



De Ondina-bemanning is – terecht - trots dat ze de Japanse hulpkruiser tot zinken wist te brengen (Koninklijke Marine)

Een tanker die geschiedenis schreef

Het gebeurt niet vaak dat het bijzondere optreden van een Nederlands koopvaardijship wordt geëerd door middel van een buitenlandse postzegel. Dat overkwam wél de tanker M.S. Ondina toen de posteries van British Indian Ocean Territory in 2005 een zegel uitbrachten als eerbetoon aan haar heroïsch optreden in de Indische Oceaan in november 1942.¹

De Koninklijke Marine beschikte aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog zelf niet over tankers c.q. bevoorradingschepen. Dit gat werd opgevangen met behulp van koopvaardijchepen die wel door de marine gevorderd, maar niet gemilitariseerd werden. De eigenaren van deze schepen hadden vanwege de mobilisatie niet de mogelijkheid te weigeren. Het waren schepen die wél dienst deden voor de marine, maar die niet als oorlogsschepen in dienst werden gesteld. Ze kregen dan ook geen Hr.Ms. voor hun naam en de bemanningsleden gingen geen contract aan als marinereservist of oorlogsvrijwilliger, maar bleven in dienst van de rederij waartoe het schip behoorde. Een derde verschil was dat de meeste van deze schepen niet bewapend werden.² Na de slag in de Javazee en

aansluitend de capitulatie van Nederlands-Indië in maart 1942 vielen de nog resterende schepen onder geallieerd gezag.³ Een belangrijke groep koopvaardijchepen die dus eerst voor de marine en later voor de geallieerden dienst deed, vormden de tankers en benzinetransportschepen. Omdat de Nederlandse marine zelf niet de beschikking had over vloottankers, was zij vanaf 1939 sterk afhankelijk van tankers van vooral oliemaatschappij Shell om de oorlogsschepen door middel van BOZ een grotere actieradius te geven. Eén daarvan was de Ondina.

De *Ondina* was een in 1939 in dienst gestelde Shell-tanker van 6341 ton. Begin november 1942 loste het schip een lading olieproducten uit Abadan (Perzische Golf) in Fremantle in zuidwest Australië. De tanker zou vervolgens

in ballast weer terugvaren naar Abadan. De mijnenveger HMIS Bengal (J243)⁴ van de Royal Indian Navy onder Lt. Cdr. W. J. Wilson zou haar op deze reis vergezellen. Probleem hierbij was dat de bunkercapaciteit van de *Bengal* volstrekt onvoldoende was voor deze lange oversteeek. De *Ondina* bunkerde daarom 150 ton extra stookolie voor de *Bengal*. Verder nam ze nog een bescheiden lading van 240 ton graan mee, bestemd voor Abadan. De gekozen route was bijna pal noordwest, via Diego Garcia midden in de Indische Oceaan, naar de Perzische Golf. De *Bengal* zou, na gebunkerd te hebben uit de tanker, bij Diego Garcia de *Ondina* verlaten en op een noordoostelijke koers gaan richting Colombo op Ceylon (het tegenwoordige Sri Lanka). Beide schepen waren lichtbepapend, zo beschikte de *Bengal* over één kanon van 7.6 centimeter en de *Ondina* over een kanon van 10.2 centimeter (met slechts 48 granaten) en een aantal luchtdoelmitrailleurs. De schepen waren bovendien niet snel. Vijftien zeemijl per uur bleek bij lange na niet haalbaar hetgeen de confrontatie met Japanse oorlogsschepen, zoals later bleek, tot een hachelijke onderneming zou maken.

Hulpkruisers

Op 11 november 1942 voeren beide schepen in de Indische Oceaan op weg naar de Perzische Golf. De *Ondina* had een gemengde bemanning van vaarplichtige Nederlandse koopvaardijofficieren, Britse en Australische kanonniers en Chinese bemanningsleden. Zij stonden onder bevel van de 33-jarige kapitein Willem Horsman

'Koopvaardij schepen werden door de Koninklijke Marine gevorderd, maar niet gemilitariseerd'

die zijn eerste reis maakte als gezagvoerder. Tegen het middaguur zag men schepen aan de horizon die, naderbij gekomen, niet reageerden op het herkenningsein. Het bleek te gaan om de Japanse hulpkruisers *Hokoku Maru* en *Aikoku Maru* die werden vergezeld door het vrachtschip *Kunikawa Maru*. De hulpkruisers waren groot, met een lengte van ruim 160 meter en meer dan 10.000 ton, en ook behoorlijk snel met ruim 21 knopen. De schepen waren bovendien zwaarbewapend met elk onder meer acht kanons van 14 centimeter, 53.3 cm torpedo's in 2 x 2 torpedobuizen en twee Kawanishi E7K 'Alf' Type 94 drijvervliegtuigen. Alleen al op basis van de wederzijdse bewapening leek de uitkomst van een eventueel gevecht voorspelbaar.

Om de *Ondina* tijd te gunnen voor een ontsnapping seinde de *Bengal* naar de tanker dat die op eigen gelegenheid verder moest gaan. De mijnenveger wilde vervolgens proberen de Japanse schepen te onderscheppen. Horsman zag weinig heil in een vluchtpoging en hij was ook niet van plan zich zonder strijd gewonnen te geven. Nadat de eerste Japanse granaten in de buurt van de geallieerde schepen insloegen, gaf Horsman aan tweede stuurman en stukscommandant Bartele Broer Bakker het bevel het vuur van met name de *Hokoku Maru* te beantwoorden. Met het oog op de beperkte munitievoorraad schoot de *Ondina* in traag tempo. Bakker daarover: "Ik was zo gelukkig bij mijn positieven te blijven. We schoten terug omdat we beschoten werden, maar richtmiddelen en al dat andere waar een oorlogsschip over beschikt, hadden we niet. Ik heb er steeds een liefhebberij in gehad



De *Ondina* (Shell Collectie/Maritiem Museum Rotterdam)



In 2005 hebben de posteries van British Indian Ocean Territory een postzegel uitgebracht ter ere van de overwinning van de Ondina en de HMIS Bengal op de Japanse vijand

afstanden te schatten en me daarin geoefend, zodat ik er routine in kreeg. Daardoor kon ik op het gevoel de correcties aanbrengen. Ons vijfde schot was een voltreffer. De correcties waren dus voortreffelijk geweest, het gevoel zuiver. Vermoedelijk had de Bengal intussen een of meer treffers gekregen. Het schip draaide af en stoomde zwaar rokend in oostelijke richting weg.”⁵

Lucky shot

De Ondina bleef alleen achter, maar Horsman zette de strijd voort. Zoals Bakker al aangaf, bleek het vijfde schot van de Ondina een voltreffer. En dat gold ook voor het zesde schot. Er deed zich een geweldige explosie voor aan boord van de Hokoku Maru die al snel vaart minderde en tenslotte stil en brandend bleef liggen. Aan boord van de hulpkruiser kon de bemanning de hevige branden niet onder controle krijgen en commandant kapitein-ter-zee Imazato 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 het omgebouwde koopvaardij-schip Hokoku Maru niet beschikte over veel waterdichte schotten, maakte het snel water en na een laatste hevige explosie zank de hulpkruiser om 13.12 uur. Van de 354 bemanningsleden kwamen er 76 om het leven, onder wie commandant Hiroshi. Een gevoelig verlies.

Overigens claimde ook de bemanning van de *Bengal* de ietwat fortuinlijke treffer op de Japanse hulpkruiser te hebben geplaatst. Fortuinlijk, want pas veel later creëerden Japanse gevechtsrapporten duidelijkheid: “Een granaat van de tanker trof de stuurboordstorpobuis 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 zank.”⁶ De Japanse schepen beschikten naar alle waarschijnlijkheid

over afstandsmeters met goede lenzen waardoor ze van seconde tot seconde hebben kunnen waarnemen wat zich afspeelde op de beide geallieerde schepen, zeker op de geringe afstand van slechts enkele kilometers.

De strijd met de hulpkruisers werd breed uitgemeten in de media van Australië, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten. Om politieke redenen werd de eer van het vernietigen van het Japanse schip toegekend aan de Bengal. De Britten konden het wapenfeit namelijk goed gebruiken als propaganda in het naar onafhankelijkheid strevende en daardoor onrustige India. Het roemrijke optreden van ‘de kleine Bengaalse tijger’ kon nu dankbaar worden aangegrepen om reclame te maken voor de Royal Indian Navy en de geallieerde zaak en zou, zo hoopten de Britten, de onrustige Indiase publieke opinie in positieve zin kunnen beïnvloeden.⁷ De Nederlandse autoriteiten wilden op dat moment de Britse bondgenoten niet irriteren door



Willem Horsman (l) en Bartele Broer Bakker (Stichting NDSM herleeft)

de eer voor de Ondina op te eisen.

Ondertussen had de Ondina haar laatste granaten verschoten terwijl de Aikoku Maru de tanker tot op 3500 meter genaderd was. Kapitein Horsman liet witte vlaggen hijsen en gaf order het schip te verlaten. De machines werden gestopt en de bemanning ging van boord in drie

reddingsboten en twee reddingsvloten. Een treffer die de Ondina rond 13.00 uur kreeg op de brug kostte kapitein Horsman het leven.

De Aikoku Maru naderde de

tanker tot op 400 meter en lanceerde twee torpedo's op het verlaten schip. Beide troffen doel en sloegen grote gaten in de stuurboordzijde. Het vaartuig kreeg hierdoor een slagzij van dertig graden, maar bleef wel drijven. Daarna draaide de Japanse hulpkruiser langs de voorzijde van de *Ondina*, waarvan de Japanners dachten dat haar lot bezegeld was, en begon de reddingsboten en vloten te mitrilleren. Deze wandaad werd waarschijnlijk gepleegd uit frustratie om het verlies van de Hokoku Maru en het ontsnappen van de Bengal. Door de beschieting werden drie Chinese stokers gedood en vielen twee zwaargewonden, waaronder hoofdmachinist Jan Niekerk. Niekerk overleed een uur later aan zijn verwondingen en kreeg, net als gezagvoerder Horsman en de gesneuvelde stokers, een zeemansgraf.

Rond 15.00 uur had de Aikoku Maru de overlevenden van het gezonken zusterschip opgepikt en keerde het terug naar de nog steeds drijvende Nederlandse tanker. De Japanners lanceerden nog een torpedo op de bakboordzijde van de tanker, maar deze miste. Overtuigd dat de Ondina verloren was, aldus het gevechtsrapport van de Aikoku Maru, verliet de hulpkruiser het strijdtoneel en zette koers naar het noorden zonder zich om de geallieerde drenkelingen te bekommeren. Maar de Nederlandse tanker dreef nog steeds, met dien verstande dat er op verschillende plaatsen kleine en grotere branden woedden. De bemanning besloot terug aan boord te gaan. Zo goed en zo kwaad als mogelijk werden de branden geblust. Na inspectie bleek vervolgens dat de machiniekamer nog intact was. De bemanning stabiliseerde het schip en startte de machines. De Ondina hinkte daarop terug naar Fremantle waar ze op 18 november afmeerde. Een dag daarvoor was de Bengal zonder verdere problemen in Diego Garcia aangekomen.

Het vervolg

De Ondina werd in Fremantle provisorisch gerepareerd en werd aansluitend enige tijd ingezet 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 tamelijk onopvallend in dienst van de geallieerden. De Bengal werd in Bombay gerepareerd en diende tijdens de oorlog

'Het was juist de Ondina die na de oorlog als eerste Nederlandse tanker nog grijs en bewapend in Rotterdam binnenliep'

als escorteschip in Indiase wateren. De mijnenveger werd in 1960 buiten dienst gesteld en voor sloop verkocht. Opmerkelijk feit: het was op 15 juni 1945 juist de Ondina die na de oorlog als eerste Nederlandse tanker, en in het gezelschap van de RFA Scottish American, nog geheel grijs en bewapend in Rotterdam binnenliep.

Vanwege hun heldhaftig gedrag werden verschillende bemanningsleden van de Ondina onderscheiden. Zo werd aan Horsman (postuum) en Bakker het ridderschap vierde klasse der Militaire Willems-Orde

verleend. Viceadmiraal Conrad Helfrich reikte tijdens een bezoek aan Australië op 17 mei 1943 een aantal gedecoreerden hun onderscheiding uit (niet alle gedecoreerden waren op dat moment nog op de Ondina geplaatst). Helfrich zei te hopen dat de plechtigheid de zeelieden duidelijk zou doen beseffen, dat de Nederlandse koopvaardij op dat moment het belangrijkste was wat er op dat moment nog van het Koninkrijk over was. En, zo vervolgde hij: "We hebben veel van ons grondgebied verloren, maar niet de Hollandse vlag op de zeeën en evenmin onze moed en taaiheid."⁸

Bij Koninklijk Besluit van 9 juli 1948 kende koningin Juliana aan de Ondina een Koninklijke Vermelding bij Dagorder toe. Op 8 november werd de tekst van dat besluit, in aanwezigheid van prins Bernhard, aan boord van de Ondina voorgelezen. Daarna onthulde de prins aan de achterzijde van de brug een bronzen gedenkplaat voor



De Ondina arriveert met granaatinslagen in de boeg in de haven van het Australische Fremantle na de Japanse aanval (Fotocollectie Shell/Maritiem Museum Rotterdam)



Prins Bernard eert met een gedenkplaat de heroïsche slag tegen de Japanners door de Ondina en zijn bemanning (Nationaal Archief/Averink)

de eer die het schip en daarmee haar bemanning ten deel was gevallen. Toen in 1959 de tanker buiten dienst werd gesteld en voor de sloop naar Hongkong werd verkocht, werd de gedenkplaat aangebracht in het hoofdgebouw van Shell Tankers in Rotterdam. Een schilderij van het treffen op de Indische Oceaan heeft jaren in de directiekamer van het Shellhoofdkantoor aan de Carel van Bylandtlaan in Den Haag gehangen.

Ten slotte

Op de postzegel uit 2005 die ter gelegenheid van de gebeurtenissen op 11 november 1942 werd uitgebracht, neemt de Bengal een prominentere plaats in, veel meer dan de Ondina. Zoals vermeld, dichtten de Britten om propagandische redenen tijdens de oorlog ook een grotere rol toe aan de Bengal. Uit de Japanse gevechtsrapporten zou veel later de ware toedracht duidelijk worden.⁹ Overigens, in feite maakt het niet eens zo heel veel uit of de Ondina dan wel de Bengal het fatale schot loste dat voor de Hokoku Maru zulke desastreuze gevolgen had. Beide schepen en hun commandanten hebben immers een dappere strijd geleverd tegen een oppermachtige tegenstander. Het heroïsche aan het gevecht was ook niet zozeer de vernietiging van de Japanse hulpkruiser, die was slechts het gevolg van een gelukstreffer waarna een kettingreactie op gang kwam. Het heldhaftige aan het gevecht was dat beide geallieerde schepen de strijd met de Japanse *raiders* aan durfden te gaan. De twee schepen gaven daarmee een prachtige invulling aan het motto dat de aanval nog altijd de beste verdediging is. En zo'n invulling is, naast de nodige onderscheidingen en eervolle

vermeldingen, zeker ook een postzegel waard en verdient het vermeld te worden in publicaties zoals deze.

Drs. J.R. Schoeman is zelfstandig onderzoeker/publicist. In de loop der jaren publiceerde hij tientallen artikelen in onder meer de Militaire Spectator, het Marineblad, Checkpoint en Carré.

Het Maritiem Museum Rotterdam heeft het verhaal van de MS Ondina opgenomen in een tentoonstelling over 75 jaar bevrijding. De tentoonstelling loopt tot einde 2020.

Noten

- 1 Zie voor een gedetailleerde beschrijving hiervan K.W.L. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog, deel 2* (Amsterdam/Brussel, 1986) p. 1003 en verder. Een compacte versie bieden Christ Klep/Jan Schoeman, 'De strijd in de Pacific' in: *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd*. (Amsterdam, 2014) p. 128 en verder.
- 2 Ontleend aan Peter Kimenai. Zie: <https://www.tracesofwar.nl/articles/4027/Nederlandse-niet-gemilitariseerde-hulpschepen-tankers.htm>.
- 3 P. Elphick, *Life line: The merchant navy at war 1939-1945* (London, 1999) p. 152.
- 4 Het schip behoorde tot de zogeheten *Bathurst Class*. De eenheden ervan worden soms aangeduid als mijnenveger en dan weer als korvet. Zie hiervoor Ph.M. Bosscher, *De Koninklijke marine in de Tweede Wereldoorlog, deel 3* (Franeker, 1990) p. 371.
- 5 B.B Bakker, *Maritiem gezien 1* (1990) p. 8.
- 6 Bezemer. P. 1012.
- 7 Ibidem.
- 8 Bezemer. P. 1013.
- 9 Deze gang van zaken wordt in latere Britse bronnen ook bevestigd. Zie bijvoorbeeld Elphick, p. 152 en verder.