bereikten de sloep al snel de kust en lukte het op een strand aan wal te komen. Helaas verloren er 14 opvarenden het leven bij de ondergang van de **Apollonia**.

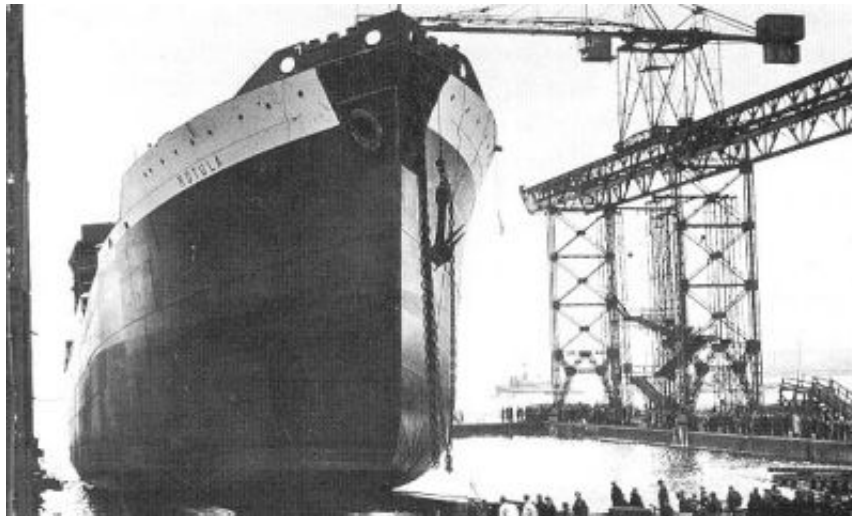
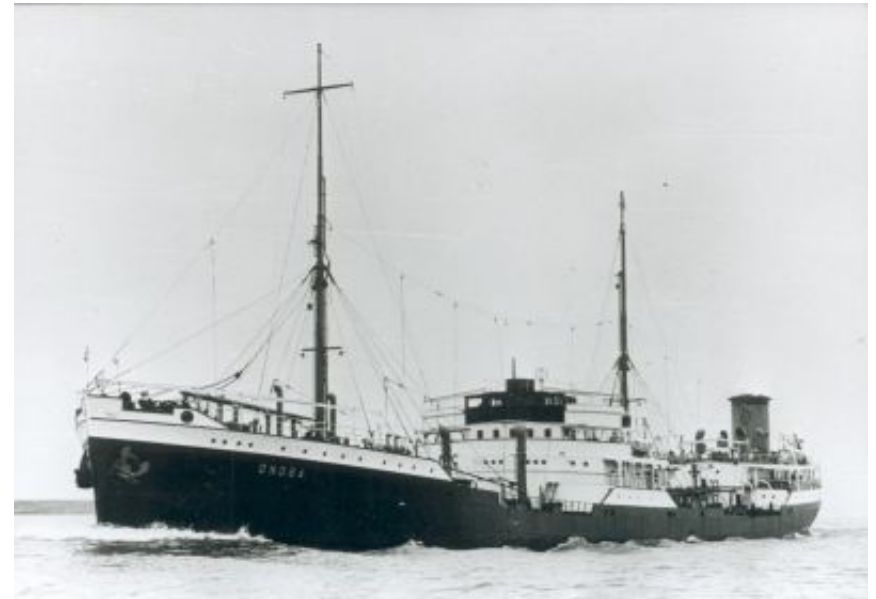


Apollonia (N.I.T.): 2.086 brt. L X B X D 79,38 X 14,66 X 4,50 mt. Werkspoor-diesel. 9,0 knp. Gebouwd bij Rijkee & Co. (202). Van 1931-1940 in dienst bij N.I.T.

16-01-1941 De **Onoba** onder gezag van kapitein W. Drost was op 15 januari in konvooi uit Liverpool vertrokken naar Curacao. Op 140 mijl van Ierland werd ze door een Duits vliegtuig aangevallen en werd ze door twee bommen geraakt waarna ze al snel slagzij maakte. Pogingen om het schip recht te zetten lukte niet en een deel van de bemanning werd door de korvet Erika van boord gehaald. Niet lang daarna moesten ook de overige bemanning waaronder Drost van boord gehaald worden nu door het korvet Arbutus. De Arbutus bleef op verzoek van

kapitein Drost gedurende de nacht in de buurt van de **Onoba** maar bij daglicht bleek ze te zijn gezonken. De sleper Thames van Smit had nog opdracht gekregen zich naar de **Onoba** te begeven.

Onoba (La Corona): 6.256 brt. L X B X D 130,47 X 16,60 X 9,37 mt.
Werkspoor-diesel. 2.800 pk. 12,0 knp. Gebouwd in 1938 bij C.v.d.Giessen & Zn.
(647).



03-03-1941 De **Rotula** onder gezag van kapitein C. Kris was op 8 februari 1941 met een volle lading vliegtuigbenzine in konvooi uit Halifax naar Liverpool vertrokken. Op 1 maart was ze veilig in het St.George's Channel aangekomen en had dus bijna haar bestemming bereikt. De voor onderzeebootbestrijding omgebouwde trawler Leeds United begeleidde het kleine konvooi. In het begin van de middag werd de **Rotula**

door enkele vliegtuigen met bommen en mitrailleurvuur bestookt. Het "afweergeschut" van de **Rotula** bestond uit twee ouderwetse machinegeweren en twee gewone geweren. De deksels van de achterste tanks waren door een explosie weg geslagen en de vliegtuigbenzine stroomde over het achterschip en vatte snel vlam. De motor werd gestopt en zolang het schip nog vaart liep was het strijken van sloepen niet mogelijk. Echter doordat het schip vaart minderde liep de brandende benzine over boord en werden ze grotendeels omringd door een vlammenzee.

Zes machinisten op her achterdek trachtten toch de **Rotula** te verlaten maar toen ze in de sloep zaten sloegen de vlammen hun tegemoet. Met grote moeite probeerden ze weer terug aan boord te komen voor twee was het al te laat en ze kwamen in de vlammen om. In vertwijfeling sprongen anderen overboord om een zelfde wrede dood te sterven. Een aantal opvarenden waren naar het voorschip gevluht waaronder kapitein Kris. Tot verbijstering van de bemanning gaf hij opdracht de beide ankers te laten vallen. In 100 meter diep water bereikten de ankers de grond en werden op het spil vastgezet. De ankers hielden en de **Rotula** keerde de kop op de stroming langzaam dreef de vlammenzee af naar achteren. Ze waren gered en de Leeds United kon langs zij komen om 32 bemanningsleden van het schip te redden. Ze werden in Milford Haven aan wal gezet. Het Noorse m.s. Rena wist nog een Chinese drenkeling uit het water te redden. Vier Nederlandse (1e en 5e machinist en de marconist) en 11 Chinese bemanningsleden hadden het leven verloren. Op 3 maart 1941 meldde de sleepboot Goliath dat het achterschip van de **Rotula** op de zeebodem rustte en dat de boeg nog boven water zichtbaar was. De tot mijnneviger omgebouwde trawler Armana kreeg opdracht het wrak te vernietigen.

Rotula (La Corona): 7.981 brt. L X B X D 146,61 X 18,09 X 8,34 mt. MAN-diesel. 3.500 pk. 11,0 knp. Gebouwd in 1935 bij de N.S.M. Amsterdam (231).

16-05-1941 De **Marisa** onder gezag van kapitein J.C. Landman was op weg van Abadan naar Kaapstad. Er werd order gegeven door te varen naar Freetown en aldaar te lossen. Enkele dagen later werd, in ballast varende, koers gezet naar Curacao. Op 16 mei 1941 werd ze om 21.30 uur getroffen door een torpedo van de U-107 ter hoogte van de machinekamer. De 4e machinist en een Chinese olieman kwamen om het leven. De overige opvarenden streken drie sloepen en verlieten het schip. De U-107 loste nog een vangschot en vervolgens nam ze de **Marisa** met het 10,5 cm-kanon onder vuur. De tanker vloog in brand en om 23.17 uur verdween het achterschip onder water terwijl het voorschip nog boven water stak. Omdat de onderzeeboot problemen had met haar geschut en men ervan uit ging dat het schip snel zou zinken, verdween ze. Op 20 mei werd de eerste sloep opgepikt door het Britse korvet Columbine en op 23 mei pikte het hulppatrouilleschip Surprise de tweede sloep op. De derde sloep met kapitein Landman aan boord wist dezelfde dag de vaste wal van Frans-Guinea te bereiken. Alle opvarenden troffen elkaar weer in Freetown waarvandaan ze een week geleden waren vertrokken.

Marisa (La Corona): 8.034 brt. L X B X D 147,04 X 18,09 X 8,12 mt. Werkspoor-diesel. 3.800 pk. 11,0 knp. Gebouwd in 1937 bij de N.S.M. Amsterdam (242).



21-05-1941 De **Elusa** onder gezag van kapitein J.J. Beckeringh was op 27 april 1941 uit Curacao naar de Clyde vertrokken. In Halifax werd ze ingedeeld in konvooi HX 126 bestaande uit 29 schepen die op 10 mei vertrokken.

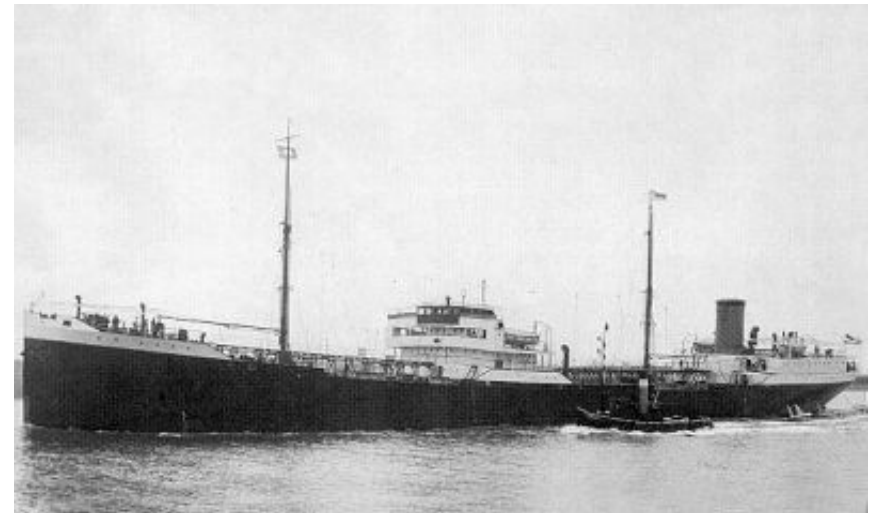
Dit konvooi werd slechts begeleid (van bescherming is nauwelijks sprake) door een hulpkruiser en een onderzeeboot. De eerste 10 dagen verliepen zonder problemen voor dit konvooi. Op 19 mei ontdekte de U-94 het konvooi dat zich toen op 250 mijl ten zuiden van Groenland bevond. Alle onderzeeboten van de "West-Gruppe" in totaal 8 onderzeeboten werden opgeroepen. Op 20 mei werden vier schepen getorpedeerd door de U-556 de daarop volgende dagen werden er nog eens zes schepen tot zinken gebracht. De **Elusa** was het negende schip wat werd getorpedeerd en wel door de U-93 onder commando van Ltz. 1e klasse Korth. De torpedo die de **Elusa** trof was afgevuurd op een vrachtschip welke werd gemist en bij toeval werd de **Elusa** geraakt om 05.29 uur op 21 mei. Er ontstond brand in de lading en op het achterschip. De hoofdmotor was, conform de voorschriften in geval van een ontploffing, direct stop gezet. De bakboordsloep op het achterschip werd onmiddellijk gestreken. Deze snelle actie was waarschijnlijk de redding van de bemanning op het achterschip. Ook een stuurboordsloep midscheeps werd door de Chinese bemanning te water gelaten waarmee ze direct wegvoeren zonder zich te bekommeren om de rest van de bemanning in de midscheeps. Gelukkig kon ook de bakboordsloep midscheeps gestreken worden. Alleen de kapitein bleef nog aan boord van de **Elusa**. Na een half uur verscheen een Brits oorlogsschip die de bemanning van de drie sloepen oppikte en vervolgens de kapitein van boord haalde. De 1e machinist was om het leven gekomen en vijf opvarenden waren bij het in de sloep gaan verdronken. De volgende dag dreef de **Elusa** nog steeds echter de Britse commandant wilde geen sleepboothulp in roepen en evenmin zelf de **Elusa** tot zinken brengen. Op 25 mei werden de 49 geredde bemanningsleden in Reykjavik aan wal gezet.



Elusa (La Corona): 6.236 brt. L X B X D 130,47 X 16,57 X 9,21 mt. MAN-diesel. 2.800 pk. 11,5 knp. Gebouwd in 1936 bij Wilton-Fijenoord Schiedam (656).

31-01-1942 De **Jan Carstensz**, werd op Ambon met artillerievuur door de KNIL zelf tot zinken gebracht.

Jan Carstensz (N.N.G.P.M.): 164 brt. L X B X D 32,61 X 7,31 X 2,12 mt. Kromhout-diesel 12,5 knp. Gebouwd Boele Bolnes. Van 1938-1942 in dienst bij de N.N.G.P.M.



13-02-1942 De **Manvantara** onder gezag van kapitein W.L. Happee was met zes andere tankers eind januari uit Australië vertrokken om nog zoveel mogelijk olie bij Palembang in te nemen. In konvooi MS 3 werd ze geëscorteerd door twee Britse lichte kruisers en enkele torpedobootjagers. De tanker vertrok op 12 februari 1942 uit Pladjoe naar Tandjong Priok samen met de **Merula** en nog vier Noorse tankers (Elsa 5.381 brt, Seirstad 9.916 brt, Herborg 7.892 brt. en Erling Brovig 9.970 brt.) echter zonder escorte. Op 13 februari om 11.00 uur waren ze 30 mijl ten zuiden van de Straat Banka toen ze door Japanse vliegtuigen werden aangevallen. De schepen zonder escorte waren een makkelijke prooi ondanks verzet met een 7,5 cm anti-onderzeebootkanon. Om 14.00 uur werd de **Manvantara** in brand geschoten. De

Nederlandse bemanning heeft nog geprobeerd het schip te behouden maar na 20 minuten gaf Happee order het schip te verlaten. De Chinese bemanning had eigenmachtig het schip al na de treffers met een sloep verlaten. Meerdere opvarenden kwamen in de vlammen om maar anderen wisten aan de vuurzee te ontkomen. Om 18.00 uur werden ze opgepikt door de HMS Bulan van de Royal Navy en deze heeft de volgende dag de bemanning in Tandjong Priok aan wal gezet. Het uitgebrande wrak van de **Manvantara** is nog lang blijven drijven. Op 24 februari voer de **Petronella** (N.I.T.) in de Javazee toen men om 14.00 uur een scheepswrak passeerde. De naam **Manvantara** was nog leesbaar op het achterschip.

Manvantara (La Corona): 8.237 brt. L X B X D 137,36 X 18,89 X 9,46 mt. Werkspoor-diesel 4.000 pk. 11,0 knp. Gebouwd bij N.S.M. Amsterdam (210). Van 1931-1932 in dienst bij de N.I.T. Van 1932-1942 in dienst bij La Corona.

13-02-1942 De **Merula** onder gezag van kapitein G.J. Tapperwijn vertrokken op 12 februari 1942 uit Pladjoe naar Tandjong Priok samen met o.a. de **Manvantara** en nog vier Noorse tankers. Zie verder bij **Manvantara**.

De **Merula** werd om 14.30 uur getroffen door bommen die twee middentanks raakten. Het eigen afweervuur kon weinig uitrichten tegen de van meerdere kanten aanvallende vliegtuigen. Na bijna 1,5 uur werd de eigen brandstoftank geraakt en viel de motor uit. De sloepen werden tot de waterlijn gevierd. Het dienstdoende machinekamerpersoneel, 5 personen, hadden het leven verloren. Om 18.00 uur werden de 44 opvarenden in de sloepen opgepikt door de Australische korvet Toowoomba. Tapperwijn en enkele vrijwilligers hebben zich terug laten zetten op de **Merula** en het Noorse schip Herborg heeft nog een sleepverbinding tot stand gebracht. Al snel moest de sleepverbinding weer worden los gegooid omdat de **Merula** reddeloos verloren was. Nadat de Toowoomba kapitein Tapperwijn en zijn mannen weer aan boord had genomen werd koers gezet naar Tandjong Priok waar ze de volgende ochtend om 10.00 uur aankwamen inclusief de vier Noorse tankers !



Merula (La Corona): 8.228 brt. L X B X D 137,51 X 18,89 X 10,41 mt. Werkspoor-diesel 4.000 pk. 11,0 knp. Gebouwd in 1932 bij N.S.M. Amsterdam (211).

15-02-1942 De **Iris**, een oude tanker uit 1918, lag als overlaadtanker samen met de **Semiramis** in Pladjoe. Op 15 februari kreeg de bemanning opdracht het schip tot zinken te brengen. Ook dit oude schip werd door de Japanners gelicht en weer als Kikusui Maru in de vaart gebracht. Op 24 oktober 1944 werd ze getorpedeerd door de USS Snook en ging verloren.

Iris (N.I.T.): 3.887 brt. L X B X D 99,67 X 14,85 X 7,77 mt. R.D.M.-triple expansie 2.000 pk. 11,0 knp. Gebouwd bij Gebr. Pot Bolnes (708). Van 1918-1936 in dienst bij de La Corona. Van 1936-1942 in dienst bij de N.I.T. Op 15-02-1942 zelf tot zinken gebracht.

15-02-1942 De **Semiramis**, een oude tanker uit 1921, lag als overlaadtanker samen met de **Iris** in Pladjoe. Op 15 februari kreeg de bemanning opdracht het schip tot zinken te brengen. Ook dit oude schip werd door de Japanners gelicht en weer als Kyoko Maru in de vaart gebracht. Op 27 december 1943 werd ze getorpedeerd door de USS Ray en ging verloren.

Semiramis (N.I.T.): 5.792 brt. L X B X D 125,58 X 16,23 X 9,45 mt. Hooven-triple expansie 1.800 pk. 9,0 knp. Gebouwd bij South Western

Shipbuilding U.K. (26). Van 1921-1942 in dienst bij de N.I.T. Op 15-02-1942 zelf tot zinken gebracht.



26-02-1942 De **Mamura** had in 1941 al een aantal Atlantische reizen achter de rug. Op 19 maart 1941 werd ze door een Duits vliegtuig aangevallen waarbij de brug en de midscheeps werden beschoten en bommen vlakbij de tanker ontplofte met als gevolg lichte slagzij en schade in de machinekamer. De reis kon echter wel voortgezet worden.

De **Mamura** onder gezag van kapitein P.Dobbenga was geladen vanuit Houston via New York op weg naar Halifax om daar in een konvooi te worden opgenomen. Tussen 21 januari en 20 februari 1942 kwamen er 20 U-boten naar de Westelijke Atlantische Oceaan. De U-502 met als commandant Kapitein-Lt. Poske had al twee Amerikaanse tankers tot zinken gebracht voordat ze op 26 februari contact kreeg met de **Mamura**. In de namiddag vuurde de U-502 twee torpedo's af die de boeg en de machinekamer troffen. De met benzine geladen tanker vloog direct in brand en brak doormidden. De U-502, die vanaf 400 meter afstand de torpedo's had gelanceerd, moest vanwege de vlammenzee ijlings naar 20 meter duiken. Binnen 10 minuten was het achterschip van de **Mamura** gezonken terwijl alleen de boeg van het voorschip nog boven water uitstak. Aangenomen moest worden dat de totale bemanning van 49 koppen om het leven was gekomen.



Mamura (La Corona): 8.245 brt. L X B X D 137,36 X 18,89 X 10,38 mt. Werkspoor-diesel 3.500 pk. 11,0 knp. Gebouwd in 1932 bij Wilton-Fijenoord Rotterdam (321).

01-03-1942 De **Augustina** onder gezag van kapitein A.J. Moerman probeerde te ontsnappen uit Tandjong Priok naar Australië. Eenmaal buitengaats werd ze op 1 maart onderschept door een Japanse torpedobootjager. De jager trachtte met schoten voor de boeg het schip tot stoppen te dwingen. De bemanning restte niets anders dan het schip zelf tot zinken en daarvoor werden alle tankafsluiters geopend en de buitenboordkleppen in de machinekamer los gemaakt. Ook werd de ketel op springen gezet. Twee sloepen werden gestreken en moesten langs zijde de jager komen. Nadat de sloepen waren leeg geroofd werden ze op sleeptouw genomen. Tegen de avond werden de sleeplijnen los gegooid en uit wraak dat de tanker tot zinken was gebracht nam het Japanse oorlogsschip de sloepen onder vuur waardoor 39 opvarenden om het leven kwamen. De 3e machinist was direct overboord gesprongen en had kans gezien te ontsnappen. Later kon hij de nog drijvend **Augustina** bereiken en klom aan boord. Met een werkbootje is hij weer van boord gegaan om later door een andere Japanse torpedobootjager opgepikt te worden. Op 7 maart werd hij aan wal gezet in Makassar waar hij tot 15 oktober 1942 in de strafgevangenis verbleef. Later werd hij in kamp Fukuoka No.2 ondergebracht en op 12 september 1945 bevrijd. Later bleek dat nog twee Chinese opvarenden de slachting hadden overleefd.



Augustina (N.I.T.): 3.110 brt. L X B X D 92,99 X 15,32 X 5,89 mt. Hawthorn-diesel 12,0 knp. Gebouwd bij Swan & Hunter W. in Engeland (1301). Van 1927-1942 in dienst bij de N.I.T. Op 01-03-1942 zelf tot zinken gebracht.

02-03-1942 De **Milo** was in 1920 gebouwd als driemastschoener en later verbouwd tot tanker. Ze lag in de haven van Tandjong Priok en werd door de eigen bemanning tot zinken gebracht om in beslagname door de Japanners te voorkomen.

Milo (N.I.T.): 322 brt. L X B X D 39,67 X 7,45 X 2,75 mt. Kromhout-2 cyl. 40 nhp. 8,0 knp. Gebouwd bij Pannevis (356).



02-03-1942 De **Aldegonda** werd te Soerabaja zelf tot zinken gebracht. De Japanners zagen kans de tanker alweer op 7 september 1942 te

lichten en als Aiten Maru in de vaart te brengen. In 1945 kwam de **Aldegonda** weer terug bij de N.I.T.

Aldegonda (N.I.T.): 2.441 brt. L X B X D 79,35 X 14,66 X 4,50 mt. Werkspoor-diesel. 9,0 knp. Gebouwd bij Gusto te Schiedam (652). Van 1945-1955 terug bij N.I.T., 1955-1955 La Fe Lou Shipping Corp. Panama, 1955-1963 Glory Chin Hwa Shipping & Trading Ltd. Singapore, 1963-1965 Glory Lou Shipping Corp. Panama, in 1965 gesloopt te Singapore.

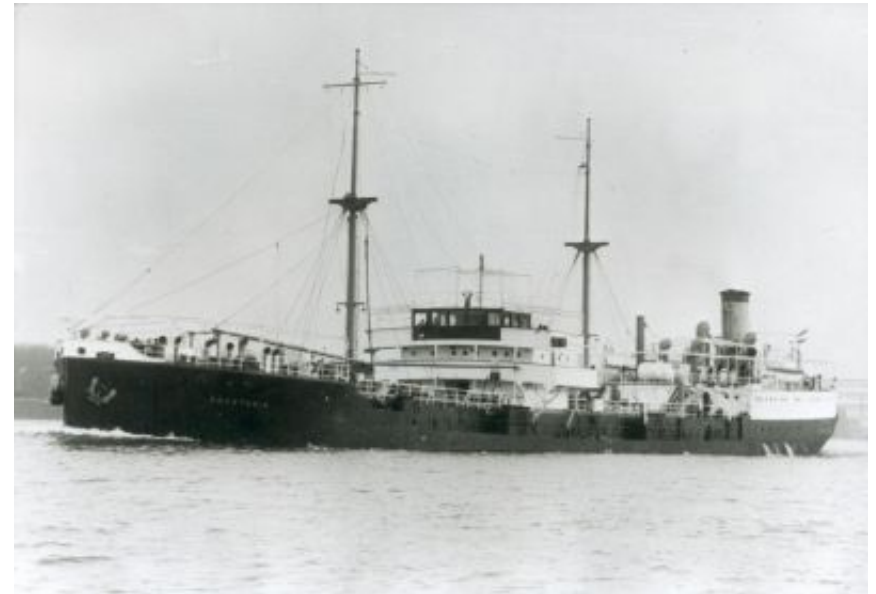


02-03-1942 De **Ambo** was een zogenaamd prijschip die op 10 mei 1940 door de Koninklijke Marine in opdracht van Nederlandse regering in Indie in beslag werd genomen. Ze lag daar als Jane Maersk (A.P.Muller Denemarken), de Deense bemanning werd niet geïnterneerd wat wel met de Duitse bemanning gebeurde van de in totaal 20 in beslag genomen schepen. Ook de **Ambo** werd door de Japanners gelicht en als Teika Maru in de vaart gebracht. Ze werd op 10 september 1944 getorpedeerd waarna ze is gezonken.

Ambo (N.I.T.): 7.691 brt. L X B X D 140,0 X 18,0 X ... mt. B & W-diesel. 3.400 pk. Gebouwd bij Odense Svendborg te Odense Denemarken (28). Van 1928-1940 Jane Maersk A.P.Muller Dk., 1940-1942 **Ambo** N.I.T., 1942-1944 Teika Maru Japan.

02-03-1942 De **Anastasia** lag eveneens in Tandjong Priok samen met de **Paula** en **Milo** en werd door de eigen bemanning tot zinken gebracht. Ze werd door de Japanners gelicht en op 30 oktober 1942 weer in de vaart gebracht als Takekuni Maru. Op 10 september 1944 ging ze verloren nadat ze op een mijn was gelopen.

Anastasia (N.I.T.): 3.029 brt. L X B X D 93,17 X 15,27 X 4,65 mt. Werkspoor-diesel. 1.800 pk. 9,0 knp. Gebouwd bij Burgerhout (123). Van 1930-1942 **Anastasia** N.I.T., 1942-1944 Takekuni Maru, in 1944 gezonken.



02-03-1942 De **Angelina** lag in Soerabaja en werd door de eigen bemanning tot zinken gebracht. Op 14 februari was ze nog ontsnapt aan een aanval van acht Japanse bommenwerpers toen ze een konvooi van 20 schepen op weg was van Pladjoe, via de Straat Banka, naar Tandjong Priok. Ook deze tanker werd gelicht door de Japanners en op 23 juli 1943 weer in de vaart gebracht als Anjoi Maru. Op 28 september 1944 werd ze getorpedeerd door de USS Bonefish.

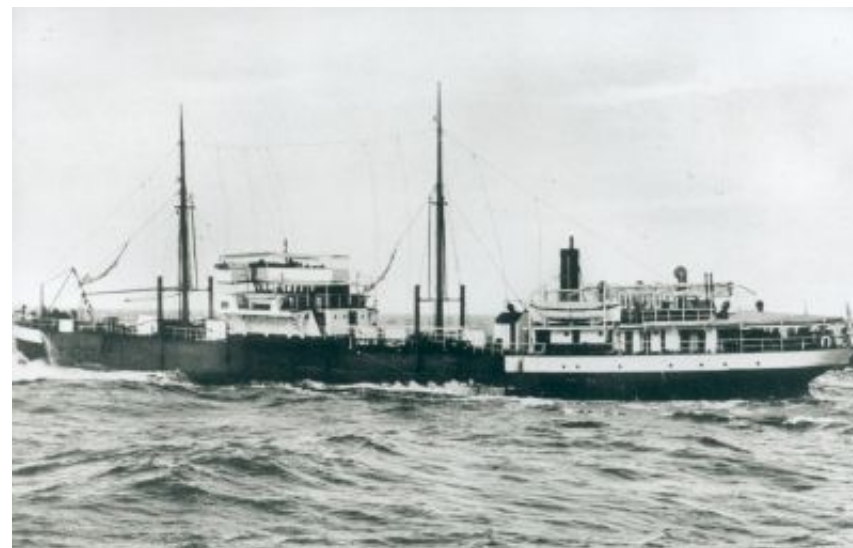
Angelina (N.I.T.): 2.086 brt. L X B X D 79,30 X 14,66 X 4,32 mt. Werkspoor-diesel. 2.000 pk. 9,0 knp. Gebouwd bij N.D.S.M. te Amsterdam (38). Van 1932-1942 **Angelina** bij N.I.T., 1942-1943 gezonken in de haven van Soerabaja, 1943-1944 Anjoi Maru, Japan.



02-03-1942 De **Juno** lag in Soerabaja en is door de eigen bemanning in de haven tot zinken gebracht om in beslag name door de Japanners te voorkomen. Ook de **Juno** werd gelicht en kwam in oktober 1942 in de vaart als Yunoo Maru. Op 30 april 1945 liep ze in de Straat van Berthala op een mijn en ging verloren.

Juno (N.I.T.): 2.086 brt. L X B X D 78,49 X 12,13 X 5,64 mt. Werkspoor-diesel. 1.600 pk. 11,0 knp. Gebouwd bij N.S.M. te Amsterdam (115).

Van 1912-1942 **Juno** bij N.I.T.



02-03-1942 De **Josefina** werd te Soerabaja door de eigen bemanning tot zinken gebracht. Ook in haar geval werd ze in 1942 door de Japanners gelicht en als Yosei Maru weer in de vaart gebracht. Op 13 mei 1945 werd ze getorpedeerd in de Javazee door de USS Baya en ging ze verloren.

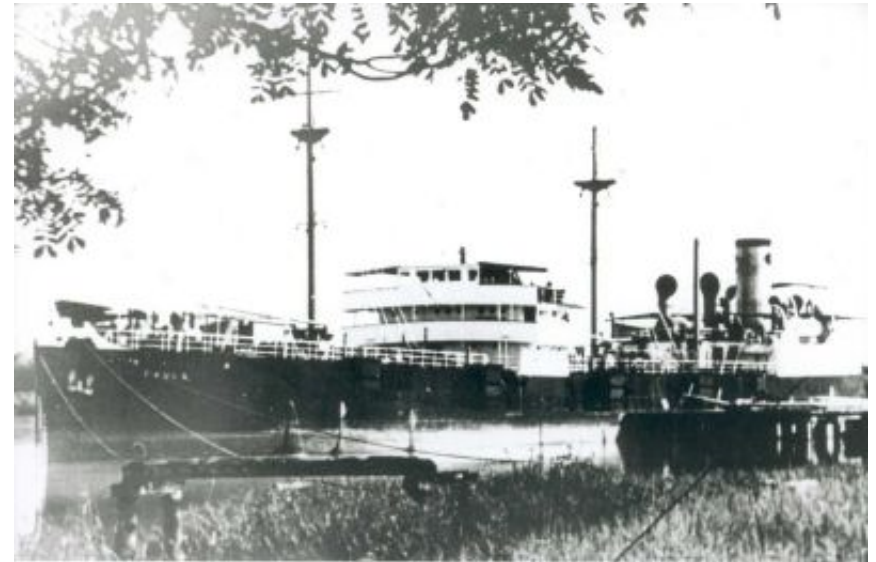
Josefina (N.I.T.): 2.594 brt. L X B X D 92,96 X 15,29 X 4,62 mt. Werkspoor-2 cil. 1.500 pk. 10,0 knp. Gebouwd bij N.S.M. te Amsterdam (198). Van 1928-1932 **Josefina** C.S.M., van 1932-1942 in dienst bij de N.I.T.



02-03-1942 De **Paula** lag eveneens in Tandjong Priok samen met de **Anastasia** en **Milo** en werd door de eigen bemanning tot zinken gebracht. Ze werd door de Japanners gelicht en op 12 december 1942 in de vaart gebracht als Arare Maru. In 1945 kwam ze weer terug bij de N.I.T.

Paula (N.I.T.): 2.770 brt. L X B X D 93,97 X 15,29 X 4,62 mt. B & W-diesel. 1.350 pk. Gebouwd bij Harland & Wolff Glasgow (748 G). Van

1927-1928 Anglo-Saxon Oil Comp. Londen, 1928-1934 in dienst bij de C.S.M., van 1934-1942 in dienst bij N.I.T., 1942-1945 Arare Maru Japan, van 1945-1953 weer terug bij de N.I.T., in 1953 verkocht naar Singapore.

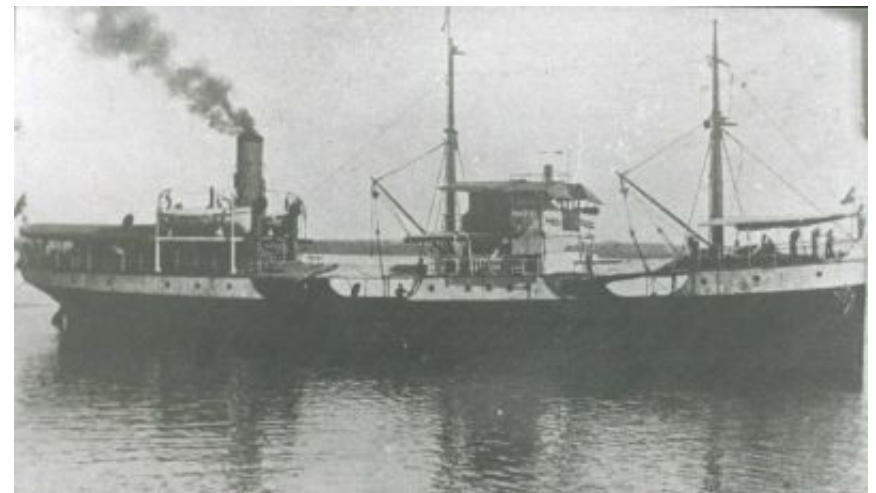


02-03-1942 De **Tembusu** lag in Soerabaja en deze kleine tanker werd door de eigen bemanning tot zinken gebracht. Het was nog een vrij nieuw scheepje in 1939 gebouwd. Zover bekend is ze niet gelicht en door de B.P.M. in 1948 afgeboekt.

Tembusu (B.P.M.): 244 brt. L X B X D 41,65 X 8,94 X 2,75 mt. Petters Yeovil-diesel. 10 knp. Gebouwd bij Taikoo Dockyard & Engineering Comp. Van 1939-1942 in dienst bij B.P.M.

02-03-1942 De **J.H. Menten** werd in 1942 als blokkadeschip afgezonken bij Makassar. Niet helemaal zeker is de datum waarop dit heeft plaatsgevonden.

J.H.Menten (B.P.M.): 482 brt. L X B X D 48,79 X 7,95 X 3,40 mt. Stoommachine- 4 cil. Gebouwd bij Conrad in Haarlem (469). Van 1914-1942 in dienst bij B.P.M.



02-03-1942 De **Kasuaris** werd in Soerabaja zelf tot zinken gebracht.

Kasuaris (N.N.G.P.M.): 340 brt. L X B X D 41,14 X 7,34 X 2,90 mt. MWM-diesel 300 pk. 8,5 knp. Gebouwd bij Mulder & Suurmeyer. Van

1938-1938 Antiope R.Wester Gron., '38-'42 Kasuaris N.N.G.P.M.

06-03-1942 De **Poseidon** lag op 6 maart in de haven van Tjilatjap. Al twee dagen werd de stad aangevallen door Japanse vliegtuigen. Er lagen nog een groot aantal kleine schepen van de K.P.M. die in brand werden geschoten. Ook de kleine tanker **Poseidon** van de N.I.T. onderging dit lot. Op 8 augustus 1943 werd ze gelicht en als Hosei Maru in dienst gesteld. In 1945 werd ze getorpedeerd door de O-19. De O-19 ging zelf op 8 juli 1945 verloren doordat ze door een navigatiefout op het Ladd rif was gelopen. Twee dagen later werd ze door de bemanning vernield omdat ze niet meer vlot gebracht kon worden.

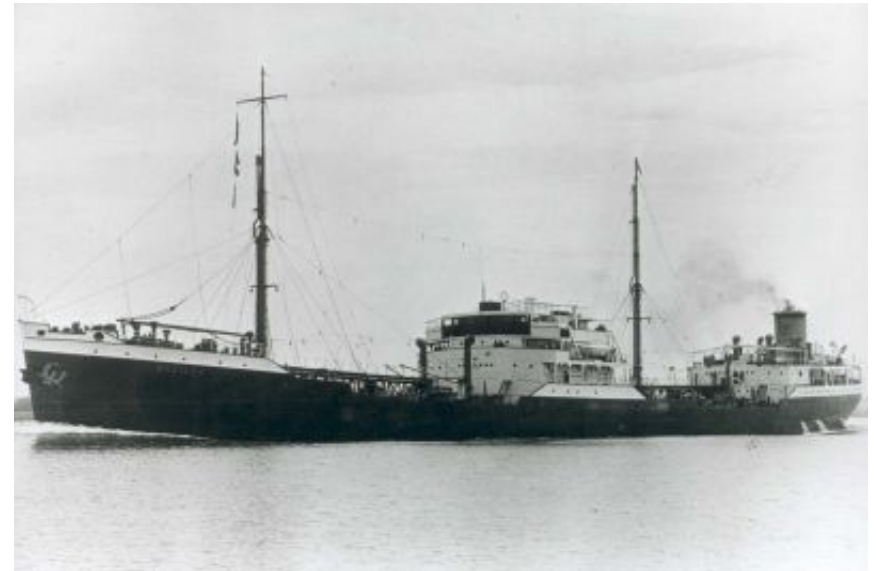
Poseidon (N.I.T.): 696 brt. L X B X D 58,56 X 9,27 X 3,71 mt. Werkspoor-diesel. 360 pk. 8,0 knp. Gebouwd bij Smith's Dockyard Comp.(574). Van 1914-1942 in dienst bij N.I.T.



06-03-1942 De **Moeara Boelian** werd in Soerabaja door de eigen bemanning tot zinken gebracht.

Moeara Boelian (N.N.G.P.M.): 173brt. L X B X D 33,74 X 6,43 X 2,13 mt. Kromhout-diesel. 9,0 knp. >Gebouwd bij D.D. Tandjonk Priok. Van 1930-1942 in dienst bij N.N.G.P.M.

16-03-1942 De **Oscilla** onder gezag van kapitein M.A.F. Kuypers vertrok eind februari in konvooi ON 71 uit Gourock naar Liverpool. Dit grote konvooi bestond uit 42 schepen w.o. ook de **Murena** (La Corona), Maaskerk (V.N.S.) en Prins Willem III (Oranjelijn). Op 9 maart kreeg de **Oscilla** opdracht alleen naar Curacao te varen. Op 15 maart om 22.45 uur kreeg ze een torpedo-inslag in de midscheeps. De reeds naar buiten gedraaide stuurboordsloep werd met moeite te water gelaten. De **Oscilla** maakte 35 graden slagzij. Om 23.10 uur, er waren nog een paar sloepen gestreken uit voorzorg, kreeg ze een tweede torpedo-inslag. Met kanonvuur van de Italiaanse onderzeeboot Morosini werd de **Oscilla** tot zinken gebracht. In de ochtend bleken er 4 man in de sloepen te ontbreken waaronder kapitein Kuypers. Speurtochten leverde helaas niets op. In de middag werden ze opgepikt door de Amerikaanse Explorer die de overlevenden in New York aan wal zette. Op 10 mei scheepten 4 officieren van de **Oscilla** in op de Leto (Mij.Zeevaart) in Quebec richting Engeland. Op 12 mei werd de Leto getorpedeerd en ging verloren. Twee officieren van de **Oscilla** kwamen toen alsnog om het leven.



Oscilla (La Corona): 6.341 brt. L X B X D 130,47 X 16,57 X 9,37 mt. Werkspoor-diesel. 2.800 pk. 12,0 knp.. Gebouwd bij C.v.d.Giessen & Zn. (657). Van 1939-1942 in dienst bij La Corona.



24-03-1942 De **Ocana** onder gezag van kapitein J. Besier vertrok eind maart vanuit Curacao naar Engeland. De U-552 had al meerdere malen gepoogd de **Ocana** te torpederen. Zelf was ze bijna tot drie keer door de **Ocana** overvaren of dat door de zigzagkoers kwam of bewust is niet bekend. Maar bij de laatste poging wist de U-552 de **Ocana** amper te ontwijken. De **Ocana** passeerde op slechts 5 meter afstand en de U-552 werd nu zeker opgemerkt. Om 02.13 uur op 24 april werd de **Ocana** getroffen door een torpedo-inslag in tank 3 en 4.. Direct ontstond een vlammenzee op het met benzine geladen schip. Ze bevond zich op 100 mijl ten zuiden van Nova Scotia waar het water een temperatuur heeft van enkele graden boven nul. Uit latere verslagen bleek dat de bemanning van de **Ocana** even voor 02.00 uur de U-boot opgemerkt had. Men kon reddingssloepen te water laten en enkele Chinese bemanningsleden wisten nog een werkboot te strijken. Een reddingssloep met Chinezen aan boord dreigde te zinken en deze sprongen over op de werkboot die daarna zonk zodat ze allemaal in het ijskoude water terecht kwamen. Aan boord van de **Ocana** hadden Britse kanonnières en een machinist kans gezien een stuurboordsloep te water te laten. Ook hierin konden nog enkele Chinese opvarenden plaats nemen. Een andere sloep werd bemand door de 2^e stuurman, twee kanonnières, de radiotelegrafist en enkele Chinezen.

Alle drenkelingen zaten in half vol gelopen sloepen in ijskoud water. Binnen 1,5 uur waren van een sloep al 14 van de 18 drenkelingen overleden. Om 07.00 uur werd deze sloep opgepikt door de Amerikaanse torpedobootjager Mayo. In een andere sloep zat de kapitein met een Chinees bemanningslid. De laatste was inmiddels overleden en ook kapitein Besier overleed kort nadat hij gered was door de Mayo. Uiteindelijk overleefden slechts 4 van 57 bemanningsleden de torpedering. De **Ocana** was blijven drijven en op 27 april probeerde het Britse korvet Fleur de Lys en de Shell-tanker **Dolabella** het schip tevergeefs op sleeptouw te nemen. Op 15 april (!) bracht de Canadese mijnenveger Burlington de **Ocana** met geschutsvuur tot zinken.

Ocana (La Corona): 6.256 brt. L X B X D 130,47 X 16,60 X 9,37 mt. MAN-diesel. 2.800 pk. 12,0 knp. Gebouwd bij Wilton-Fijenoord (661). Van 1938-1942 in dienst bij La Corona.

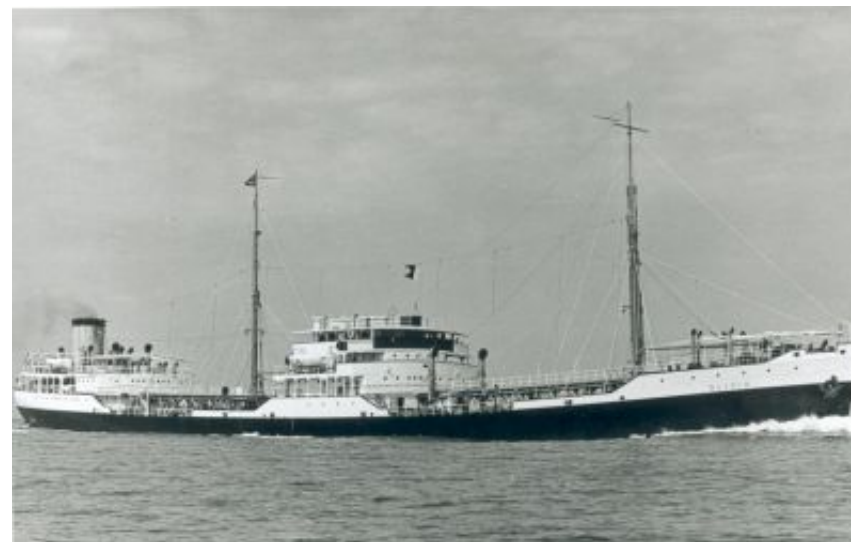
09-05-1942 De **Genota** onder gezag van kapitein J. in 't Veld was op 30 april 1942 vertrokken uit Geraldton (Australie) naar Abadan in de

Perzische Golf. Op 9 mei werden twee vaartuigen gesignaleerd. De bemanning van de **Genota** werd opdracht gegeven te stoppen, geen radiosignalen uit te sturen en het schip te verlaten. Het bleek dat ze waren aangehouden door twee Japanse hulpkruisers de Aikou Maru en de Hokoku Maru ex-vrachtschepen van 10.360 brt.van de Osaka Syosen K.K. te Osaka. De Japanners zonden twee dek- en twee machinekamer-officieren en 30 gewapende mariniers naar de **Genota**. De hulpkruisers vertrokken richting Afrika. De Genota kwam op 30 mei aan in Tarakan waar 5.800 ton olie werd geladen voor Yokohama. De bemanning werd goed behandeld. Op 11 juli werd de bemanning naar een interneringskamp in Taiwan overgebracht en was het uit met de goede behandeling. De Nederlandse bemanning verbleef in dit kamp van 2 augustus 1942 en 24 oktober 1944 terwijl van de Chinese opvarenden nooit meer iets is gehoord. Van 24 oktober 1944 tot 19 februari 1945 werden ze, er waren twee man overleden, naar een ander kamp overgeplaatst. Hierna gingen ze naar het Fukuoka-kamp in Japan. Na de capitulatie werden ze bevrijd. De **Genota** kwam als Ose onder Japanse-vlag te varen als marine-tanker. Op 30 maart 1944 werd ze door Amerikaanse vliegtuigen bij de Palau-eilanden tot zinken gebracht. Voor verder informatie over de twee Japanse hulpkruisers verwijs ik naar de paragraaf over de **Ondina**.



Genota (La Corona): 7.987 brt. L X B X D 141,12 X 18,05 X 10,29 mt. MAN-diesel 12,0 knp. Gebouwd bij Deutsche Werft (156). Van 1935-1942 in dienst bij La Corona.

14-06-1942 De **Olivia** onder gezag van kapitein M.K.F. van Hemert voer tussen de Perzische Golf en Fremantle, Australië. Op 28 mei 1942 vertrok ze weer uit Abadan met een lading lichte olie en vliegtuigbenzine. Er waren 48 bemanningsleden aan boord 11 Nederlandse officieren, 2 Britse kanonniers en 33 Chinezen. Op 14 juni 1942 om 19.03 uur klonken er kanonsschoten. Er volgde een treffer in de machinekamer waar een explosie plaats vond en de motor stil viel. Het schip stond inmiddels volledig in brand. Om 22.00 uur verdween de **Olivia** onder water. De raider Thor had de **Olivia** tot zinken gebracht. Slechts 1 Britse kanonnier werd uit zee gered waarna de Thor snel verdween en niet naar andere drenkelingen omkeek. Een van sloepen ging op weg onder leiding van de 3^e stuurman. Op 21 juni stierven twee man in deze sloep. Op 4 juli stierf opnieuw een van de drenkelingen en op 7 juli nog eens twee man. Op 13 juli ze waren toen een maand onderweg overleden nog drie drenkelingen. Dezelfde avond bereikte ze een kust, de sloep sloeg in de branding om en de vier nog levende drenkelingen wisten het strand te bereiken. Ze bleken op Madagaskar te zijn aangespoeld waar ze, noodgedwongen en met nauwelijks hulp, tot het eind van het jaar verbleven. Van de 48 bemanningsleden hadden vijf man de ondergang van de **Olivia** overleefd. De Thor die 22 schepen tot zinken had gebracht op prijsgemaakt (w.o. Kertosono, Tela en Olivia) kwam zelf door een ongeluk ten einde. Op 30 november 1942 lag ze afgemeerd in Yokohama. Naast haar lag de marinietanker Uckermarck die munitie aan het overnemen was. Door onbekende oorzaak ontstond brand op de Uckermarck waardoor de munitie ontplofte. De Thor vatte direct vlam en brandde volledig uit.



Olivia (La Corona): 6.307 brt. L X B X D 130,47 X 16,57 X 9,37 mt. Werkspoor-diesel 2.800 pk. 12,0 knp. Gebouwd bij Cantieri Riuniti Adriatico, Italië (1214). Van 1939-1942 in dienst bij La Corona.

16-03-1943 De **Magdala** vertrok op 8 maart uit New York in konvooi HX 229 dat uit 40 schepen bestond w.o. drie Nederlandse schepen (Magdala, Terkoelei en Zaanland). Een ander konvooi SC 122 was eerder vertrokken maar omdat het langzamer voer waren de twee konvooien elkaar op 16 maart tot 120 mijl genaderd. Daarnaast hadden 11 schepen van konvooi SC 122 door slecht weer dit konvooi moeten verlaten. Alle gegevens en de positie van dit konvooi waren door de Duitsers onderschept en daarom kregen maar liefst 25 U-boten opdracht naar dit gebied te varen. Het konvooi HX 229 werd opgemerkt door de U-653 en dit konvooi kreeg vanaf 20.00 uur de eerste aanvallen te verduren terwijl de aanvallen op SC 122 vier uur later plaats vonden. Bij de eerste aanval werden de Zaanland (HX 229) en de Aldemarin (SC 122) getroffen. De Terkoelei (HX 229) werd 20 uur later getorpedeerd.

In totaal gingen er 21 schepen verloren. Volgens het boek van dhr. K.W.L. Bezemer over de koopvaardij in W.O. II zou de **Magdala** veilig zijn aangekomen in Engeland. Echter het boek van dhr. L.L.von Munching meldt het verloren gaan van de **Magdala**. Welk van de twee versies de juiste is kan ik niet beoordelen.



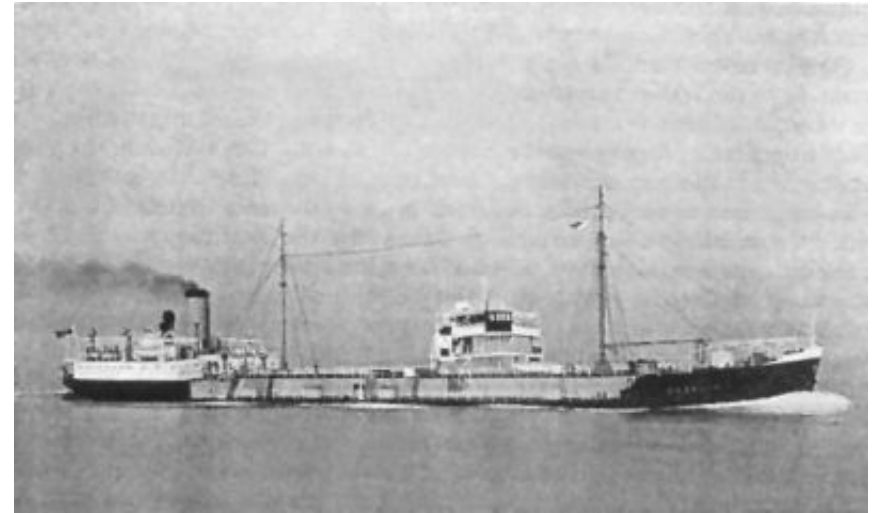
Medio januari 1945 (volgens K.W.L. Bezemer) vertrok de **Magdala** onder gezag van kapitein J.C.Kohler van Reyjavik naar Belfast in konvooi RU 150. Al snel stak er een zware storm op die het konvooi over grote afstand verspreidde. Daarna is er nooit meer iets vernomen over de **Magdala** en werd ze als vermist opgegeven. Men acht het uitgesloten dat het schip vanwege het slechte weer is vergaan. Wel is bekend dat een aantal U-boten nog actief waren in dat gebied w.o. de U-482, U-1051, U-1055 en de U-1172. Alleen de U-1051 of de U-1055 zouden de **Magdala** getorpedeerd kunnen hebben maar hebben daar geen melding van gemaakt. Met het oog op peilen door de Engelsen kan men in de U-boten daarvan hebben afgezien. De U-1051 werd op 27 januari vernietigd.

Magdala (La Corona): 8.248 brt. L X B X D 137,88 X 18,89 X 10,38 mt. Werkspoor-diesel 11,0 knp. Gebouwd bij .v.d.Giessen & Zn. (617). Van 1931-1945 in dienst bij La Corona.

27-07-1943 De **Rosalia** onder gezag van kapitein J. van der Linde vertrok op 26 juli uit Maracaibo op weg naar Curacao. Op 27 juli om 22.00 werd de **Rosalia** geheel onverwacht door een zware explosie achter de brug getroffen. Vrij snel daarna vond een tweede torpedo-inslag plaats gevolgd door een golf van brandende olie die het gehele achterschip in brand zette. Het schip brak door midden en het gehele schip stond van voor tot achter in brand. Een aantal bemanningsleden die tijdig overboord waren gesprongen konden tegen 23.30 uur opgepikt worden door een Nederlands marinevaartuig. Op 28 juli om 00.20 uur zonk de **Rosalia**. Van de 36 opvarenden werden er 13 gered. De **Rosalia** was getorpedeerd door de U-615. Op 6 augustus werd de U-615 bij Grenada door vier Amerikaanse bommenwerpers vernietigd. Van de bemanning kwamen vijf opvarenden w.o. de commandant om het leven en werden er 43 man opgepikt en krijgsgevangen gemaakt.

Rosalia (C.S.M.): 3.177 brt. L X B X D 104,65 X 17,07 X 4,51 mt. Richardson-triple-expansie 2.500 pk. 11,5 knp. Gebouwd bij Furness Haverton Hill on Tees U.K. in 1938 (278). Van 1938-1943 in dienst bij C.S.M.

23-08-1944 De **Justina** is niet door

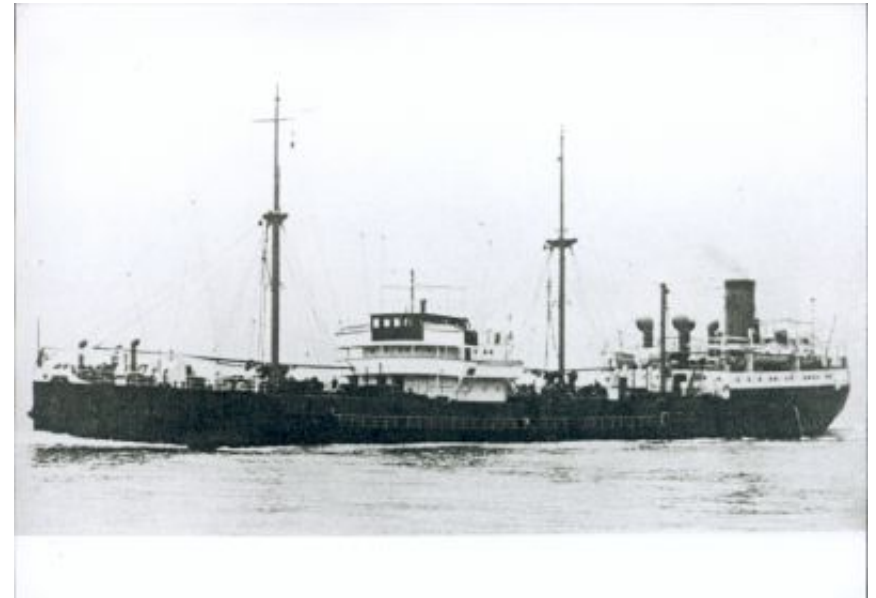


oorlogshandelingen gezonken maar na een aanvaring met de Yamill, U.S.A.

Justina (C.S.M.): 2.700 brt. L X B X D 92,96 X 15,29 X 4,60 mt. R.D.M-triple-expansie 1.500 pk. 10,0 knp. Gebouwd bij N.S.M. Amsterdam (178). Van 1924-1944 in dienst bij C.S.M.

15-10-1944 De **Petronella** onder gezag van kapitein P. Buisman vertrok ze op 11 oktober uit Tarente met een lading drinkwater naar Nauplia in de Golf van Argolis, Griekenland. Op 15 oktober niet ver haar eindbestemming liep ze op een mijn. Een zware explosie vond plaats onder de machinekamer. Het achterschip begon weg te zinken, de tanker kreeg zware slagzij, kapseisde en zonk binnen een paar minuten. Kapitein Buisman had direct na de explosie bevel gegeven het schip te verlaten. Vloten werden in het water gegooid en de bemanning die aan dek was sprong overboord. Verschillende schepen schoten te hulp maar door de snelheid waarmee de **Petronella** zonk kwamen 24 opvarenden om het leven.

Petronella (C.S.M.): 2.770 brt. L X B X D 93,97 X 15,29 X 4,62 mt. B & W-diesel 1.350 pk. 9,0 knp. Gebouwd bij Harland & Wolff Glasgow (747 G). Van 1927-1932 in dienst bij C.S.M, van 1932-1944 in dienst bij de N.I.T.

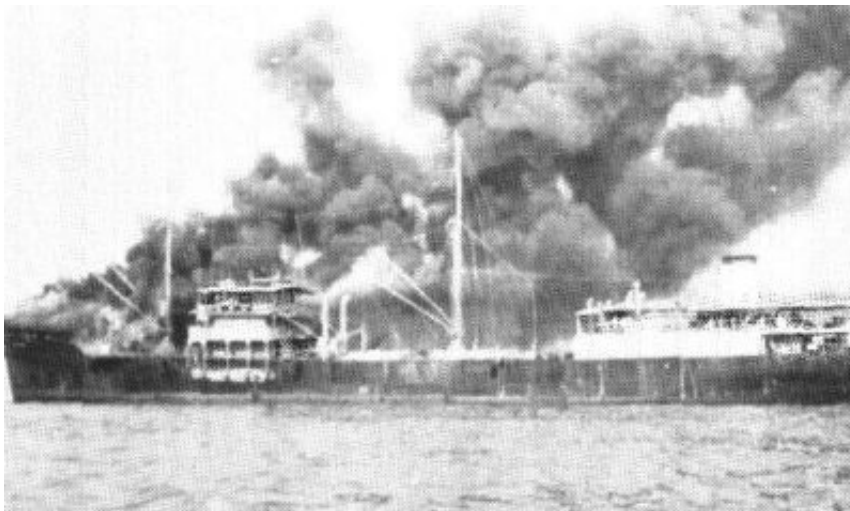


Gegevens van beschadigde maar niet gezonken Shell-tankers

05-02-1940 Nog voor Nederland betrokken was bij W.O. II werd de **Ceronia** waarschijnlijk getorpedeerd door de U-41. Ze was op weg van Las Piedras naar Rotterdam en was op circa 125 mijl van Land's End toen om 03.30 uur een zware explosie plaats vond. In eerste instantie

werd er verondersteld dat ze op een mijn was gelopen. De bemanning zag kans het schip te behouden en op eigen kracht kwam ze op 9 februari in Pernis aan waar ze op de werf van Wilton-Fijenoord te Schiedam werd gerepareerd en nog net voor 10 mei 1940 kon ze uit Rotterdam vertrekken. De U-41 bracht later de Britse tanker *Beaverburn* tot zinken maar werd zelf vernietigd door de Britse torpedoboot HMS *Antelope* waarbij de volledige bemanning om het leven kwam.

Ceronia (La Corona) : 8.096 brt. L X B X D 147,32 X 18,09 X 8,38 mt. MAN-diesel 8 cil. 10,5 knp. Gebouwd bij Wilton-Fijenoord, Schiedam (665), uiteindelijk in 1961 gesloopt.



08-02-1941 De **Adinda** onder gezag van kapitein J.J. Duinkerck vertrok begin februari vanuit Alexandrie naar Tobroek. De lading bestond uit 16.000 vaten benzine, 1.400 drums smeerolie en 150 vaten petroleum. Bij het binnen varen van de haven veroorzaakte een magnetische mijn een zware ontploffing aan stuurboord. De **Adinda** vloog in brand. Doordat ze nog vaart had raakte ze de boeg van de afgemeerde *Rodi* welke ook in brand vloog. De 1e stuurman en 16 Chinese opvarenden kwamen om het leven. De onverzettelijke kapitein Duinkerck ging met

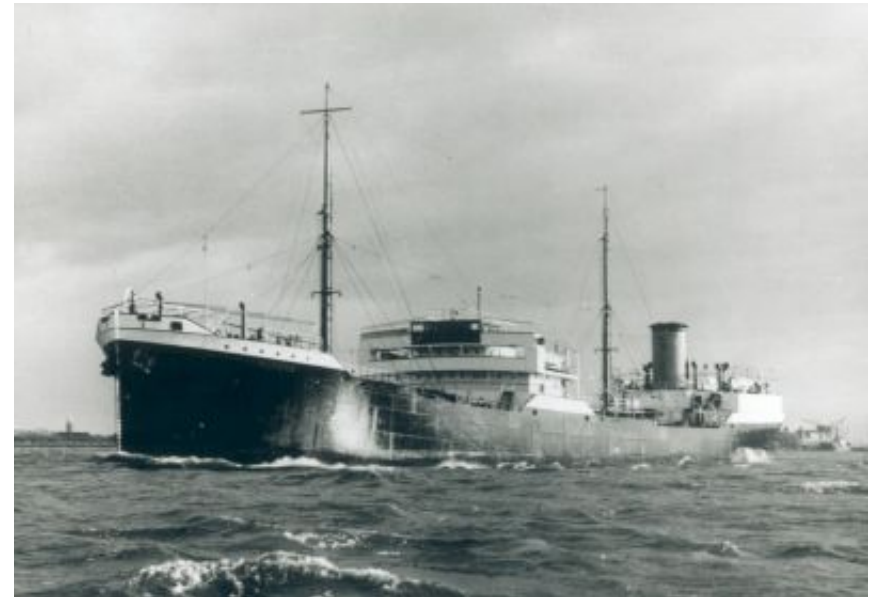
vrijwilligers terug aan boord om de brand te bestrijden. Hulp kwam van Brits marinepersoneel en Australische vrijwilligers. Ook de Britse HMS Magnet verscheen en bracht brandslangen uit. Tegen de avond was men het vuur in de midscheeps en achter meester. De **Adinda** was tegen een steiger aangedreven en werd daar vast gemeerd. Het voorschip stond nog steeds in brand en pas in de nacht van 13 op 14 februari, vijf dagen nadat ze Tobroek was binnen gelopen, kreeg men ook dit onder controle. Twee-derde deel van de lading kon toch nog behouden worden. Provisorisch werd ze zeeklaar gemaakt en op 25 februari vertrok ze, onder begeleiding van een Britse sleepboot HMS St. Issey, naar Alexandrie. De reparatie van de **Adinda** werd in Bombay uitgevoerd en begin 1942 was ze weer terug in de Middellandse zee. Op 13 juli 1942 vertrok ze in ballast varende uit Haifa naar Beiroet. Op 14 juli om 03.45 uur werd ze door een explosie getroffen aan bakboord. Ze was getorpedeerd door de U-562. De slagzij werd door overpompen van ballast gecorrigeerd en de motor, die conform voorschriften was afgezet, bleef onbeschadigd. Om 06.45 uur werd besloten de motor te starten en te bezien hoe het schip zich zou houden bij langzame vaart. Geleidelijk werd de snelheid opgevoerd tot 6 knopen per uur. Om 17.50 uur kon afgemeerd worden in de haven van Haifa. De Egyptische hofmeester was tijdens de explosie overboord geslagen en is omgekomen. De U-562 werd op 19 februari 1943 door twee destroyers (HMS Hursley en HMS Isis) bij Benghazi vernietigd waarbij alle bemanningsleden om kwamen.

Adinda (N.I.T) : 3.359 brt. L X B X D 101,19 X 14,17 X 4,51 mt. Werkspoor-diesel 6 cil. 10,0 knp. Gebouwd bij Cantieri Triestino Italië (1209), uiteindelijk in 1955 gesloopt in Hong Kong.

21-08-1941 De **Murena** komt in aanvaring met de Rozenburg van de Halcyon Lijn. De Rozenburg (2.068 brt.) was in 1918 gebouwd op de werf van Rijkee & Co. te Rotterdam (161) en bij de Halcyon Lijn in dienst van 1920-1941. Ze had een Werkspoor triple-expansie stoommachine van 1.150 pk. en een snelheid van 9,5 knp.

Op 21 augustus 1941 kwamen de twee schepen met elkaar in aanvaring waardoor de Rozenburg gezonken is.

Murea (La Corona) : 8.252 brt. L X B X D 142,59 X 18,89 X 8,08 mt. Werkspoor-diesel, 11,0 knp. Gebouwd bij Burgerhout (124), in 1960 gesloopt in Hong Kong.



02-02-1942 De **Corilla** onder gezag van kapitein J.C. Anker had in Curacao vliegtuigbenzine geladen en voer eind januari naar Halifax om zich aan te sluiten bij konvooi HX 173. Op 31 januari bereikte ze veilig Halifax.

Door proviandering miste ze het vertrek van het konvooi op 1 februari maar met een snelheid van 12 knopen haalde ze al spoedig een aantal schepen in en werd de snelheid tot 7 knopen terug gebracht. Om 23.53 uur werd de toren van een onderzeeboot waar genomen en de snelheid verhoogd tot 12 knopen. Om 23.57 uur werd met het 10-cm kanon een schot afgevuurd wat dicht bij de onderzeeboot kwam. Door mankementen aan het kanon kon niet opnieuw vuur gegeven worden. Op 2 februari had de onderzeeboot, de U-751 (type VII C), de **Corilla**

weer ingehaald en werden drie torpedo's afgevuurd waarvan 1 doel trof vlak voor de brug. Een escortevaartuig kwam al snel te hulp en de U-751 besloot in het ondiepe water van 60 meter met volle kracht te verdwijnen. Op de **Corilla** was wonder boven wonder geen brand uitgebroken en hervatte ze haar oude koers.

Om 01.50 uur werd ze wederom getroffen door een torpedo die bij de boeg aan stuurboord insloeg.

De radiotelegrafist seinde : "torpedood---still afloat---send help---prepared go boats---we are sinking".

Een enorme golf benzine van 30 meter hoogte overspoelde de brug. Snel werd de elektrische stroom uitgeschakeld om kortsluiting te voorkomen. Op de oproep van de radiotelegrafist kwam een Canadees korvet de **Corilla** te hulp maar kon haar niet zo snel vinden. Het korvet vroeg om een paar fakkels (!!!) af te werpen om haar te lokaliseren. Het korvet besloot eerst achter de U-boot aan te gaan en de **Corilla** ging in cirkels varen omdat stil liggen te gevaarlijk zou zijn. Wel werd alles in gereedheid gebracht het schip te verlaten. De schade werd opgenomen, een gat van tank 5 tot 7, voorpompkamer en centerbak onder gelopen, dek ter plaatse open gescheurd evenals de pijpleidingen en de brug was ruim 30 cm omhoog gedrukt...maar nog steeds geen brand.



Om 04.00 uur werd onder begeleiding van het korvet koers gezet naar Halifax. Het voorschip zakte steeds dieper in de golven weg en de dieptank in het voorschip met 250 ton brandstof werd leeg gepompt. Om 18.20 uur kwam de loods aan boord en om 21.20 uur kon de **Corilla** voor anker gaan. Na een langdurige dokbeurt van ruim acht maanden, de schade was aanmerkelijk groter dan in eerste instantie verwacht, kwam ze weer terug in de vaart en overleefde de oorlog. De U-751 werd een half jaar later op 17 juli 1942 door twee Britse vliegtuigen tot zinken gebracht.

Corilla (La Corona) : 8.101 brt. L X B X D 147,32 X 18,09 X 8,38 mt. MAN-diesel. 12,0 knp. Gebouwd bij Wilton-Fijenoord (664). Van 1939-1955 in dienst bij La Corona. Van 1955-1960 in dienst Shell Tankers N.V. R'dam, in 1960 gesloopt te Hong Kong.

16-02-1942 De geladen **Rafaela** voer bij Curacao en werd door de U-67 aangevallen die geduldig haar kansen lag af te wachten voor de ingang van de St-Annabaai. Ondanks een afstand van slechts 500 meter troffen de eerste drie torpedo's die om 03.52 uur werden afgevuurd geen doel. Om 04.30 uur werd een vierde torpedo gelanceerd die het schip in het midden raakte. De uitbrekende brand kon snel geblust worden maar het schip was er slecht aan toe. De sleepboot Parmo en het marinevaartuig Mico zagen nog kans de **Rafaela** de haven in te brengen maar daar brak ze in tweeën en zonk. Ze werd later gelicht en gerepareerd en vier maanden later werd ze weer in de vaart gebracht.

Rafaela (C.S.M.) : 3.176 brt. L X B X D 104,65 X 17,07 X 4,51 mt. Blair-triple-expansie 2.500 pk. Gebouwd bij Turner Shipbuilding U.K. (50). Van 1938-1955 in dienst bij C.S.M. In 1955 gesloopt in Hong Kong.



05-11-1942 De **Ondina** was min of meer al bij de oorlog betrokken toen kapitein K. van der Kooi op eigen initiatief in het najaar van 1939 zich aansloot bij een Brits konvooi tijdens een oversteek van Amerika naar Engeland en vervolgens door naar Nederland. Van der Kooi maakte zich ernstig zorgen over schip en lading dat hij zonder overleg met zijn hoofdkantoor dit met de "Britse Naval Control" regelde. Hij realiseerde zich niet dat hij hiermede de Nederlandse neutraliteit in gevaar bracht waarover hij dan ook ernstig werd onderhouden bij terugkeer. Omdat het duidelijk was dat van der Kooi het gedaan had uit bezorgdheid voor schip en lading en dat er niets was gebeurd bleef het bij een forse uitbrander. Een ander schip, de Ottoland van de S.S.M. R'dam voer tussen januari en april 1940 regelmatig achter een Brits konvooi aan waarvan de routeorders steeds via Naval Control werden ontvangen. Ook in dit geval werd de gezagvoerder berispt.



Op 5 november 1942 lag de **Ondina** onder gezag van kapitein W. Horsman in Fremantle, Australië waar ze petroleumproducten had gelost. Ze zou opnieuw vertrekken naar Abadan in de Perzische Golf onder begeleiding van de Bengal (Royal Indian Navy) onder commando van de Britse Ltz. 1ste klasse W.J. Wilson, een mijnenveger welke als korvet aangeduid werd. Dit korvet moest halverwege de reis brandstof overnemen van de **Ondina**. De Bengal was licht bewapend met een 7,5 cm kanon en had een maximumsnelheid van slechts 16 mijl. De **Ondina** was zelfs zwaarder bewapend met haar 10,5 cm kanon en enkele luchtafweermitrailleurs.

Samen verlieten ze Fremantle en tot 11 november verliep de reis zonder problemen. Om 11.30 uur werden twee schepen op 7 mijl afstand opgemerkt. De Bengal gaf opdracht aan de **Ondina** haar koers voort te zetten terwijl ze zelf opstoomde richting de twee schepen. Om 12.00

uur opende de Hokoku Maru het vuur. De **Ondina** met goed geoefende geschutsbemanning (1 Nederlander, 1 Australiër 3 matrozen van de Royal Navy en 3 kanonnières van de Royal Army) opende het vuur toen de Japanner tot ruim 4 mijl genaderd was. Het vuur van de Hokoku Maru vernielde al snel de steng van de achtermast. De eerste twee schoten van de **Ondina** misten maar het derde schot sloeg in de opbouw in. De geschutscommandant gaf opdracht het vuur naar het achterschip van de Jap te verleggen. Dit schot was een fatale treffer, een zware explosie volgde en een deel van de achtersteven brak af. De treffer had de stuurboordtorpedobuis geraakt waardoor een geladen torpedo explodeerde dit had meerdere explosies tot gevolg. Twee vliegtuigen aan boord van de hulpkruiser werden vernietigd en er brak een felle brand uit. Ook de **Ondina** kreeg enkele treffers waardoor er brand uitbrak op het voorschip. Ook de Bengal had het vuur geopend op de Hokoku Maru. De tweede hulpkruiser, de Aikoku Maru mengde zich in het gevecht en plaatste een treffer op het voorschip van de Bengal. Op de Bengal ging men er van uit dat de **Ondina** verloren was gegaan wat ook gemeld werd aan Fremantle. Hier besloot men de Britse hulpkruiser Kanimbla (een Australisch passagiersschip met 7 x 15 cm en 3 x 7,5 cm kanonnen bewapend) naar het gebied te sturen. Op 23 november liep de Bengal, zonder verlies aan mensenlevens, de haven van Colombo binnen.

De zwaar beschadigde Hokoku Maru lag gestopt maar vuurde af en toe nog maar nu kwam de Aikoku Maru haar zusterschip te hulp. Op 2 mijl afstand nam ze de **Ondina** onder vuur die nog maar twaalf granaten als munitie had. Vier werden nog afgevuurd op de Kokoku Maru en acht op de Aikoku Maru maar helaas zonder noemenswaardige schade aan te richten. De **Ondina** werd enkele malen getroffen. Om 12.45 werd nog een poging gedaan een rookscherm te leggen om te ontkomen. Om 12.50 uur werden, door het hijsen van twee witte lakens en de machine te stoppen, aan gegeven dat ze zich over gaf. De Aikoku Maru bleef echter doorgaan met vuren en men begon de sloepen te strijken. Een voltreffer sloeg in op de brug waardoor de kapitein overleed. De bemanning verliet in drie sloepen en twee vloten het schip. De Aikoku Maru was tot 400 meter genaderd en vuurden twee torpedo's af die aan stuurboord bij tank 1 en 2 insloegen. De **Ondina** maakte ruim 30 graden slagzij. Hierna nam men met mitrailleurs de sloepen onder vuur. Inmiddels was de Hokoku Maru gezonken waarna de overgebleven Jap terug keerde om 278 van de 354 bemanningsleden van het zusterschip op te pikken de overige 76 waren omgekomen. De motorsloep keerde terug naar de **Ondina** en vrijwilligers gingen aan boord. Men zag kans de slagzij grotendeels op te heffen door enkele bakboordtanks van het in ballast varende schip vol te laten lopen. Een machinist constateerde dat de machine ongedeed was gebleven. De brand op de brug kon worden geblust. Ook de andere sloepen keerden terug en om 19.00 uur waren alle opvarenden weer aan boord. Drie bemanningsleden, waaronder de 1 ste machinist, waren omgekomen en vier mensen waren zwaar gewond geraakt tijdens de beschieting van de sloepen. Ook de brand in het voorschip werd geblust. Op de **Ondina** wilde men hun positie niet door seinen naar Fremantle om te voorkomen dat ook de Jappen dit zouden horen. Op 17 november ontdekte een overvliegende Australische Catalina de **Ondina** op 220 nw van Fremantle.

Op 18 november 1942 bereikte ze de haven van Fremantle. Ze werd gerepareerd en het was de **Ondina** die na de bevrijding als eerste tanker de haven van Rotterdam binnen liep !

Ondina (La Corona) : 6.341 brt. L X B X D 136,04 X 16,60 X 7,82 mt. Werkspoor-diesel 10,5 knp. Gebouwd bij N.D.S.M. Amsterdam (71). Van 1939-1959 in dienst bij C.S.M. In 1959 gesloopt in Hong Kong.

11-02-1943 De **Saroena** was geladen op 10 februari 1943 onder gezag van kapitein W.L. Happee uit Tripoli naar Haifa vertrokken. De bemanning bestond uit 12 officieren, 6 Britse kanonnières en 40 Chinezen. Ze werd begeleid door een trawler die een maximum snelheid van 9 mijl had. Om 00.28 uur werd ze bakboord-achter getroffen door een torpedo die via een buitentank, twee binnentanks binnen drong. Er brak een zware brand uit.

Op de order de machine te stoppen werd niet gereageerd, het machinekamerpersoneel had eigenmachtig het schip verlaten. Nog vijf opvarenden gingen met een vlot te water. De **Saroena** zag kans uit de brandende olie rond het schip weg te komen maar de brand aan boord breidde zich uit. Het stuurgerei en de machine bleef intact en ze voer nog steeds 7 mijl per uur. Het escorte reageerde niet op de

hulpoproep om de Chinezen van het voorschip op te pikken. Dit kon zonder gevaar maar de trawler weigerde en adviseerde de bemanning over boord te laten springen. Kapitein Happee besloot het schip in de St. George Baai bij Beiroet aan de grond te zetten. Om 04.45 uur liep ze vast in 6 meter diep water en kon de bemanning zwemmend de wal bereiken. De kapitein met twee vrijwilligers keerden terug aan boord en met behulp van te hulp gekomen Shell-medewerkers zag men kans rond 10.00 uur de brand te blussen. Er werd 700 ton lading overgepompt in een lichter waardoor het schip vlot gemaakt kon worden. Met sleepboothulp arriveerde de **Saroena** op 12 februari om 18.00 uur de buitenhaven van Beiroet. Ruim 5.000 ton lading werd behouden. Na provisorisch hersteld vertrok ze via het Suez-kanaal naar Colombo voor reparatie maar ze moest doorgestuurd worden naar Calcutta gezien de zware schade. De **Saroena** was getorpedeerd door de U-81 die vier torpedo's afvuurde waarvan er dus 1 doel trof.



Saroena (N.I.T.) : 6.671 brt. L X B X D 137,21 X 19,06 X 6,17 mt. R.D.M.- Triple-expansie 3.800 pk. 11,0 knp. Gebouwd bij Wilton-Fijenoord Rotterdam (668). Van 1938-1956 in dienst bij N.I.T. VAN 1956-1960 in dienst bij La Corona, van 1960-1961 geregistreerd Shell Tankers U.K., Ze was van 1957 tot 1961 opgelegd om vervolgens in 1961 gesloopt te worden in Hong Kong.

Tibia werd voor de eerste keer op 26 juni 1941 getorpedeerd in konvooi HX 133, bestaande uit 49 schepen, door de U-79 tijdens een wolff-pack-aanval op de Atlantische Oceaan hoewel ze afgeladen was met dieselolie vloog ze niet in brand en kon haar reis voortzetten

Op 27 februari 1943 voer ze onder gezag van kapitein H. Velthuis in konvooi 21 die uit Durban was vertrokken. Het konvooi bestond uit elf schepen begeleid door het Britse korvet HMS Nigella, drie a/s-trawlers en enkele patrouillevliegtuigen. De begeleiding was dus minimaal de trawlers liepen maximaal 10 mijl en waren voor onderzeebootbestrijding nutteloos. Om 23.25 uur werd de **Tibia** getroffen door een torpedo van de U-160 bij de voorpompkamer. Drie bakboordzijtanken werden vernield en ze maakte zware slagzij. De motor werd gestopt en ballast gepompt in stuurboordtanks. Daarnaast had men snel een uitbrekende brand weten te blussen. Om 23.41 uur werd de motor weer gestart en kon op volle kracht terug naar Durban worden gekoerst.

De volgende dag lag ze om 19.27 uur ten anker in Durban. De U-160 had in 1942 ook al de Nederlandse schepen Telamon en Bintang tot zinken gebracht. Behalve dat de **Tibia** was geraakt wist de U-160 de Harvey W Scott (USA 7.176 brt.), de Nirpura (U.K. 5.961 brt.), de Empire Mahseer (U.K. 5.87 brt.), de Marietta E (U.K. 7.628 brt.) tot zinken te brengen en ook de Sheaf Crown (U.K. 4.868 brt.) te beschadigen. Hieruit mag dus geconcludeerd worden dat het escorte behalve ontoereikend ook nog onbekwaam was wat o.a. bleek dat een zijde van konvooi onbeschermd bleef omdat men, met behulp van zoeklichten (!) drenkelingen ging oppikken.

Tibia (La Corona) : 10.356 brt. L X B X D 160,12 X 19,63 X 9,01 mt. Werkspoor-diesel 4.300 pk. 13,0 knp. Gebouwd bij N.D.S.M. Amsterdam (272). Van 1939-1962 in dienst bij La Corona, in 1962 gesloopt bij Sigma Shipping te Hong Kong.



15-02-1945 De **Liseta** onder gezag van kapitein P. Buisman vertrok op 13 februari 1945 naar een ankerplaats bij Margate op de Theems in afwachting van een overtocht naar Antwerpen. Ze was geladen met benzine. Op 15 februari werd om 02.30 het anker binnen gehaald en ging ze volle kracht vooruit. Om 02.33 uur werd ze aan bakboord in de machinekamer getroffen door een torpedo. Al snel zonk het achterschip weg en werden een werksloep en een vlot te water gelaten. In de kleine sloep namen 25 man plaats en op het vlot 4 man. Gelukkig was de benzine niet in brand gevlogen en de zee was zeer rustig. Na enige uren kwam de Britse destroyer HMS Holderness en pikte de drenkelingen op uit de sloep en het reddingsvlot. Ook had ze nog twee man uit zee opgepikt.

De bemanning uit de machinekamer had een zware tol betaald, de 1ste, 2de, 3de, 4de en 5de machinist waren omgekomen evenals een stuurmansleerling en negen Chinese opvarenden. Later overleed een zwaargewonde kanonnier aan boord van de Holderness. Van de totaal 46 bemanningsleden waren er 16 omgekomen.

De torpedo was afgevuurd door de dwergonderzeeboot U-5332 (type Seehund). Later werd de **Liseta** gelicht en gerepareerd.

Liseta (C.S.M.) : 2.580 brt. L X B X D 92,96 X 15,34 X 4,62 mt. R.D.M.-triple-expansie 1.500 pk. 10,0 knp. Gebouwd bij Cantieri Triestino Monfalcone, Italië (185). Van 1927-1945 in dienst bij C.S.M. Van 1955-1957 in dienst Shell Tankers N.V. R'dam, in 1957 gesloopt te Hong Kong.

Van zeven Shell-tankers, die zijn beschadigd maar niet gezonken, heb ik dus gegevens kunnen vinden. Volgens berichten zijn er meer Shell-tankers geweest die oorlogsschade hebben opgelopen. Welke schepen dit zijn weet ik helaas niet. Gaarne hou ik me aanbevolen voor aanvullende en additionele informatie voor Shell-tankers in de periode van W.O. II

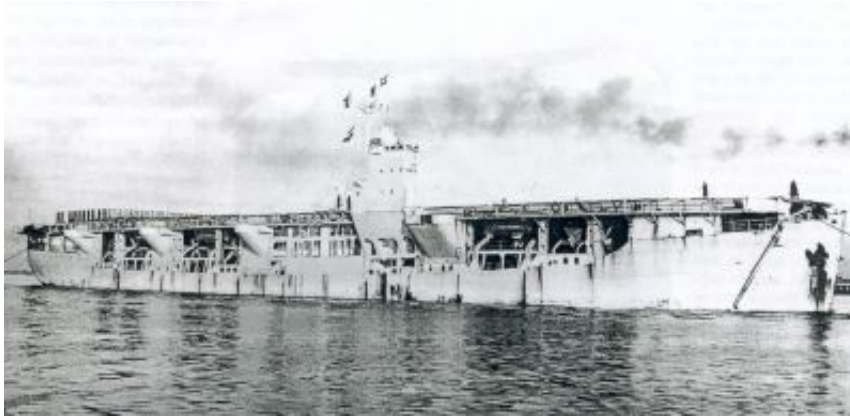
De twee MAC-schepen van Shell

De MAC's (19 in totaal) waren in staat olie te vervoeren en daarnaast kregen ze een vliegdek, een verplaatste brug en nieuwe accommodatie voor 50 extra bemanningsleden van de vliegdienst. Deze verbouwing duurde vijf maanden. Ook kwam er een operatiekamer aan boord met een medische staf.. De totale bemanning op deze MAC kwam op 115 man. Het aantal vliegtuigen bedroeg tussen de drie en vijf. Deze schepen werden ingezet in de grote konvooien (tot 140 schepen) die tussen Halifax en de Clyde voeren.

1943 MAC-schepen. In 1943 werden negen Shell-tankers omgebouwd als MAC (Merchant Aircraft Carriers) waaronder twee Nederlandse schepen t.w. **Gadila** en **Macoma**. De **Gadila** werd eind 1943 verbouwd bij Smith's Dock te Middlesbro U.K. en de **Macoma** bij Palmers Shipbuilding Company te Hebburn-on Tyne.

Bovendien werden ze zwaarder bewapend met een 10,2 cm kanon, 2 stuks geschut van 40 mm en 6 mitrailleurs van 20 mm waarvoor extra kanonnières nodig waren. De Shell-tankers hadden drie Swordfish-vliegtuigen aan boord en personeel van het 860 Squadron als vliegers en onderhoudspersoneel.

Na de oorlog werd de extra accommodatie gebruikt om burgers uit de west terug te brengen naar Nederland. Pas in mei 1946 werden de twee schepen verbouwd bij Wilton-Fijenoord en de R.D.M. in hun oorspronkelijke staat.



Gadila (La Corona) : 8.068 brt. L X B X D 147,24 X 18,09 X 8,36 mt. MAN-diesel 3.500 pk. 10,5 knp. Gebouwd Howalts Werken, Duitsland (732). Van 1935-1957 in dienst bij La Corona. Van 1957-1958 opgelegd, in 1958 gesloopt te Hong Kong.

Macoma (La Corona): 8.069 brt. L X B X D 147,22 X 18,09 X 8,36 mt. Werkspoor-diesel 3.500 pk. 12,5 knp. Gebouwd bij de N.S.M. Amsterdam (235). Van 1936-1959 in dienst bij La Corona., in 1959 gesloopt te Hong Kong.

Juli 1941 De **Malvina** had varend in konvooi HX 140 vertrokken uit Halifax op 23-07-1941 een aanvaring met een ijsberg zonder verder gevolgen. Ze kwam veilig in Liverpool aan.

Malvina (La Corona) : 8.245 brt. L X B X D 142,65 X 18,89 X 8,40 mt. Werkspoor-diesel 11,0 knp. Gebouwd bij de Wilton-Fijenoord te Rotterdam (320). Van 1932-1960 in dienst bij La Corona., in 1960 gesloopt in Japan.

Tot zover dit artikel over Shell-tankers gedurende W.O. II.

T.J. Los

