



REMEMBERING

"THE O N D I N A S T O R Y"

11 november 1942 – 11 november 2017





REMEMBERING

"THE O N D I N A STORY"

11 november 1942 – 11 november 2017

Redactie Willem Geluk

Steenwijk, november 2017



**MONUMENT 'DE BOEG', ROTTERDAM:
"ZIJ HIELDEN KOERS"**

VOORWOORD



Omdat Nederland in oorlog was geraakt met Duitsland had Koningin Wilhelmina zich op 10 mei 1940, 's ochtends om tien over zes, tot haar volk gericht:

"Aan mijn Volk

..... Ik roep iedereen op om te doen wat nodig is, ieder in zijn eigen omgeving.

Let op, en zorg dat je **trouw** blijft."

De verschillende bemanningen op de runs van de tanker Ondina bleven trouw; zij hebben de eer van de Nederlandse vlag op alle wereldzeeën hoog gehouden. **Zij hielden koers.**

Op 11 november 2017 is het 75 jaar geleden dat de tanker Ondina door de Japanse raiders Hokoku Maru en Aikoku Maru werd aangevallen.

Willem Horsman, J.J.F. Niekerk, Soo Fuey, Fung Kam en Hung Yung Chung sneuvelden tijdens dit zeegevecht.

De overige bemanningsleden werden in de reddingboten gemित्रailleerd.

Op 14 november 2017 worden de gesneuvelde zeelieden van de tanker Ondina herdacht bij het Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam.

Ten behoeve van deze herdenking is voor de families van de bemanningsleden van de tanker "Ondina" deze

"O N D I N A STORY" / 11 november 1942 – 11 november 2017

samengesteld.



2017

INHOUD

VOORWOORD	5
INHOUD	7
HET MOTOR-TANKSCHIP "ONDINA"	8
JAPAN EN DE INDISCHE OCEAAN TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG	16
HOKOKU MARU EN AIKOKU MARU & HUN KAPITEINS JAPAN EN DE INDISCHE OCEAAN TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG (II)	18 21
DE ONDINA MAAKTE EEN AANTAL RUNS: FREMANTLE – ABADAN	26
BEMANNINGSLEDEN AAN BOORD VAN DE TANKER ONDINA; NOVEMBER 1942	27
HMIS BENGAL	34
4 NOVEMBER 1942: DE TANKER ONDINA EN DE HMIS BENGAL VERLIETEN DE HAVEN VAN FREMANTLE "SEAMEN LOST IN ACTION"	36 55
OORLOGSMISDRIJVEN	56
GESCHUTSBEMANNING ONDINA	57
HET VIEREN VAN DE OVERWINNING	61
HET "BOOSTEN" VAN DE ROL VAN DE HMIS BENGAL	63
DE ONDINA OP WEG NAAR DE EXMOUTH GULF	67
DE ONDINA VOOR REPARATIE NAAR TAMPA	73
HET OUDE KONVOOILEVENTJE WERD WEER OPGEPAKT	75
JUNI 1945: DE TANKER ONDINA LIEP DE PETROLEUMHAVEN VAN ROTTERDAM BINNEN	76
MOED EN TROUW	78
1959: DE ONDINA NAAR DE SLOOP	86
TER HERINNERING AAN ...	87
VERWARRING OVER JAPANSE RAIDERS	94
TER HERINNERING AAN; JAPAN ...	96
GERAADPLEEGDE LITERATUUR	98

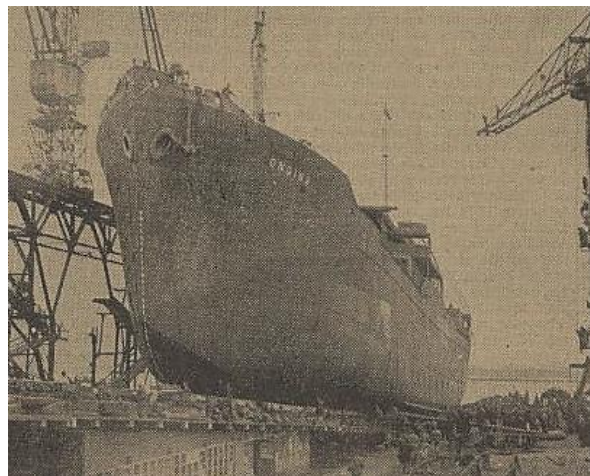
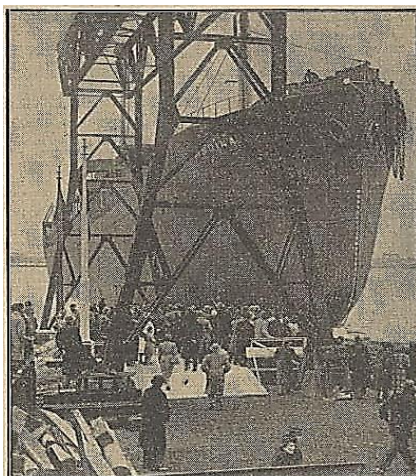
HET MOTOR-TANKSCHIP "ONDINA"

Het motor-tankschip "Ondina" is voor rekening van de Koninklijke Shell bij de Nederlandsche Dok Maatschappij N.V. in Amsterdam Noord gebouwd.

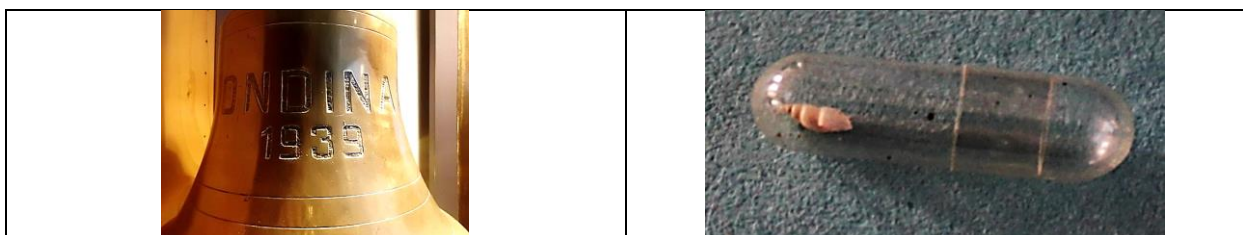


In 1938 werd op één van de hellingen van deze maatschappij de eerste kielplaat gelegd voor de "Ondina".

Op 29 april 1939 liep de "Ondina" met goed gevolg van stapel, nadat de doopplechtigheid was verricht door mevrouw Cornelia Petronella Maria van Angeren - Oonincx; zij was de echtgenote van mr. J.R.M. van Angeren, secretaris-generaal van Justitie. De afbouw duurde nog drie maanden.

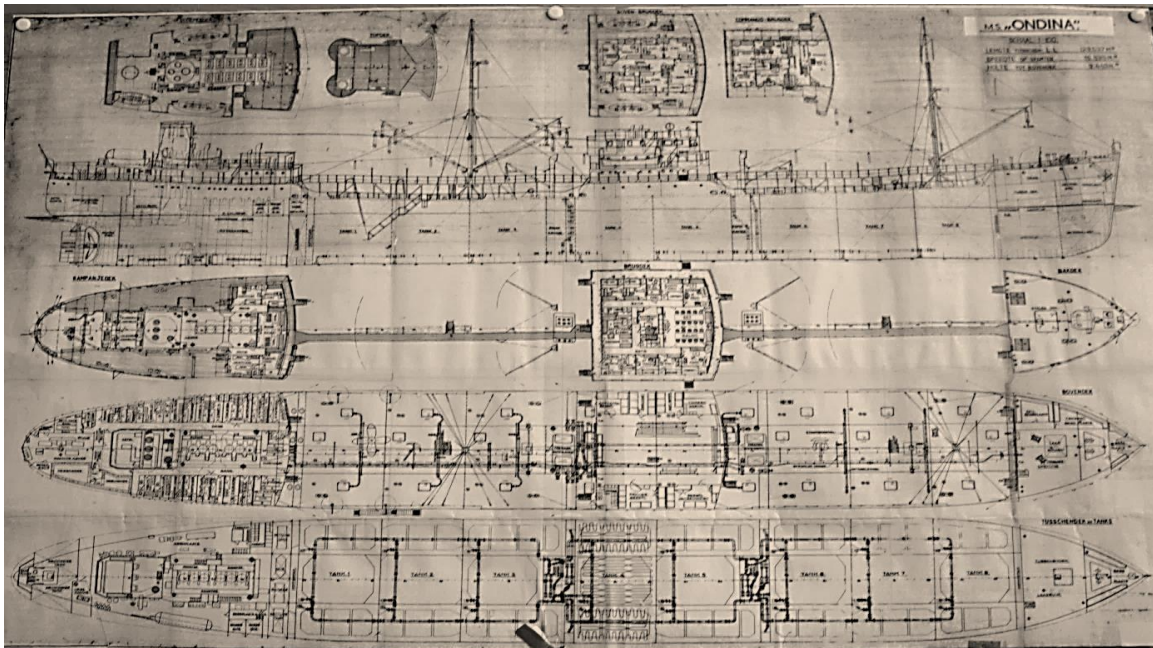


Het motor-tankschip "Ondina" werd vernoemd naar het schelpje "Ondina".

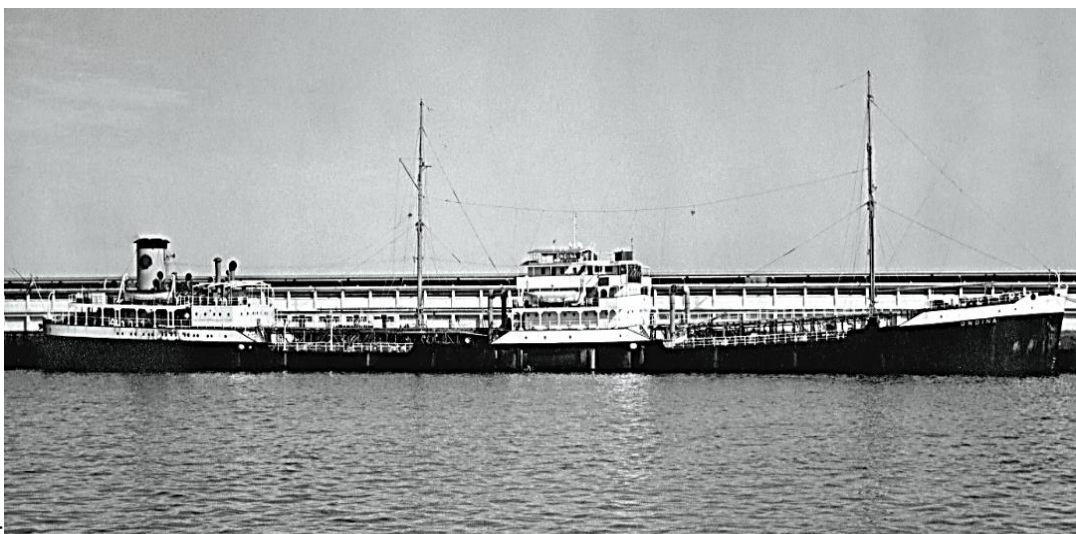


Op 1 augustus 1939 had het motor-tankschip "Ondina" met goed gevolg haar proefvaart op de Noordzee gehouden, waarbij de "Ondina" door de heer C. Zulver, superintendent van de Koninklijke Shell, voor de Petroleum Maatschappij La Corona werd overgenomen. Namens de NDM-werf was de directeur, de heer J.H.C. Salberg, aanwezig.

De "Ondina" was 6.341 brt. groot en beschikte over een laadvermogen van 9100 ton. De afmetingen waren: lengte 136.08 m, lengte tussen de loodlijnen 130.48 m, breedte 16.61 m, holte 9.42 m en diepgang 7.82 m in beladen toestand. De "Ondina" was geconstrueerd volgens het gecombineerde langs- en dwarsspantensysteem, met langs- en dwarsholten.



De machine-installatie bestond uit een enkelwerkende 4-tact 6-cylinder Werkspoor Dieselmotor met oplading; met een vermogen van 2800 apk. voor een normale dienstvaart van 12 mijl in beladen toestand.





TANKER ONDINA



Na de proeftocht vertrok de "Ondina" naar Houston, waar zij op 25 augustus 1939 arriveerde. Haar loopbaan was nu begonnen: in eerste instantie van Europa naar West-Indië, van West-Indië naar Europa.



De "Ondina" werd in 1940 op een Britse werf bewapend en voorzien van een kanon van 10,2 cm. Ze zette haar reizen voort, ten dienste van de Nederlandse en geallieerde oorlogvoering tegen de as-mogendheden.

Het motor-tankschip "Ondina" maakte tijdens de periode van de Tweede Wereldoorlog de volgende scheepsbewegingen; (samengesteld op basis van gegevens van Shell, Lloyd's Register en British Royal Fleet Auxilliary):

VERTREK	AANKOMST
Halifax, Jan 12, 1940	Dover
Curaçao, Mei 8, 1940	Takoradi, Mei 25, 1940
Takoradi, Mei 28, 1940	Curaçao, Juni 10, 1940
Curaçao, Juni 12, 1940	Mariel, Juni 17, 1940
Mariel, Juni 20, 1940	Corpus Christi, Juni 23, 1940
Corpus Christi, Juni 25, 1940	Curaçao, Juli 3, 1940
Curaçao, Juli 8, 1940	Kingston, Juli 10, 1940
Kingston, Juli 14, 1940	Curaçao, Juli 16, 1940
Curaçao, Juli 27, 1940	Mariel, Aug 1, 1940
Mariel, Aug 4, 1940	Curaçao, Aug 9, 1940
Curaçao, Aug 11, 1940	Takoradi, Aug 27, 1940
Takoradi, Aug 30, 1940	Curaçao, Sep 15, 1940
Curaçao, Sep 16, 1940	Valparaiso, Sep 30, 1940
Valparaiso, Okt 5, 1940	Curaçao, Okt 19, 1940
Curaçao, Okt 20, 1940	Pernambuco, Nov 1, 1940
Pernambuco, Nov 2, 1940	Rio de Janeiro, Nov 7, 1940
Rio de Janeiro, Nov 8, 1940	Curaçao, Nov 21, 1940
Curaçao, Dec 9, 1940	U.K















Halifax, Dec 22, 1940	Sydney CB, Dec 29, 1940
Sydney CB, Jan 2, 1941	Liverpool, Jan 17, 1941
Oban, Jan 18, 1941	Methil Docks, Jan 21, 1941
Methil Docks, Jan 23, 1941	Southend, Jan 25, 1941
Methil Docks, Feb 2, 1941	Port Shell haven, Feb 4, 1941
Port Shell haven, Feb 10, 1941	Grangemouth, Feb 14, 1941
Grangemouth, Feb 19, 1941	Purfleet, Feb 25, 1941
Purfleet, Feb 27, 1941	New York, Maart 28, 1941
New York, Mei 10, 1941	Halifax (Canada), Mei, 1941
Halifax, Mei, 1941	Liverpool, Juni 2, 1941
Liverpool, Juni, 1941	Hull, Juni 7, 1941
Hull, Juni 12, 1941	New York, Juli 7, 1941
New York, Juli 11, 1941	Coryton, Aug 5, 1941
Coryton, Aug 8, 1941	Port of Tilbury, Aug, 1941
Port of Tilbury, Aug 25, 1941	New York, Sep 19, 1941
New York, Sep 21, 1941	Aruba, Sep 28, 1941
Aruba, Okt 5, 1941	Freetown, Okt 19, 1941
Freetown, Okt 23, 1941	Las Piedras, Nov 5, 1941
Las Piedras, Nov 6, 1941	Curaçao, Nov 7, 1941
Curaçao, Nov 9, 1941	Barranquilla, Nov 11, 1941
Barranquilla, Nov 13, 1941	Barranquilla, Nov 13, 1941
Barranquilla, Nov 13, 1941	Curaçao, Nov 15, 1941
Curaçao, Nov 16, 1941	Barranquilla, Nov 17, 1941
Barranquilla, Nov 18, 1941	Curaçao, Nov 19, 1941
Curaçao, Nov 22, 1941	Kingston, Nov 24, 1941
Kingston, Nov 26, 1941	Barranquilla, Nov 28, 1941
Barranquilla, Nov 29, 1941	Curaçao, Nov 30, 1941
Curaçao, Dec 3, 1941	Las Piedras, Dec 4, 1941
Las Piedras, Dec 4, 1941	Halifax, Dec, 1941
Halifax, Dec, 1941	Liverpool, Dec 29, 1941
Liverpool, Jan 5, 1942	Freetown, Jan 23, 1942
Freetown, Jan, 1942	Curaçao, Jan 26, 1942
Curaçao, Jan 27, 1942	Capetown, Feb 28, 1942
Capetown, Maart 3, 1942	Durban, Maart 11, 1942
Durban, 12 Maart, 1942	Abadan, Maart 30, 1942
Abadan, Maart 31, 1942	Bombay, Apr 7, 1942
Bombay, April 23, 1942	Abadan, Mei 3, 1942
Abadan, Mei 5, 1942	Fremantle, Mei 28/29, 1942
Fremantle, Juni 2, 1942	Abadan, Juni 27/28, 1942
Abadan, Juni 29, 1942	Adelaide, Aug 1, 1942
Adelaide SA, Aug 1, 1942	Port Pirie SA, Aug 5, 1942
Port Pirie SA, Aug 7, 1942	Fremantle WA, Aug 18, 1942
Fremantle WA, Sep 4, 1942	Abadan, Okt 1, 1942
Abadan, Okt 3, 1942	Bandas Abbas, Okt 3, 1942
Bandas Abbas, Okt 7, 1942	Fremantle, Okt 30, 1942
Fremantle WA, Nov 4, 1942	Fremantle, Nov 18, 1942
Fremantle WA, Jun 18, 1943	Exmouth Gulf WA, Jun 22, 1943
Exmouth Gulf WA, Jan 11, 1944	Melbourne, Jan 14, 1944
Melbourne, Jan 31, 1944	Balboa, 1944
Balboa, Maart 5, 1944	Galveston, Maart 16, 1944
Galveston, April 4, 1944	Tampa, April 7, 1944
Tampa, Juni 4, 1944	Beaumont, Juni 4, 1944

<p> Beaumont, Juni, 1944 Key West, Juni 7, 1944 New York, Juni 19, 1944 Liverpool, Juli 10/11, 1944 New York, Aug 4, 1944 Clyde Anch, Aug 25, 1944 New York, Sep 13, 1944 Liverpool, Sep, 1944 Ellesmerg Port, Okt 4, 1944 Liverpool, Okt 7, 1944 New York, Okt 30, 1944 Southend, Dec 6, 1944 Antwerpen, Dec 11, 1944 Southend, Dec 15, 1944 Antwerpen, Dec 25, 1944 Southend, Dec 31, 1944 Antwerpen, Jan 5, 1945 Southend, Jan 8, 1945 Antwerpen, Jan 12, 1945 Southend, Feb 7, 1945 Solent, Feb 17, 1945 </p>	<p> Key West, Juni, 1944 New York, Juni 12, 1944 Liverpool, Juli 3, 1944 New York, Juli 25, 1944 Clyde Anch, Aug 19, 1944 New York, Sep 7, 1944 Liverpool, Sep 28, 1944 Ellesmerg Port, Okt 2, 1944 Liverpool, Okt 7, 1944 New York, Okt 23/24, 1944 Southend, Nov 13, 1944 Antwerpen, Dec 7, 1944 Southend, Dec 12, 1944 Antwerpen, Dec 17, 1944 Southend, Dec 26, 1944 Antwerpen, Jan 1, 1945 Southend, Jan 6, 1945 Antwerpen, Jan 9, 1945 Southend, Jan 13, 1945 Solent, Feb, 1945 Southampton, Feb, 1945 </p>
---	---

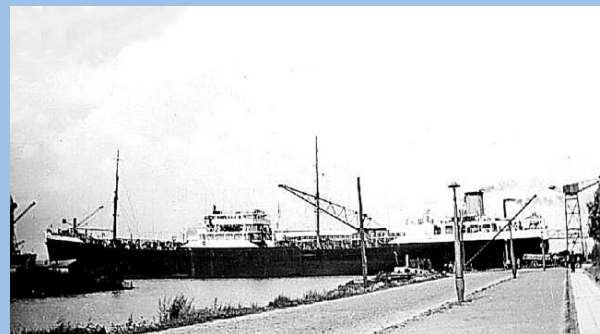
Southampton, Feb 10, 1945
 New York, April 3, 1945
 Liverpool, April, 1945
 St Helens Roads, Apr 29, 1945
 Havre, 1945
 Downs, Mei 8, 1945
 Antwerpen, Mei 12, 1945
 Southend, Mei, 1945
 St Helens Roads, Mei 21, 1945

New York, Maart 5, 1945
 Liverpool, April 20, 1945
 St Helens Roads, April, 1945
 Havre, Apr 30, 1945
 Downs, Mei 1945
 Antwerpen, Mei 9, 1945
 Southend, Mei 13, 1945
 St Helens Roads, Mei, 1945
 Cherbourg, Mei 22, 1945

Rotterdam, Juni 19, 1945

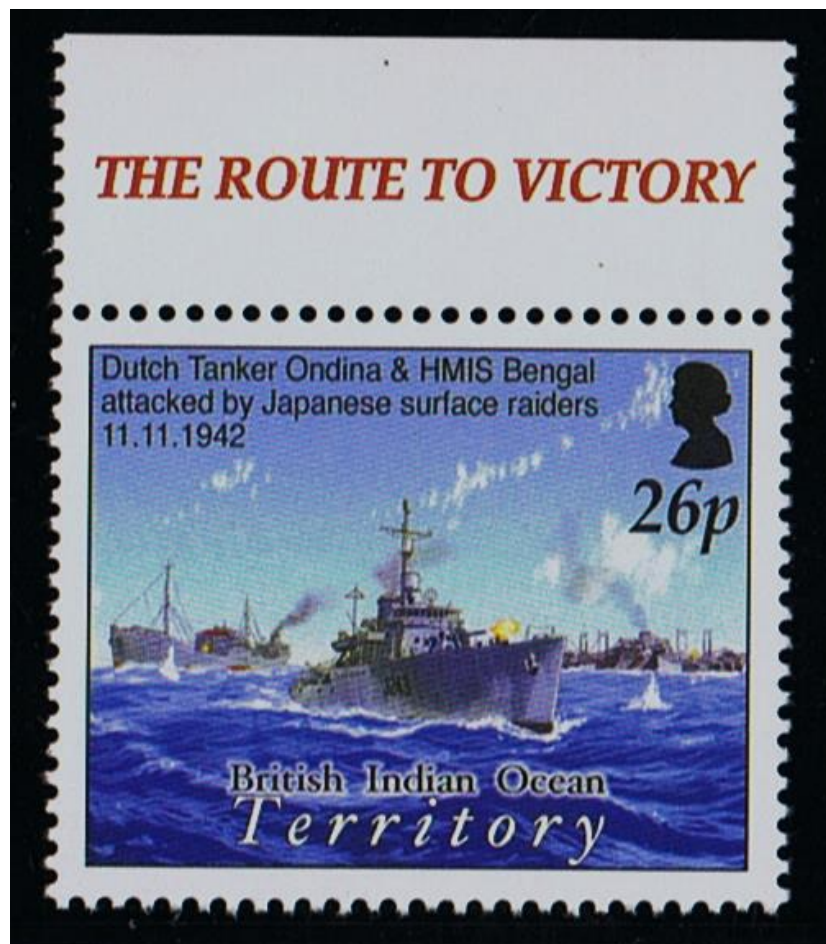
-
- 1946 
 - 1947 
 - 1948 
 - 1949 
 - 1950 
 - 1951 
 - 1952 
 - 1953 
 - 1954 
 - 1955 
 - 1956 
 - 1957 
 - 1958 
 - 1959 

***Hong Kong, Feb 20, 1959.
 Sloop door
 Hong Kong Salvage & Towage Ltd. :***

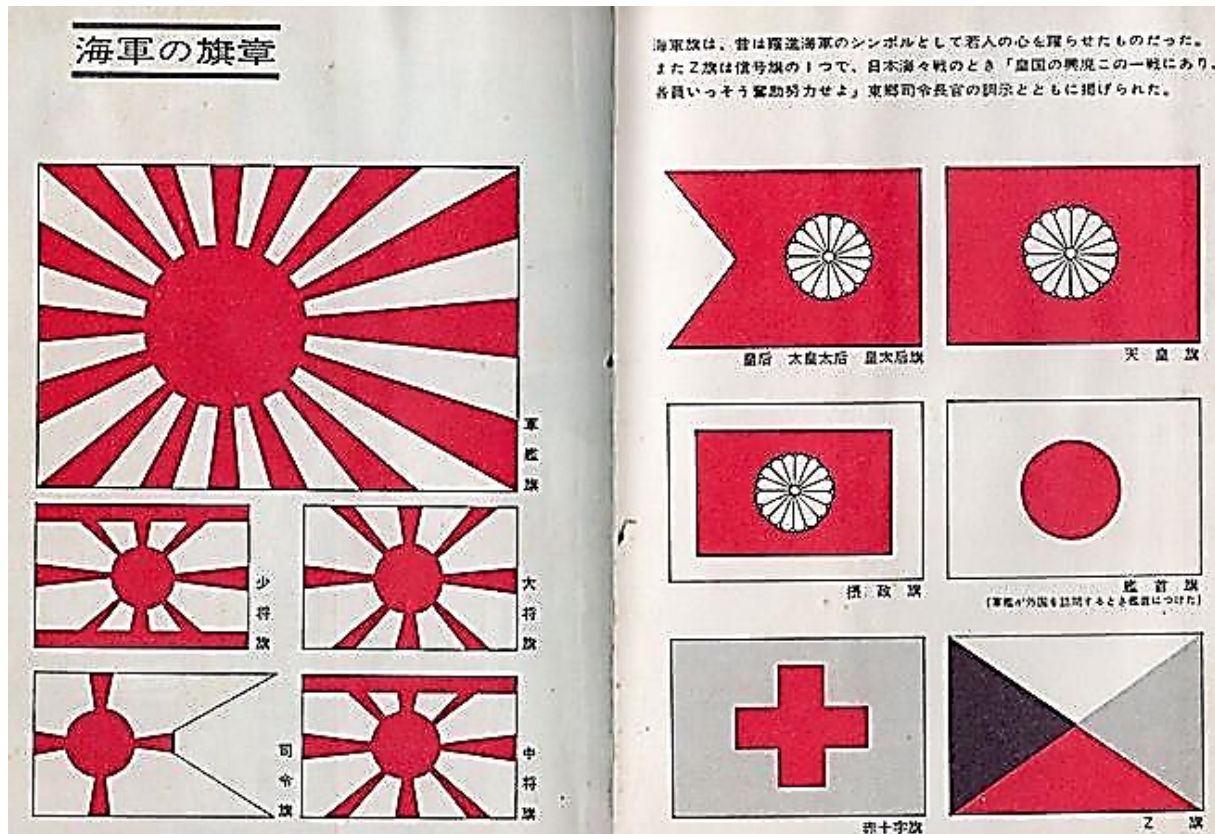


De scheepsbewegingen van de tanker Ondina laten een ontwikkeling zien in de runs, die de tanker tijdens de Tweede wereldoorlog maakte:

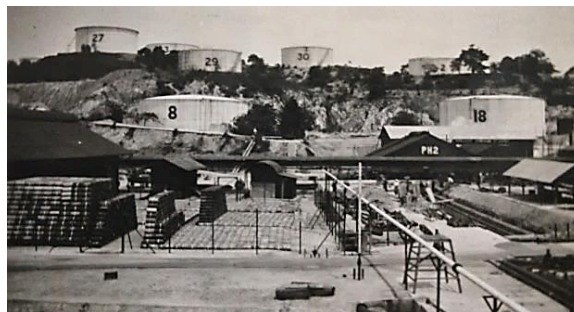
- In het begin van de oorlog maakte de Ondina een aantal runs op Venezuela om de raffinaderij van Shell op Curaçao te bevoorraden.
- In de tweede helft van 1942 maakte de Ondina een aantal runs in de Indische Oceaan; van Fremantle naar Abadan v.v.
- In de tweede helft van 1943 vervulde de tanker haar taak in Exmouth Gulf.
- Voorts speelde de Ondina in 1944 en 1945 haar rol in "The Route To Victory".



JAPAN EN DE INDISCHE OCEAAN TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

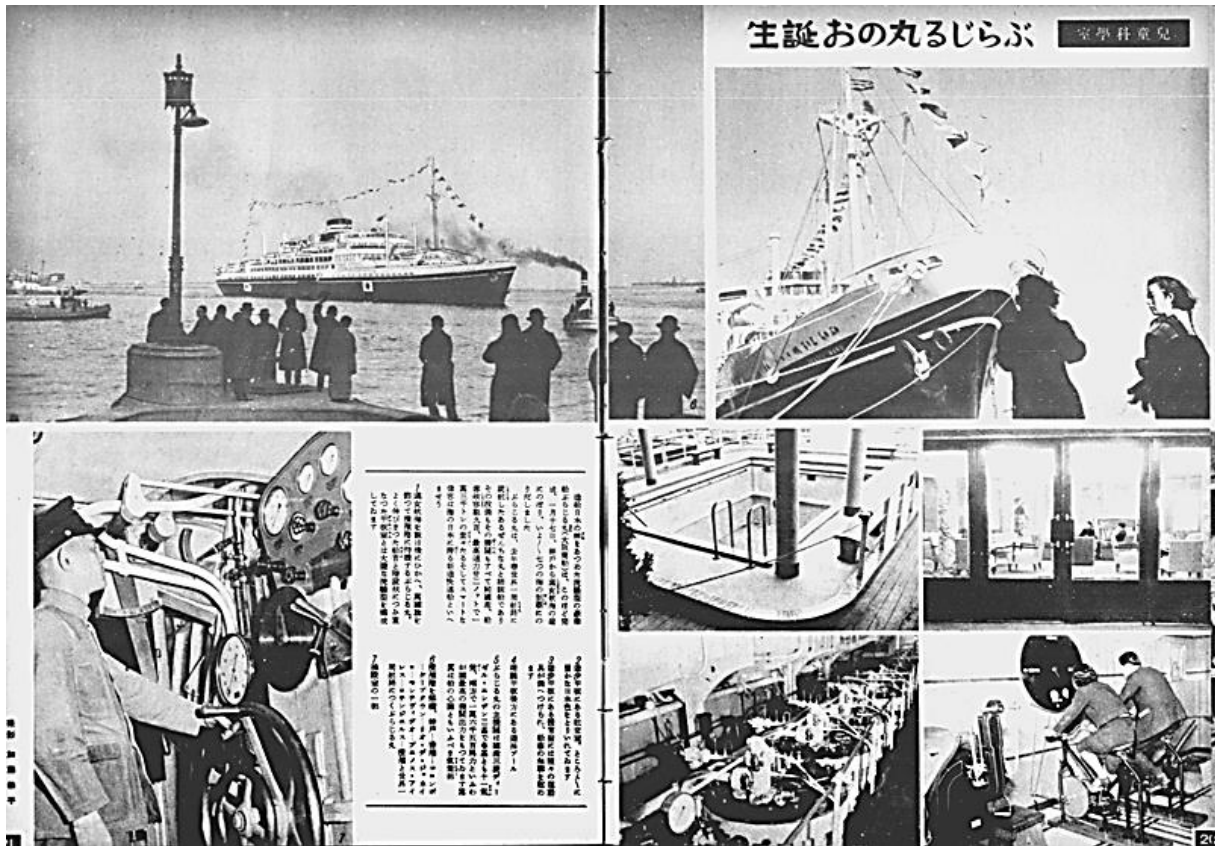


Op 17 september 1940 ondertekenden afgevaardigden van de Japanse regering het "Driemogendheden pact" met Duitsland en Italië. Admiraal Yamamoto waarschuwde de Japanse minister Fumimaro Konoë geen oorlog te starten met de VS, omdat hij wist dat Japan dan op lange termijn hierbij het onderspit zou delven.



Yamamoto kwam tot de conclusie dat het beschermen van Japanse logistieke lijnen, zoals de olietoevoer uit Nederlands-Indië, onvermijdelijk tot een oorlog met de VS zou leiden.

Halverwege 1941 besloot de Japanse Keizerlijke Marine om druk op de scheepvaartroutes te houden. Veertien Japanse koopvaardijschepen werden omgebouwd: de "Tokusetsu Junyokan".



Tokusetsu Junyokan



HOKOKU MARU en AIKOKU MARU & HUN KAPITEINS (november 1942)

FREIGHTER NAN-A MARU

For African Line Service.

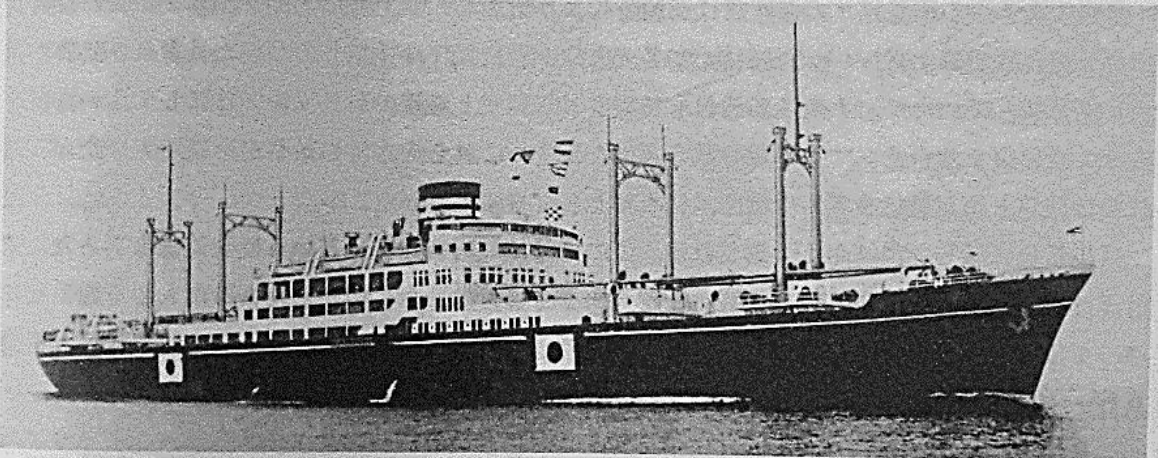
The newly-built freighter of the Osaka Syosen Kaiysha, Nan-a Maru, 6500 tons, sailed from Kobe recently on her maiden voyage in the company's African Line. Launched at Harima, the Nan-a Maru is a freighter capable of accommodating 12 first-class passengers, and in view of the fact that a large number of vessels are stranded at various ports in the world since the outbreak of war in Europe, it is expected that the ship's services will be much in demand. The Hokoku Maru, Aikoku Maru and Kokoku Maru are also expected to be completed in the near future and put on the African Line.

Op 17 mei 1937 werd door de Osaka Mercantile Stoomschip Co.Ltd. (大阪 商船, Osaka Shosen Kaisha, O.S.K. Lines) een order geplaatst voor drie oceaanstomers om de route Japan-Afrika te versterken. Ze werden genoemd Hokoku Maru, Aikoku Maru en Kōkoku Maru (later omgedoopt: Gokoku Maru). Ze waren mooi en luxueus ingericht. Hun suites waren vernoemd naar oude Japanse steden.

De Hokoku Maru werd afgebouwd op 15 juni 1940. Haar eerste reis was van 2 tot 12 juli 1940 van Yokohama naar Dalian. Op 17 juli 1940 vertrok ze naar Zuid-Amerika; haar enige overzeese reis. Daarna bleef ze dicht bij het Japanse vasteland, omdat de Japanse marine (IJN) vreesde haar te verliezen.

Aikoku Maru werd afgebouwd op 31 augustus 1941. In september 1941 werden de Hokoku Maru en Aikoku Maru gevorderd door de IJN.

024 報國丸 HOKOKU MARU (1940 ~ 1942)



大阪商船 (O.S.K. Line)、10,438 GRT、Dimensions : 161×20、Machinery : D 13,000 hp、
Speed : 21.1 kt、Pass : 1-48、3 (Special) -48、3-304、Builders : 玉造船所 (Tama Shipyard)

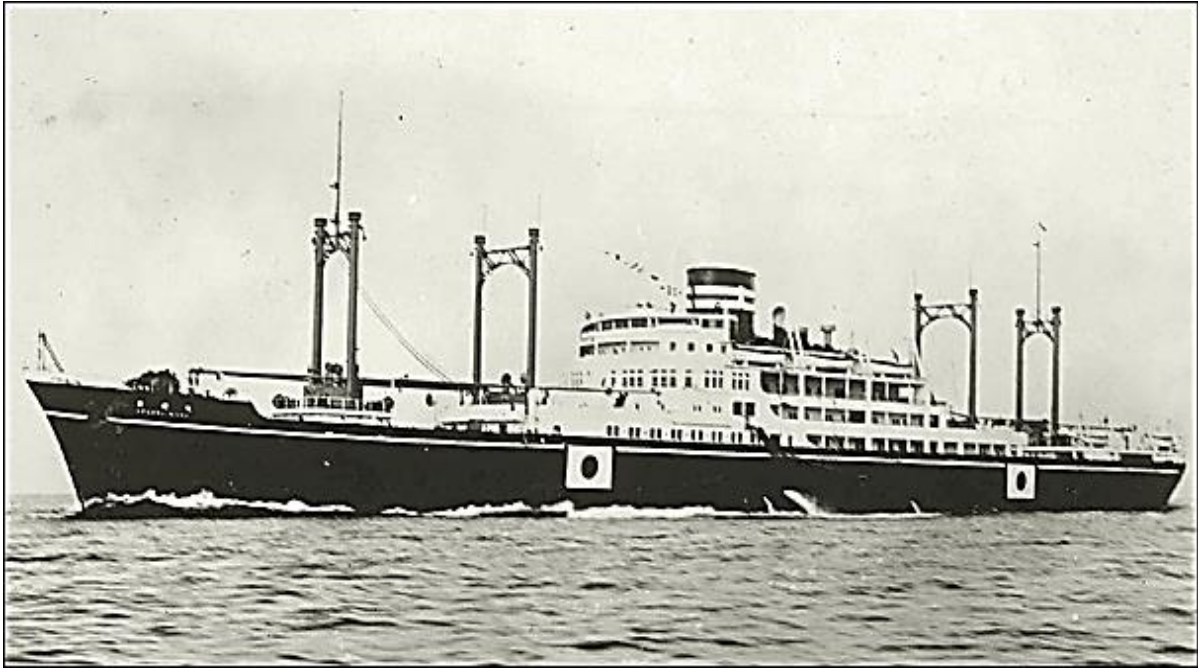
Kapitein Hiroshi Imazato werd geboren in Nagasaki op 24 september 1896.

Hij studeerde aan de Etajima Naval Academy, hij ging vervolgens naar de Torpedo School aan het Yokosuka Naval Arsenal.

Hij specialiseerde zich later in onderzeeërs en werd in november 1939 commandant van de 20e Submarine Division. Op 11 augustus 1941 werd hij commandant van de 1e Submarine Division; in februari 1942 maakte hij deel uit van de 2e Submarine Division.

Op 25 augustus 1942 werd Hiroshi Imazato commandant van de raider **Hokoku Maru**. Op 11 november 1942 sneuvelde hij tijdens het gevecht met de tanker Ondina.

Hiroshi Imazato werd postuum bevorderd tot vice-admiraal.



AIKOKU MARU

Tamotsu Oishi (大石 保), 28 januari 1900 - 13 februari 1946, was officier bij de Keizerlijke Japanse Marine tijdens de Tweede Wereldoorlog.

In 1920 studeerde Oishi af aan de Imperial Japanese Naval Academy. Als adelborst diende hij op de cruiser Iwate en het slagschip Nagato. Na zijn promotie tot vaandrig in 1921, werd hij toegewezen aan de destroyer Yukaze en het schip Shiretoko; vervolgens aan het slagschip Mutsu.

Na zijn promotie tot luitenant op 1 december 1925 specialiseerde hij zich in navigatie en diende hij als chieft navigator op de destroyers Harukaze en Urakaze, de onderzeese tender Jingei en de cruiser Tsushima.

Oishi studeerde in 1930 af aan het Naval Staff College. In 1932 werd hij gepromoveerd tot luitenant. Hij diende als chieft torpedo officer op de cruiser Jintsu. Na zijn promotie tot commandant in 1937, ontving hij zijn eerste opdracht: de kanonneerboot Saga. Vervolgens vervulde hij een aantal staffuncties, met inbegrip van opdrachten bij de 1e Carrier Strike Force van de Combined Fleet en de 1ste Air Fleet. Oishi nam deel aan allerlei belangrijke operaties, zoals de aanval op Pearl Harbor en de Battle of Midway.

Op 25 augustus 1942 kreeg Oishi het bevel op de **Aikoku Maru**. In september 1942 maakte de Aikoku Maru deel uit van de Southwest Area Fleet (IJN 8e Fleet). Oishi kreeg opdracht om manschappen van Generaal Tanayoshi Sano's IJA 38ste Divisie te vervoeren naar Rabaul, ter versterking van Guadalcanal. In november 1942 viel Oishi de tanker Ondina en HMIS Bengal aan in de Indische Oceaan. Verder heeft Oishi deelgenomen aan de versterking van operaties naar Nieuw-Guinea.

Op 3 april 1943 werd Oishi teruggeroepen naar Japan. Oishi bekleedde diverse walposities tot het einde van de oorlog. Oishi overleed op 13 februari 1946 en werd postuum gepromoveerd tot admiraal.

JAPAN EN DE INDISCHE OCEAAN TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

(II)

Yamamoto dacht na over een plan om de Amerikaanse marine in haar thuisbasis te treffen: op 7 december 1941 vielen de bommen op Pearl Harbor.

De Amerikaanse vlootbasis Pearl Harbor op Hawaii werd in de ochtend van 7 december 1941 aangevallen door 184 Japanse bommenwerpers. Direct na deze aanval werd namens koningin Wilhelmina en haar regering op 8 december 1941 om 03:00 uur p.m. in Tokio de Nederlandse oorlogsverklaring overgebracht door de Nederlandse consul in Japan, de heer Jean Charles Pabst. Als reactie kreeg Pabst te horen dat de Japanse regering de Nederlandse oorlogsverklaring naast zich neer zou leggen, met de uitdrukkelijke mededeling dat alleen Amerika en Engeland (plus de Dominions) de vijanden waren.

Het korte antwoord van de Nederlandse regering was dat de oorlogsverklaring gehandhaafd bleef, om vrijwel direct daarna over te gaan tot de eerste oorlogshandelingen tegen Japan.

Koningin Wilhelmina seide :
„Het is een aangename gedachte voor mij, nu het gewapend conflict is uitgebroken als resultaat van den woesten aanval van Japan tegen Amerika, dat het Nederlandsche leger, de vloot en de luchtmacht zullen vechten als wapenbroeders en voor dezelfde goede zaak, naast het leger, de vloot en de luchtmacht van Amerika”.

Nederlandse marine-eenheden werden ingezet om de vijandelijke opmars te bestrijden.

De Nederlandse marine speelde echter een vrijwel te verwaarlozen rol. De meeste schepen gingen in de Javazee verloren tijdens een heldhaftige, maar vruchteloze poging de Japanse invasie van Nederlands-Indië tegen te houden.

De Nederlanders hadden echter nog steeds de beschikking over een flink aantal koopvaardijschepen.

De Japanse maritieme overmacht had grote impact op de bevoorradingslijnen van de geallieerde krachten in Zuid-Oost Azië.

In 1942 werden de geallieerden in de Indische Oceaan geconfronteerd aanvallen van de Japanners:

20 januari 1942:

Noors schip Eidsvold tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-159 nabij Christmas Island.

21 januari 1942:

Brits schip Chak Sang tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-166.

Panamees schip Nord tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-166.

22 januari 1942:

Nederlands schip Van Overstraten tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-164.

29 januari 1942:

VS-schip Florence Luckenbach tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-164 nabij Madras.

30 januari 1942:

Indiase schip Jalatarang tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-164.

31 januari 1942:

Indiase schip Jalapalaka tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-164.

14 februari 1942:

Brits schip Kamuning tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-166.

15 februari 1942:

Brits schip Johanne Justesen tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-165.

20 februari 1942:

Brits schip Bhima tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-165.

27 februari 1942:

Brits schip Nam Yong gezonken door onbekende oorzaak.

04 maart 1942:

Japanse kruisers Atago, Maya, en Takao en torpedojagers Arashi & Nowaki onderscheppen RAN sloep Yarra en een konvooi van drie schepen ten zuiden van Java.

RAN sloep Yarra tot zinken gebracht door Japanse oorlogsschepen; toen het konvooi zich verdedigde.

Japanse oorlogsschepen brachten drie geallieerde schepen in Yarra's konvooi tot zinken.

Nederlands schip Le Maire tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-7.

10 maart 1942:

Brits schip Lakshima Govinda tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-162.

11 maart 1942:

Brits schip Chilka tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-2.

13 maart 1942:

Noors schip Mabella tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-164.

16 maart 1942:

Nederlands schip **Merkus** tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-162.

02 april 1942:

Brits schip **Clan Ross** tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-6.

03 april 1942:

Brits schip **Glenshiel** tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-7.

05 april 1942:

RN hulpkruiser **Hector** gezonken in de haven van Colombo door IJN vliegtuigen.

RN torpedojager **Tenedos** gezonken in de haven van Colombo door IJN vliegtuigen.

RN kruiser **Cornwall** gezonken nabij Ceylon door IJN vliegtuigen.

RN kruiser **Dorsetshire** gezonken nabij Ceylon door IJN vliegtuigen.

Brits schip **Harpasa** tot zinken gebracht door IJN vliegtuigen.

06 april 1942:

IJN vliegtuigen van vliegdekschip **Ryujo** vallen **Vizagapatam** en **Cocanada** aan; drie schepen tot zinken gebracht.

Royal Indian Navy sloep **Indus** tot zinken gebracht door Japanse vliegtuigen uit **Akyab**.

Brits schip **Autolyclus** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Malda** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Indora** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Shinkuang** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Sinkiang** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Silksworth** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Ganges** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Gandara** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Dardanus** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

Brits schip **Taksang** tot zinken gebracht door IJN oorlogsschepen uit de oostkust van India.

VS-schip **Washingtonian** tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-5.

07 april 1942:

Brits schip **Bahadur** tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-6.

Brits schip **Fultala** tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-3.

09 april 1942:

RN vliegdekschip **Hermes** tot zinken gebracht door IJN vliegtuigen uit Ceylon.

RN torpedobootjager **Vampire** tot zinken gebracht door IJN vliegtuigen uit Ceylon.

RN corvette **Hollyhock** tot zinken gebracht door IJN vliegtuigen uit Ceylon.

Brits schip **Athelstane** tot zinken gebracht door IJN vliegtuigen uit Ceylon.

Brits schip **British Sergeant** tot zinken gebracht door IJN vliegtuigen uit Ceylon.

10 mei 1942:

Nederlands schip Genota tot zinken gebracht door de Japanse raiders **Aikoku Maru** & **Hokoku Maru**:



30 mei 1942:

RN slagschip Ramillies beschadigd door IJN onderzeeër I-20 nabij Diego Suarez
Britse tanker British Loyalty tot zinken gebracht door IJN onderzeeër nabij Diego Suarez.

02 juni 1942:

Japans schip Kofuku Maru tot zinken gebracht door een mijnenveger uit Rangoon.

04 juni 1942:

Japans schip Toyohashi Maru tot zinken gebracht door RN onderzeeër Trusty.

05 juni 1942:

Brits schip Elysia tot zinken gebracht door Japanse raiders **Aikoku Maru** & **Hokoku Maru**.

Panamese schip Atlantic Gulf tot zinken gebracht door de IJN onderzeeër I-10.

Panamese schip Johnstown tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-20

Amerikaans schip Melvin H. Baker tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-10.

06 juni 1942:

Joegoslavisch schip Susak tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-16.

08 juni 1942:

Noors schip Wilford tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-18.

Grieks schip Agios Georgios IV tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-16.

Brits schip King Lud tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-10.

Grieks schip Christos Markettos tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-20.

11 juni 1942:

Brits schip Mahronda tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-20.

12 juni 1942:

Panamees schip Hellenic Trader tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-20.

Joegoslavisch schip Supetar tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-16.

Brits schip Clifton Hall tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-20.

28 juni 1942:

Brits schip Queen Victoria tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-10.

30 juni 1942:

Amerikaans schip Express tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-10.

Noors schip Goviken tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-20.

01 juli 1942:

Zweeds schip Eknaren tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-16.

Nederlands schip De Weert tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-18.

06 juli 1942:

Grieks schip Nympe tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-10.

08 juli 1942:

Brits schip Mundra tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-18.

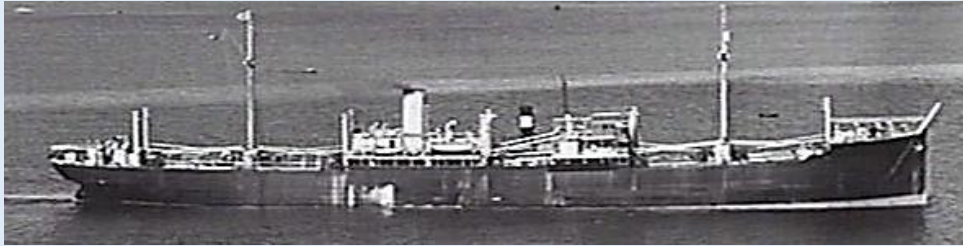
Brits schip Hartismere tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-10.

09 juli 1942:

Nederlands schip *Alchiba* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-10.

12 juli 1942:

Brits schip Hauraki tot zinken gebracht door de Japanse raiders **Aikoku Maru** & **Hokoku Maru**:



02 augustus 1942:

Japans schip *Zenyo Maru* tot zinken gebracht door de Nederlandse onderzeeboot O-23.

25 augustus 1942:

Brits schip *Harmonides* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-165.

02 september 1942:

Brits schip *Gazcon* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-29.

10 september 1942:

Brits schip *Haresfield* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-29.

16 september 1942:

Brits schip *Ocean Honour* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-29.

22 september 1942:

VS-schip *Paul Luckenbach* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-29.

24 september 1942:

VS-schip *Losmar* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-165.

01 oktober 1942:

Panamees schip *Camila* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-166.

03 oktober 1942:

Sovjet-schip *Mikojan* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-162.

07 oktober 1942:

Brits schip *Manon* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-162.

22 oktober 1942:

Brits schip *Ocean Vintage* tot zinken gebracht door IJN onderzeeër I-72.

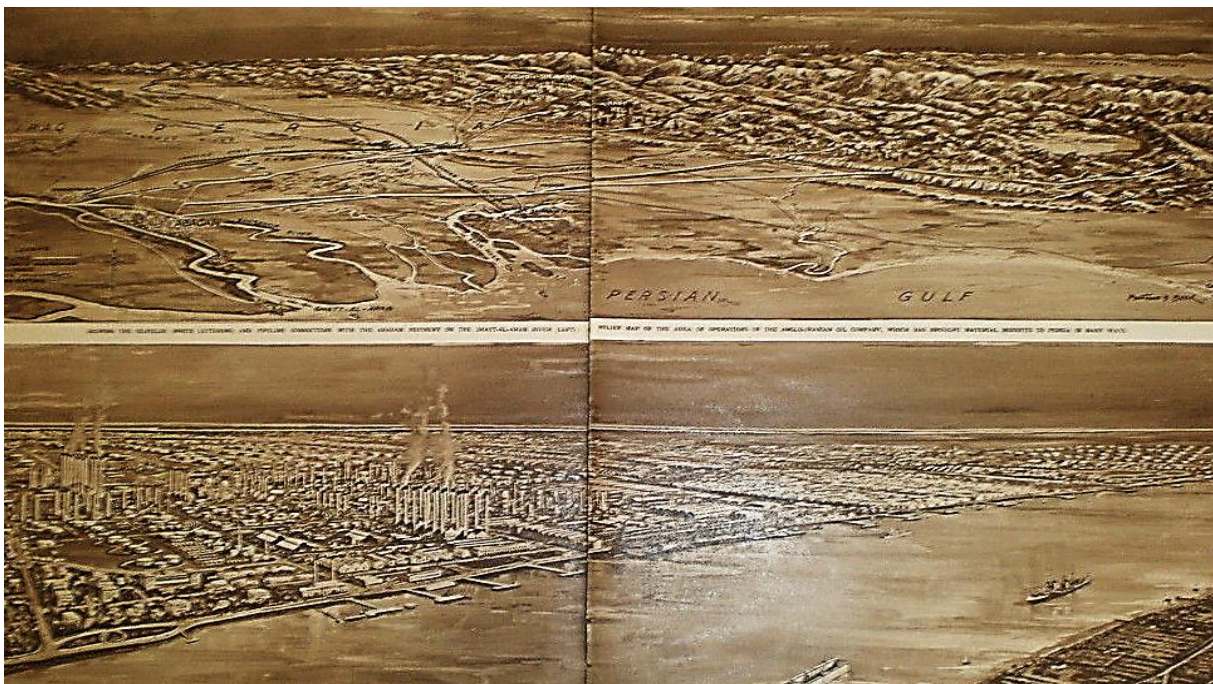
11 november 1942:

Japanse raiders **Hokoku Maru** & **Aikoku Maru** vielen **Nederlandse tanker Ondina** en RIN mijnenveger *Bengal* aan.

1942: DE ONDINA MAAKTE EEN AANTAL RUNS: FREMANTLE - ABADAN



ABADAN



De "Ondina" was één van de tankschepen, die diensten bewees aan de geallieerde vloot; ze voorzag de geallieerde vloot van de nodige brandstof.

In 1942 maakte de Ondina een aantal runs Fremantle – Abadan v.v. voor het transport van olie ten behoeve van de strijd van de geallieerden in de South Pacific.

BEMANNINGSLEDEN AAN BOORD VAN DE TANKER ONDINA; NOVEMBER 1942

DE NEDERLANDSE TANKER ONDINA VERTROK OP 4 NOVEMBER 1942
ONDER BEVEL VAN KAPITEIN WILLEM HORSMAN NAAR ABADAN.
DE BEMANNING VAN DE ONDINA BESTOND UIT:

W. Horsman	gezagvoerder	
M.J. Rehwinkel	1 ^e stuurman	
B.B. Bakker	2 ^e stuurman	
C.C. Hederik	3 ^e stuurman	
J.J.F. Niekerk	hoofdwerktuigkundige	
A.A. Brevet	2 ^e werktuigkundige	
H.S. Leys	3 ^e werktuigkundige	
P.J. van der Waals	4 ^e werktuigkundige	
B. Huisman	4 ^e werktuigkundige	
P.H. Bitter	5 ^e werktuigkundige	
J. van der Berg	5 ^e werktuigkundige	
R.W. van Gelderen	marconist	
H.C. Boyce	Britse kanonnier	
H.A. Brooklyn	Britse kanonnier	
R.H. Bayliss	Britse kanonnier	
W.R. Lucas	Britse kanonnier	
F. Ryan	Britse kanonnier	
W. Nicol	Britse kanonnier	
W.D. Kidd	Britse kanonnier	
B.A. Hammond R.A.N.	Australische kanonnier	
M. Visser	Nederlandse kanonnier	
Ho Lin	Boatswain	
Chun Hkwei	Carpenter	
Sin Seng	Storekeeper	
Hung Yung Chung	Quartermaster	
Chang Chee	Quartermaster	
Ko Ping Kui	Quartermaster	
Ah Kong	Quartermaster	
Sin Sum	Sailor	
Lo Kit	Sailo	
Wong Khai	Sailor	
Sin Lai	Sailor	
Chan Ngun	Sailor	
Fok Kam	Sailor	
Tang Wai	Sailors' Cook	
Ma Chun	Sailors' Boy	
Lee On	Pumpman	
Fan Lau	Donkeyman	
Soo Fuey	No. 1 Fireman	
Chow Lung	No. 2 Fireman	
Fung Kam	No. 3 Fireman	
Ah Chung	Sailor	

WILLEM HORSMAN

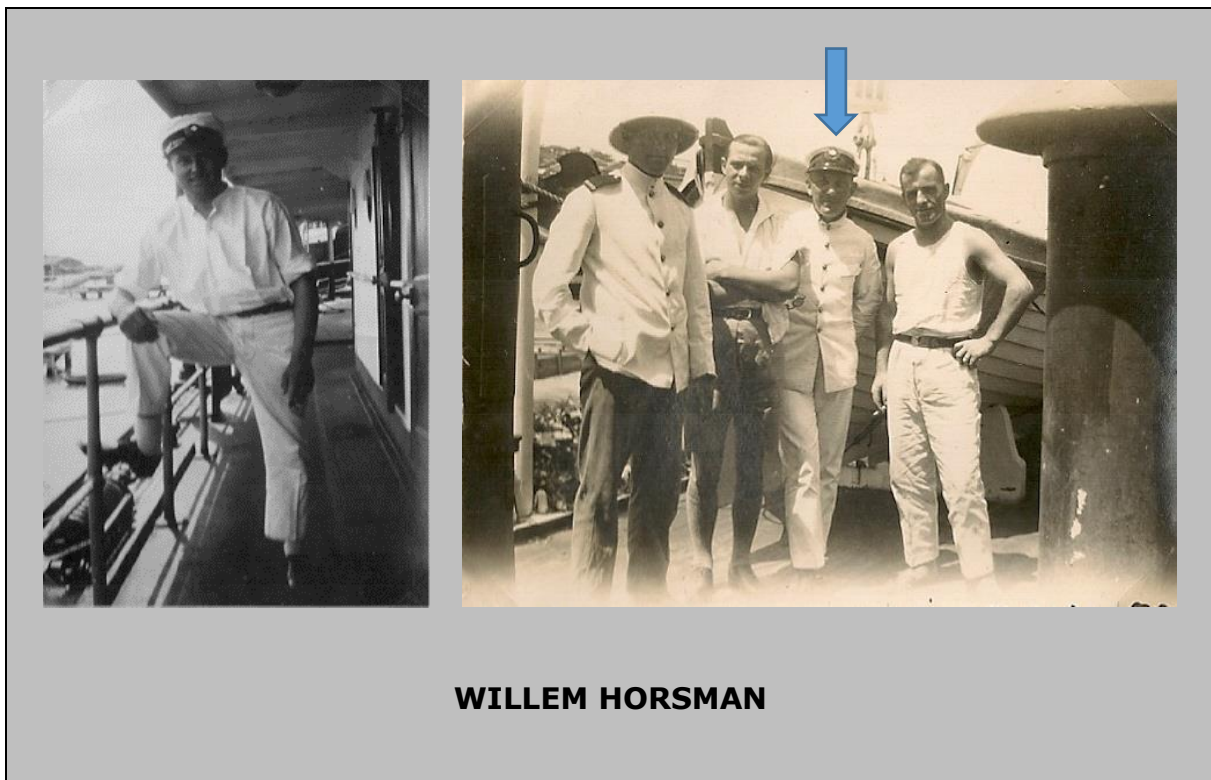
MAARTEN REHWINKEL

BARTELE BROER BAKKER

Ho Cheung Chan Ping Ah Kwai Fung She Tang Tat Hung Chi Lo Koon Shing Choy Tsun Yuen Fook Fat Hong Wu Fong Chi Nam Lum Jian Nam How Kum	Fireman Fireman Fireman Fireman Fireman's Cook Fireman's Boy Chief Steward 2nd Steward Chief Cook 2nd Cook Messroom Boy Pantry Boy Pantry Boy Sailor	 <p>HENK LEYS</p>
---	---	--

HORSMAN, REHWINKEL EN BAKKER:

Kapitein Willem Horsman





Op 21 februari 1909 werd in Amsterdam geboren: **Willem Horsman**. Zijn ouders waren Abraham Horsman, kopersmid/bankwerker bij Stoomvaart Maatschappij Nederland, (geboren in Den Helder, 2 april 1875) en Geertruida Egberdina Wickel, (geboren in Amsterdam, 25 april 1883). Horsman woonde met zijn ouders, broers Karel, Bram, Kees en zussen Truus en Bep te Amsterdam, Transvaalkade 58'.

Willem Horsman verliet de Zeevaartschool in Amsterdam met goede getuigschriften en trad, in juli 1929, als 4^e stuurman in dienst bij de Halcyon-Lijn. Hij voer op de s.s. Vredenburg en Maasburg, kreeg op eigen verzoek ontslag en solliciteerde bij de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij in Den Haag.

Op 3 december 1929 werd hij naar het kantoor in Den Haag ontboden en sprak daar met nautisch adviseur kapt. F. de Haan. Zijn verbintenis, voor drie jaar dienst in de Oost, werd ondertekend door de N.I.T.-directeur P.M. Tresfon. Zijn gage werd vastgesteld op f 180,= per maand, terwijl over de uitreis, per mailboot Jan Pieterszoon Coen, halve gage zou worden betaald. De door hem voor de sollicitatie gemaakte kosten werden vergoed. Geheel ingevolge de in de akte van verbintenis vastgelegde bepalingen werd daarna van zijn gage 25 procent ingehouden, totdat de kosten van de eerste uitrusting ad f 200,= en de passagekosten Nederland-Signapore ad f 820,= waren gedekt.

Pas nadat de driejarige termijn was verstreken, kreeg hij deze bedragen uitbetaald onder bijrekening van 5 procent rente/jaar.

Willem Horsman deed de eerste jaren dienst aan boord van schepen, zoals Iris, Sambodja, Mesarong, Dione, Petronella, Paula en Ista I. Hij werd als supernumerary menigmaal met diverse N.I.T.-schepen vervoerd om over te stappen. In deze eerste dienstperiode voer hij als 3^e stuurman, wnd 2^e, als commanderend officier en wnd 1^e stuurman (op de gage van 3^e stm). In 1933 studeerde hij in Batavia en haalde er zijn 2^e rang. In augustus 1933 kreeg hij de kans verlof in Nederland op te nemen nadat zijn schip, de Marpessa, Rouaan aanliep. In januari 1934 vertrok hij weer uit Schiedam met de Murena, als 3^e stuurman, tegen een gage van f 154,=; (gageverlaging in de crisisjaren!). Daarna weer 3 jaar in de Oost, in diverse rangen, maar vanaf 1935 als permanent 2^e stuurman. Zijn dienstperioden werden gekenmerkt door vaart tussen de havens Singapore, P.Soesoe, P.Samboe, Pladju, Balikpapan en Babo. In 1936 behaalde hij in Batavia zijn eerste rang (B); voer daarna als wnd 1^e stuurman op de Augustina, Paula en Petronella.

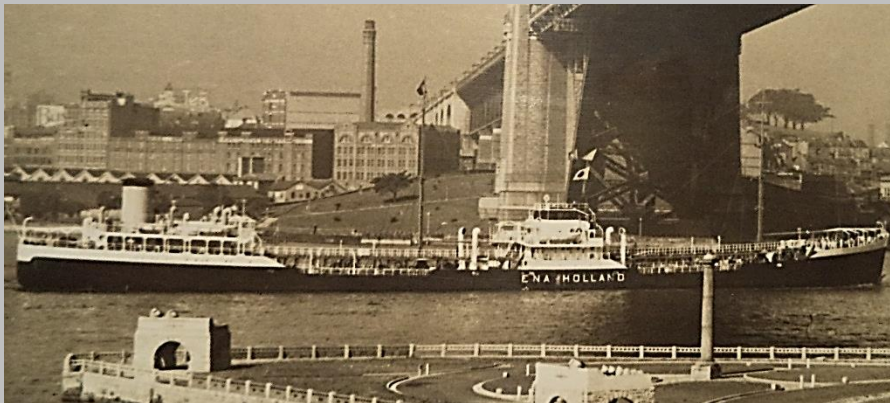
Willem Horsman trouwde op 7 december 1936 te Singapore met Adriana Wilhelmina Rijnhart; het huwelijk werd op 27 december 1937 te Singapore ontbonden.

Horsman kreeg begin 1938 verlof in Nederland. Op 20 juni 1938 tekende hij een nieuw contract, als 2^e stuurman tegen een gage van f 240 per maand, en stapte als 1^e stuurman in Rotterdam aan boord van de Jan Carstenz van de N.N.G.P.M.:



Een maand later werd hij officieel bevorderd tot 1^e stuurman.

In die rang deed hij vervolgens dienst aan boord van de Rotula, Manvantara en **Ena**:



Op 20 november 1939 verstuurde hij vanaf het motorschip Ena, die in de haven van Bombay lag, een brief aan zijn familie. Het was de laatste brief die van hem werd ontvangen:

"..... Tot mijn genoegen las ik dat thuis alles goed is en de mobilisatie nogal los loopt. Waar de berichten hier nogal onrustbarend waren, dacht ik minstens dat vrijwel ieder onder de wapenen was. Vreemd dat nu reeds zoo schaars voedsel gedistribueerd wordt, terwijl de oorlog nog maar pas aan de gang is. Hier in Indië is wat voedsel betreft nog van alles in grote hoeveelheid verkrijgbaar. Alleen zeep, dat tenslotte merendeels uit Europa komt, minder rijkelijk. Distributiekarten zijn hier dan ook onbekende zaken. Veel last ondervinden wij tot nog toe niet. In de meeste havens, die we aandoen komt er eerst een marine officier aan boord om de papieren in te zien betreffende de lading en dergelijke. Alvorens we toegelaten worden en om onze neutraliteit te tonen zijn aan dek en buitenboord op de huid grote Hollandse vlaggen geschilderd.

Dus zowel vanuit de lucht als op het water goed zichtbaar. Al die karweitjes voeren we zelf uit en verkrijgen we zodoende een grote vaardigheid in het hanteren van de verfkwast. Hetgeen later goed van past komt als je voor je vrouw de keuken moet schilderen. Met grote belangstelling volgen we de oorlogsberichten. Zelf knip ik artikelen uit de Haagse post; en plak die in een schrift. Ik krijg zodoende een goed overzicht van deze zogenaamde zenuwenoorlog; hoewel natuurlijk zeer eenzijdig. Voor goede artikelen de internationale politiek en oorlog betreffende uit Telegraaf en Groene Amsterdammer, houd ik me zeer aanbevolen. En mochten die onder je bereik komen, stuur ze dan op. Als deze brief je bereikt zal het wel zo zoetjes aan Kerstmis wezen. En in dit geval wens ik jullie dan ook een vrolijk kerstfeest en een gelukkig nieuw jaar; dat naar ik hoop in alle opzichten gelukkig mag zijn. De Nederlandse koopvaardij heeft haar tol weer eens mogen betalen door het verlies van de Simon Bolivar; waarbij 140 mensen gebleven zijn. Het is toch droevig gesteld met de civilisatie tegenwoordig. Weinig is er tegen het mijnnegevaar te doen en strekken de voorzorgsmaatregelen zich hoofdzakelijk tot het doen houden van verscherpte uitkijk. Mijn contract begint zo zoetjes aan tot op de helft te komen en goed beschouwd, vliegt de tijd om. Maar erg aantrekkelijk is het thans niet om met Europees verlof te gaan. De kans blijft bestaan dat ze je in je kippenvet pikken en je jouw kostuum voor een soldatenpakje kunt ruilen. Waar we nu hoofdzakelijk Engelse plaatsen aandoen is er van de wal op te gaan haast geen sprake, omdat er veel problemen aan verbonden zijn met pascontrole, en zo voort. Fotograferen is nu overal verboden; voor de firma Kodak geen florissante tijd. Met veel moeite heb ik dan eindelijk een brief vol gepend. Merkwaardig genoeg valt het niet mee, vooral als je dag in dag uit steeds met dezelfde mensen op een schip zit, raakt de stof tot schrijven gauw uitgeput. Omdat wat voor walmensen nog interessant is, voor ons door het dagelijks zien, in 't geheel niet belangrijk meer is. Ik wil het hierbij laten. Groet anderen en bekenden en ontvang mijn beste wensen voor het komende nieuwe jaar. Als steeds, je toegenegen broer Wim."

In juli 1942 nam Horsman verlof op Melbourne.

Op 31 oktober 1942 werd Willem Horsman belast met het commando over de tanker "Ondina".

Willem Horsman werd gedood op 11 november 1942 tijdens het zeegevecht met de Aikoku Maru; hij werd 33 jaar.

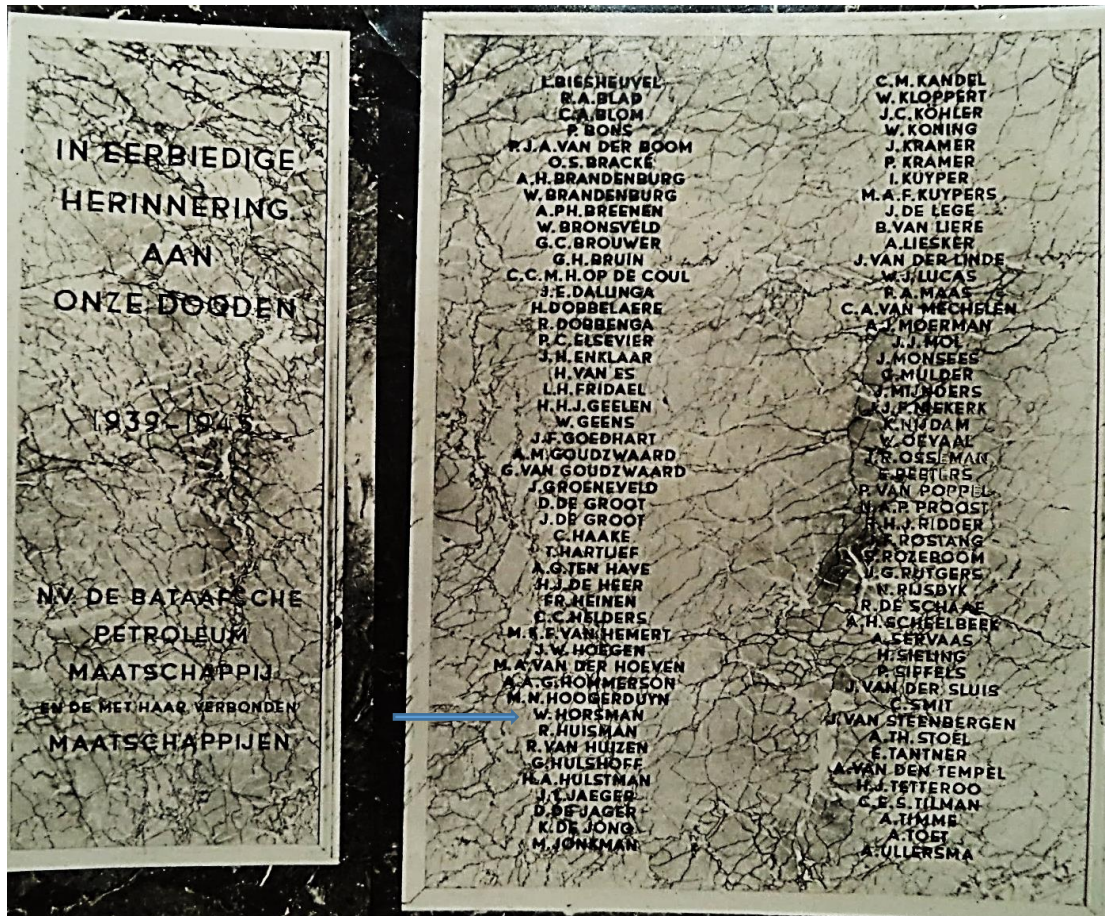
NAME <u>HORSMAN</u> <u>Willems</u>		ADD. IN HOLL. <u>Transvaal laan 58</u>		RELIGION	No. <u>174107</u>
BORN <u>Amsterdam</u> <u>2 1/2 09</u>		RESIDENCE <u>Amsterdam Post</u>		CIVIC STATUS	MODEL A IN BOOK: <u>D</u>
NEXT OF KIN <u>Mrs. A. Horsman</u>		TICKET OR OCCUPATION	NATIONALITY <u>DUTCH</u>	ALLOTMENT: PER	ORIG. COMPANY
			LONG VOY. ALLOWANCE	BENEFICIARY	

SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
								<u>Melchior Willemsse 14-1-43</u>
<u>ONDIR</u>	<u>A. Saam</u>			<u>1/12. Capt. act.</u>				<u>ad. P.P. 1/1.42</u> <u>killed through enemy action pres. 1/1.42</u>

SPAARFONDS PENSION
107 / 107
 EMPLOYEE EMPLOYER EMPLOYER EMPLOYER

PERSOONSKAART

HERINNERING BIJ SHELL, DEN HAAG:





Maarten Johan Rehwinkel, geboren te Groningen op 13 april 1908. Hij heeft vanaf 1923 gevaren. Eerst op de "Rotterdam" van de Lijn. Begonnen voor de mast, als bootmansjongen. Borden wassen van de officieren en matrozen.

Zuinig leven, want hij wilde verder leren.

Rehwinkel had altijd naar zee gewild. In Harlingen, waar hij op z'n vierde jaar kwam te wonen, zat hij altijd in de buurt van de kolenboten.

Twee jaar gevaren voor de mast.

Toen naar de zeevaartschool te Rotterdam.

Hij behaalde zijn derde rang.

Vanaf mei 1929 heeft Rehwinkel bij de "olie" gediend.



A. BAKKER,
B. BAKKER—DE BOER
geven kennis van de geboorte van een
ZONN
BARTELE BROER.
IJsbrechtum, 13 Maart 1918.

Bartele Broer Bakker (IJsbrechtum, 13 maart 1918 - Nijefurd, 16 mei 1988) was tweede stuurman op de tanker Ondina.

Bakker verliet de dienst van The Anglo-Saxon Petroleum Company Limited in 1948. In hetzelfde jaar trad hij in dienst bij de Marine, alwaar hij in 1968 met pensioen ging. Zijn laatste rang was Kapitein Luitenant ter Zee.

HMIS BENGAL



COMMANDER WILSON

De HMIS Bengal werd op 24 september 1940 voor de Koninklijke Indiase Marine besteld bij Cockatoo Docks and Engineering Company, Australië.

28 MEI 1942 – TE WATERLATING VAN DE HMIS BENGAL DOOR MRS. CURTIN; met het aan haar aangeboden servies:



HMIS BENGAL

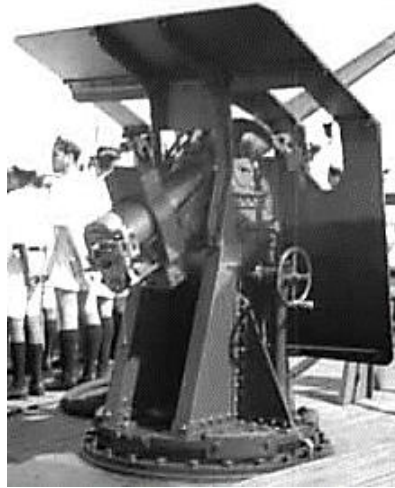
Operationeel: 8 augustus 1942

Ontmanteld: 1960

Klasse en type: Bathurst class korvet:



Verplaatsing: 650 ton (standaard), 1025 ton (volledige oorlog belasting)
Lengte: 186 ft (57 m)
Breedte: 31 ft (9,4 m)
Diepgang: 8.5 ft (2,6 m)
Triple expansie motor, 2 assen, 2000 pk
Snelheid: 15 knopen (28 km / h; 17 mph) bij 1.750 p



Bewapening: 1 × 4-inch gun
3 × 20 mm Oerlikon kanonnen
Machine geweren
Dieptebommen, glijbanen en werpers

HMIS Bengal maakte deel uit van de Eastern Fleet tijdens de Tweede Wereldoorlog, en begeleidde tal van konvooien tussen 1942-1945:

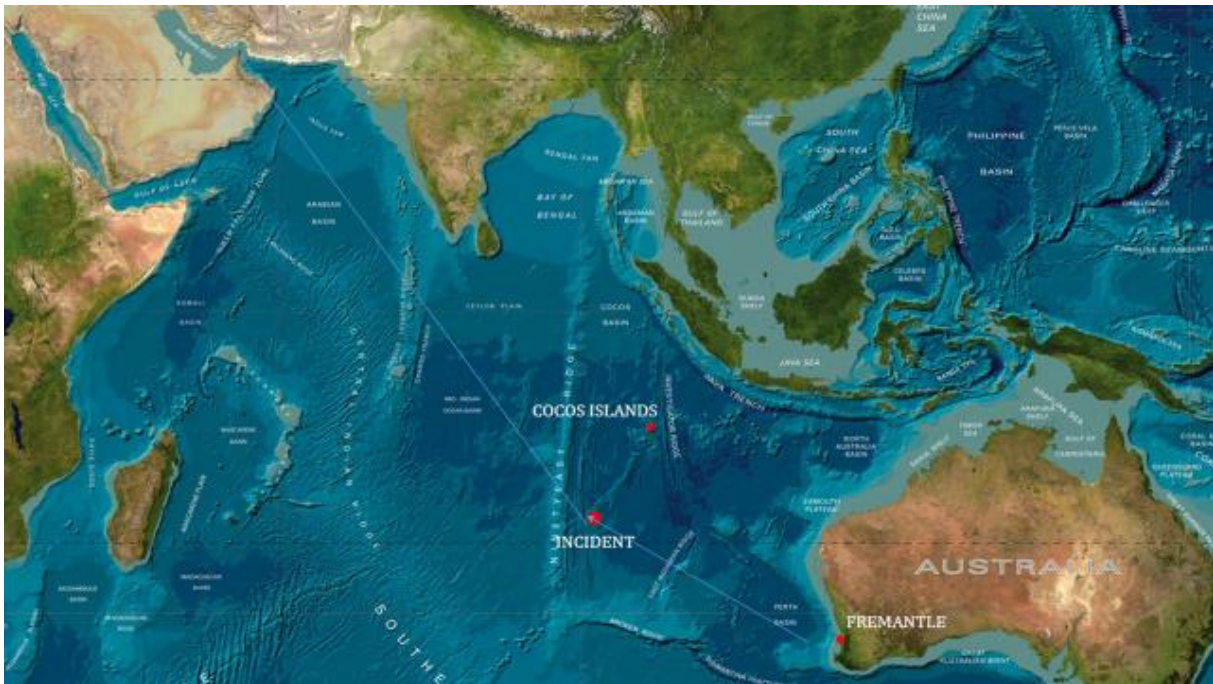
zo verliet op 4 november 1942 de tanker Ondina met begeleiding van de Brits-Indische mijnenveger "Bengal" de haven van Fremantle.

BEMANNING HMIS BENGAL, NOVEMBER 1942:



De HMIS Bengal stond onder commando van Luitenant-Commander William Joseph Wilson, RINR.

4 NOVEMBER 1942: DE TANKER ONDINA EN DE HMIS BENGAL VERLIETEN DE HAVEN VAN FREMANTLE



Op 4 november 1942 verliet de tanker "Ondina", onder gezag van kapitein Willem Horsman, Fremantle in West Australië met begeleiding van de Brits-Indische mijnenveger "Bengal"; de Perzische Golf als bestemming.

De Ondina en Bengal zouden opstomen naar Diego Garcia, waarna de wegen zich zouden scheiden; de Bengal naar Colombo, de Ondina naar Abadan.

Voor het vertrek uit Australië beloofde kapitein Willem Horsman de kleine Bengal in geval van nood te zullen bijstaan.

Op 11 november verheugde ieder aan boord van de Ondina zich op de extra borrels en de speciale nasi-goreng, die allen zouden krijgen om de Wapenstilstandsdag van de Eerste Wereldoorlog te herdenken. Het uur van de borrels was bijna aangebroken.

Maar om 11.00 uur meldde de Bengal per daglamp verdachte schepen aan de Ondina. De Bengal was bezig geweest met bestek seinen.

Om 11.25 uur voeren Bengal en Ondina in kiellinie op 400 yards; ze waren op 19-50 zuid en 92-40 oost, koers 299°, voeren ongeveer 10 sm/h. Dat was bewesten noordwest Kaap en ongeveer 500 sm zuidwest van Christmas Island, ongeveer 1000 sm zuidwest van Java, op de trek naar de Chagos eilanden en ongeveer 1400 sm van Fremantle.

De Ondina zag aan bakboord op ongeveer 7 streek twee schepen, waarvan één op het konvooi toeliep. Hederik was toen stuurman van de wacht.

Verder was de 4^e machinist V.d. Waals op wacht met de 5^e machinist Van den Berg.

Scherp turend zag men de romp van een groot schip met twee schoorstenen over de horizon opdoemen.

De Ondina meende dat de schepen de Kamakura Maru en de Tokai Maru waren; de Bengal meende dat het de Kumikawa-type of Aikoku Maru en Kunikawa Maru waren. (Jaren later zou blijken dat het de Japanse raiders Hokoku Maru en Aikoku Maru waren).

BEWAPENING:

TANKER ONDINA	HOKOKU MARU
1 x 102 mm USN QF some MG.	8 x 5.5-inch (140-mm/50, 2 x 3-inch (76-mm) HA guns, 4 x 25-mm AA, 2 twin 13.5-mm MG (2x2), four 21-inch (533-mm) torpedo tubes (2x2).
RINS BENGAL	AIKOKU MARU
1 x 4-inch gun 3 x 20 mm Oerlikon guns Machine guns Depth charges chutes and throwers.	8 x 5.5-inch (140-mm/50, 2 x 3-inch (76-mm) HA guns, 4 x 25-mm AA, 2 twin 13.5-mm MG (2x2), four 21-inch (533-mm) torpedo tubes (2x2).

De Bengal gaf om 11.30 uur zijn plaats aan als 19-45 zuid en 92-40 oost. Om 11.40 uur veranderde het konvooi koers tot ongeveer 030°; zelfde formatie en vaart.

Ongeveer 11.40 uur vervolgde de Hokoku Maru koers ongeveer noordoost; de Aikoku Maru ging op koers ongeveer noord-ten oosten.

De koersverandering van het konvooi was een gevolg op de gedragsverandering van deze Japanse raiders/kapers, waarvan één op het konvooi aanhield.

Herkenningssignalen per radio werden beantwoord met een salvo van 8 granaten.

Om 11.45 uur werd aan boord van de Ondina alarm gegeven; de oorlogsposten werden bezet.

De Ondina had slechts 40 granaten. Op de vorige reis had het 60 granaten moeten afgeven aan een Nederlands schip in de Perzische Golf.

De Bengal seinde "een rendez-vous voor over 24 uur" aan de Ondina. Dit sein kwam niet over.



R.W. van Gelderen was de enige radiotelegrafist op de Ondina. Hij ging direct naar de seinhut, die onder de brug was gelegen, om ontvanger en hoofdzender in werking te stellen en op 600 m. uit te luisteren. Vervolgens belde hij de brug voor nadere instructies, maar hij kreeg geen gehoor. Hij ging daarom zelf naar de brug en kreeg van de kapitein opdracht uit te seinen dat twee Japanse bewapende koopvaardijsschepen de Ondina aanvielen, met de positie van de Ondina in lengte en breedte. Van Gelderen zond dit in het Engels tweemaal uit op 600 m. en herhaalde het op 17 en 23 m. Hij seinde aan Colombo en Fremantle wat er gebeurde. Deze uitzendingen werden voortdurend gestoord.

Voor de Bengal stond vast dat het konvooi verder als verspreid beschouwd moest worden; waarnaar dit schip ook handelde.

Om 11.45 uur zag de Bengal de Hokoku Maru in peiling 290°, afstand 8 sm, koers 110°. Verder zag de Bengal de Aikoku Maru in peiling 310, afstand 10 sm, koers 125°. Alarm aan boord; koers van de Bengal werd 020°, minder vaart. Vervolgens zette de Bengal aan tot volvermogen en draaide achter de Ondina om weg tot koers 260°; verbrak de kiellinie.

Van de brug werd bericht ontvangen en de machine werd gereed gemaakt voor manoeuvreren; het aantal omwentelingen van de motor werd tot het uiterste opgevoerd.

Inmiddels kwam de eerste machinist Niekerk in de machinekamer.

Het einde van de wacht van V.d. Waals en V.d. Berg was om 12.30 uur, maar daar niemand kwam aflossen bleven zij op wacht.

De Ondina vervolgde met koers 029°, vaart 11 sm/h, ongeveer recht van de Hokoku Maru af. Het was een normale manoeuvre: uiterste vermogen en verdacht schip recht achteruit brengen. Kapitein Horsman zig-zagde om het een zo klein mogelijk doelwit te bieden. Vele waterzuilen stegen om het schip op, maar de Ondina werd slechts licht beschadigd.

De Bengal, koers 260°, ging om 11.56 uur op volle kracht richting de Hokoku Maru.

De Aikoku Maru ging op koers ongeveer 050°; was ongeveer west-ten-zuiden van de Ondina op 7 sm. Ook dit schip convergeerde op de schepen van het konvooi.

Om 11.58 uur melde de Bengal contact met de vijand per radio.

De Hokoku Maru, op de afstand van 6 sm, opende om 12.05 uur het vuur op de Ondina. Vermoedelijk het waarschuwingsschot, de order tot "stoppen en bijdraaien".

Om 12.07 uur opende de Bengal vuur op de Hokoku Maru.

Van 12.10 tot 12.15 uur zond de Ondina de noodseinen "RRR" op 36.19 m en later, toen de hoofdantenne was weggeschoten, op 600 m op de noodantenne. Op deze seinen werd niet gereageerd.

De kanonniers kregen om 12.10 uur orders van kapitein Horsman, via de tweede stuurman Bakker, om te beginnen met het schieten.

Onder de vuurleiding van Bakker en de waarneming van de 2^e machinist Adriaan Brevet begon Muus Visser, geholpen door zijn vijf maats, te schieten.

Daar zij maar weinig granaten hadden, moesten zij voorzichtig zijn. De Ondina opende het vuur op de Hokoku Maru; afstand 8000 yards eerste schot over. Correctie minus 400; 2^e schot voor.

De Hokoku Maru opende het vuur op de Bengal, afstand 3500 yards. De Aikoku Maru veranderde van koers om in te grijpen.

Met het vijfde schot maakt de Ondina om 12.15 uur een treffer op de Hokoku Maru: een 30 meter hoge blauwe steekvlam steeg achter de tweede schoorsteen van de Japanner op.

Een ogenblik heerste er een onwezenlijke stilte. De mannen konden nauwelijks hun ogen geloven. Muus Visser schreeuwde: "nou is-tie voor mekaar. Wij hebben de oorlog gewonnen!"

Maar zij hadden te vroeg "victory" geroepen.

De Aikoku Maru opende eveneens om 12.15 uur het vuur op de Bengal; afstand 3500 yards. De Bengal hield 260° als hoofdkoers.

De Hokoku Maru opende nu echt het vuur op de Ondina.

De Bengal ging op koers ongeveer noordoost, parallel aan die van de Aikoku Maru. De afstand verminderde tot ongeveer 2500 yards. De Bengal ontweek de aanslagen van het geschutsvuur van de Aikoku Maru.

Ondanks het feit dat de Hokoku Maru in brand stond, bleef ze vuren met het kanon op het voorschip.

Om 12.20 uur passeerde de Aikoku Maru de Hokoku Maru. Het was duidelijk dat de Aikoku Maru het voornemen om mede in te grijpen, nu ter assistentie van de Hokoku Maru, doorzette. De Bengal kreeg een directe treffer in het voorschip.

Ongeveer 12.25 uur staakte de Ondina het vuur wegens slinkende munitie-voorraad; er waren nog 12 patronen van 4 inch.

De 33-jarige kapitein Horsman toonde zijn meesterlijk kunnen; hij draaide met volle kracht vele malen over stuurboord en bakboord en slaagde er in talloze treffers te ontwijken. Dikwijls commandeerde hij Visser's kanon te zwijgen en alleen te schieten als er een goede kans was.

De Aikoku Maru opende om 12.30 uur het vuur op de Ondina; peiling ongeveer west, afstand 4000 of 7000 yards. De Aikoku Maru zou reeds eerder gevuurd hebben, maar dat zou zijn geweest om in te schieten en ingeschoten te blijven. De Ondina heropende het vuur op de Hokoku Maru; men dacht dat deze raider vuurde. Er werden vier patronen op de Hokoku Maru gevuurd. Er werden geen treffers waargenomen. De Ondina werd herhaaldelijk ernstig getroffen: op twee plaatsen onder de bak aan stuurboord en op twee plaatsen in de achterpompkamer. Verder knapte de achtermast af, waardoor Van Gelderen tijdelijk verhinderd werd om te seinen.

Kapitein Horsman was vol moed. Hij riep: "Wacht even, bewaar de laatste granaten!" Hij wilde de Aikoku Maru binnen schootsbereik zien te krijgen.

De Japanner, die dacht dat de Ondina zijn ammunitie verschoten had, naderde snel. Onder de daverende ontploffingen wachtte de kapitein onverstoord. En toen commandeerde hij: "schieten, jongens!"

De Ondina vuurde de laatste acht patronen.

De vijand werd geraakt, maar helaas niet voldoende. Alsof de duvel hem op de hielen zat, stoomde hij met volle kracht weg, ofschoon hij 6 grotere kanonnen en twee torpedo lanceerbuizen had, en de Ondina maar een 10,2 centimeter kanon.

De Ondina had, zoals gemeld, geen geschut-munitie meer. Men was overtuigd nog enige treffers op de Aikoku Maru te hebben gemaakt. Men trachtte met "smoke-floats" een rookscherm te leggen. Dit mislukte, omdat de rook achter het achterschip wegzakte.

De Ondina werd rond 12.45 uur nog enige malen getroffen; o.a. een treffer op de SB-middenboot, die verloren ging.

Van de Bengal raakte nu ook de geschut-munitie uitgeput; ze had ongeveer 200 schoten met 3 inch munitie gedaan.

De Bengal kon rond 12.40 uur de raider niet meer bevuren. Om 12.41 uur kreeg de Bengal een directe treffer in het achterschip: brand ontstond.

De Aikoku Maru bleef op de Bengal vuren; er waren gedurende 15 minuten verschillende near-misses.

De Bengal besloot de actie af te breken; rook werd gemaakt.

Buiten schootsbereik bepoeierde de Aikoku Maru de tanker zonder ophouden. Twee torpedo's raakten, de derde miste. De tanker begon zware slagzij naar stuurboord te maken; het kanon kon niet meer op de vijand dragen.

De Ondina was nu op ongeveer 7 sm van de raiders. Om ongeveer 12.45 uur gaf Willem Horsman, de gezagvoerder van de Ondina, order de witte vlag te hijsen. Codes en geheime bescheiden werden vrijgezet vóór het hijsen van de witte vlag. Van Gelderen wierp dagboek, codes en geheime instructies in verzwaarde omslag overboord.

Het schip was, hoewel meerdere malen, nog niet fataal getroffen. Ongeveer 12.50 uur werd de motor gestopt en de branders uit de ketel gehaald. Stoom werd weggedraaid om eventuele explosies te voorkomen.

Om 13.00 uur gaf Willem Horsman, de gezagvoerder van de Ondina, order het schip te verlaten, hetgeen onder het vuur van de Aikoku Maru moest geschieden.

Willem Horsman werd rond 13.00 uur bij een treffer op de brug dodelijk verwond. Met zijn lichaam beschermd hij, in zijn dood, Adriaan Brevet, die op dat ogenblik 1 meter voor hem stond.

De eerste stuurman Rehwinkel vroeg Van Gelderen om de kapitein in de reddingboot te helpen dragen. Terwijl zij de kapitein naar de kaartenkamer droegen, overleed hij daar. Zij legden de kapitein in de kaartenkamer neer en gingen dan in de boten.

Na de heldendood van kapitein Willem Horsman nam de 1^{ste} officier Maarten J. Rehwinkel het bevel over.

Voor 55 bemanningsleden en een passagier werden de bakboord-voormotorsloep, de bakboordachtersloep, de stuurboordachtersloep, stuurboords- en bakboordreddingvloten gebruikt. Ondanks het feit dat het debarkement, dat ongeveer drie minuten duurde, ordelijk verliep kwam niet iedereen in het aangewezen reddingmiddel. De scheepstijdmeter ging verloren.

Rehwinkel, de 2^e machinist Adriaan Brevet en de kanonnier Muus Visser waren de laatste opvarenden die de Ondina verlieten. Zij hadden nog al wat moeite om de sloep te water te krijgen. Visser stond in de derde sloep buiten stuurboord, terwijl Rehwinkel en Brevet deze naar beneden lieten glijden. Visser hoorde allerlei krakend, knallend en knetterend lawaai, maar meende dat dit de normale geluiden waren van een brekend schip. Maar Rehwinkel brulde van boven: "kijk uit, die Jap mitrilleert ons!" Visser liet zich als dood in de sloep vallen, terwijl Rehwinkel en Brevet zich – alsof zij ook getroffen waren – in zee lieten ploffen.

De Aikoku Maru begon toen de andere sloepen te mitrilleren.

De Aikoku Maru naderde de Ondina op korte afstand.

Om 13.05 uur verwijderden de sloepen en vloten zich van de Ondina om de west.

Om 13.10 uur zag men vanuit de sloepen de Hokoku Maru met het voorschip omhoog zinken. Dit Japanse schip had minstens twaalf treffers gekregen.

Op de Bengal- op 250° koers - zag men om 13.12 uur een zware explosie aan boord van de Hokoku Maru; de Hokoku Maru werd hierna niet meer gezien.

De Aikoku Maru lanceerde om 13.15 uur twee torpedo's op ongeveer 400 yards op de Ondina; trof de tanks nos. 2 en 3.



De Aikoku Maru vuurde tevens met geschut; voer om de Ondina heen. De Ondina kreeg flinke slagzij van 30 graden. Verder bevuurde de Aikoku Maru met mitrailleurs de reddingboten van de Ondina, die op 4 sm westelijker waren; dit duurde ongeveer tien minuten. Alle sloepen werden beschadigd. De eerste werktuigkundige, de passagier en drie manschappen werden gewond. Men sprong deels uit de sloepen.



Hierna ging de Aikoku Maru op zuidelijke koers naar de plaats waar de Hokoku Maru zonk om de 354 drenkelingen op te pikken. Ze bleef daar ongeveer 20 minuten en keerde terug naar de plaats van de Ondina.

De eerste werktuigkundige van de Ondina overleed om 14.00 uur aan de opgelopen verwondingen in de sloep.

Om 14.15 uur lanceerde de Aikoku Maru nog een derde torpedo op de Ondina; echter geen treffer.

De Japanner was weer terug en Brevet en Visser, die naast elkaar zwommen, zeiden tot elkaar: "het is met ons gedaan!"

De boeg van de Aikoku Maru scheidde hen van elkaar: de een aan stuurboord, de ander aan bakboord. Visser dacht: "nu kunnen ze me zelfs met een pistool dood schieten".

Doch een merkwaardig ding gebeurde: zowel Brevet als Visser keken op en zagen hoog boven zich goud-gegalloneerde officieren over beide relingen kijken, wuiven en het militaire saluut brengen.

Zij vermoedden dat te midden van de drenkelingen van de Hokoku Maru, die de Aikoku Maru oppikte, hogere officieren dan de commandant van de Aikoku Maru geweest waren, die verder gemitrailleer verboden en de ongewoon dappere strijd van de Ondina wilden eren.

Het leek of verder dood schieten geen nut meer had. De Ondina in brand, op zijn kant liggende, zonk langzaam, de sloepen waren als zeven en de bemanning lag 900 mijlen ten zuiden van de Cocos Eilanden in zee.

De Aikoku Maru stoomde nu snel weg op noordelijke koers. Uit de sloepen verloor men zicht van de Aikoku Maru.

Om 13.20 uur zag de Bengal de Ondina voor de laatste maal op koers 190°. De Bengal zette nu koers westwaarts onder het rookscherf en ging naar Colombo.

Eerder had de Bengal aan de Ondina opdracht gegeven om op zich zelf te handelen. Een poging om over het lot van de Ondina iets naders te weten te komen, werd niet gedaan. Ook niet toen de Ondina niet op het 24-uurs-rendevous was verschenen. (Wat waren de orders die de Bengal had?)

In de namiddag van 11 november '42 vond er een telegramwisseling plaats van de Bengal met de Naval-Officier-in-Command te Fremantle; (03.58 p.m. From N.O.I.C. FREMANTLE TO BENGAL: "Report your present condition and the ship with whom you departed." & 07.00 p.m. BENGAL TO N.O.I.C. FREMANTLE: "Holed on waterline fore and aft. Proceedings at nine knots. Tanker hit and presumed lost. One enemy raider believed sunk, other not hit").

De mannen kropen weer op de nog half boven water drijvende sloepen en de 1^{ste} officier Rehwinkel maakte inventaris op. Er waren verschillende mannen ernstig en minder ernstig gewond.

Rehwinkel riep: "wie gaat er met mij terug aan boord?"

Dit leek een hachelijke onderneming, want het schip kon ieder ogenblik zinken. Visser riep als eerste: "Ik, meneer". Maar de sloep, waarin zich Bakker, Brevet, Leys, Hederik en Ryan bevonden, was dichterbij de Ondina.

Rond 14.30 uur klommen zij snel als apen aan boord. Na een eerste inspectie besloten Bakker en Leys aan boord te blijven. De dieselmotor bleek in tact te zijn.

De Ondina had zware slagzij over SB. Tussen 15.00 en 17.00 uur werden de cross-overs door Bakker en Leys opengezet naar BB. Het schip kwam hierdoor weer recht te liggen; vrijboord slechts 1 voet!

Het wonder geschiedde: langzaam richtte de Ondina zich weer op en de kletsnatte vlag wapperde opnieuw fier boven de schuimende baren.

Tot 6 uur 's avonds werd stoom gemaakt om de brand te blussen.

Derde stuurman Hederik werd met Ryan in een motorsloep weggestuurd om de andere sloepen op te halen. De werkboot werd gereed gemaakt. Men sleepte de sloepen en vloten naar het schip.

De bemanning keerde rond 19.00 uur terug aan boord van de Ondina. Soo Fuey, Fung Kam en Hung Yung Chung bleken te ontbreken.

(De overleden eerste machinist was reeds om 15.00 uur uit de reddingboot in zee gezet.)

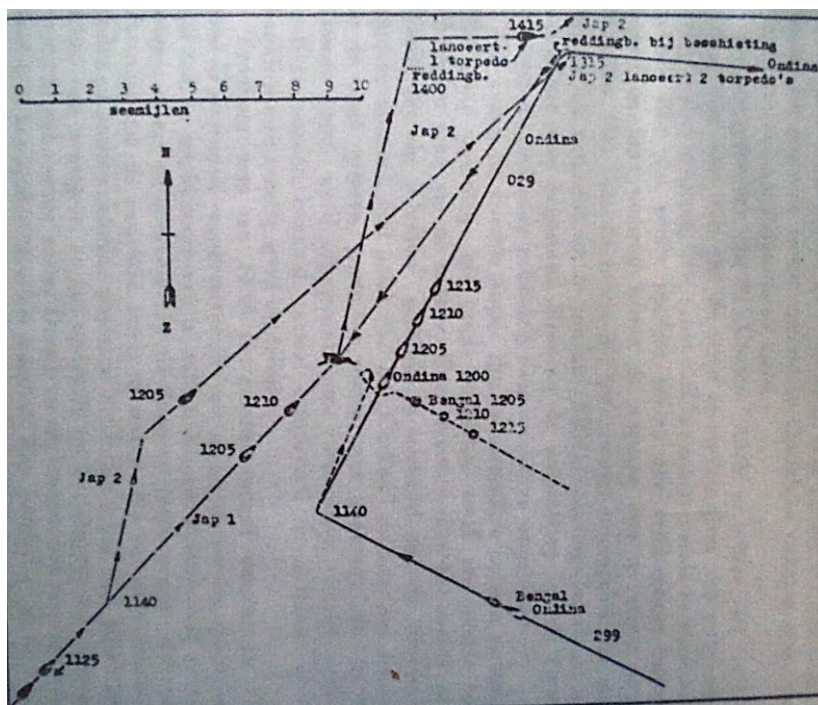
In het voorschip van de Ondina werd om 21.00 uur brand ontdekt in het verfhok en in de graanlading.

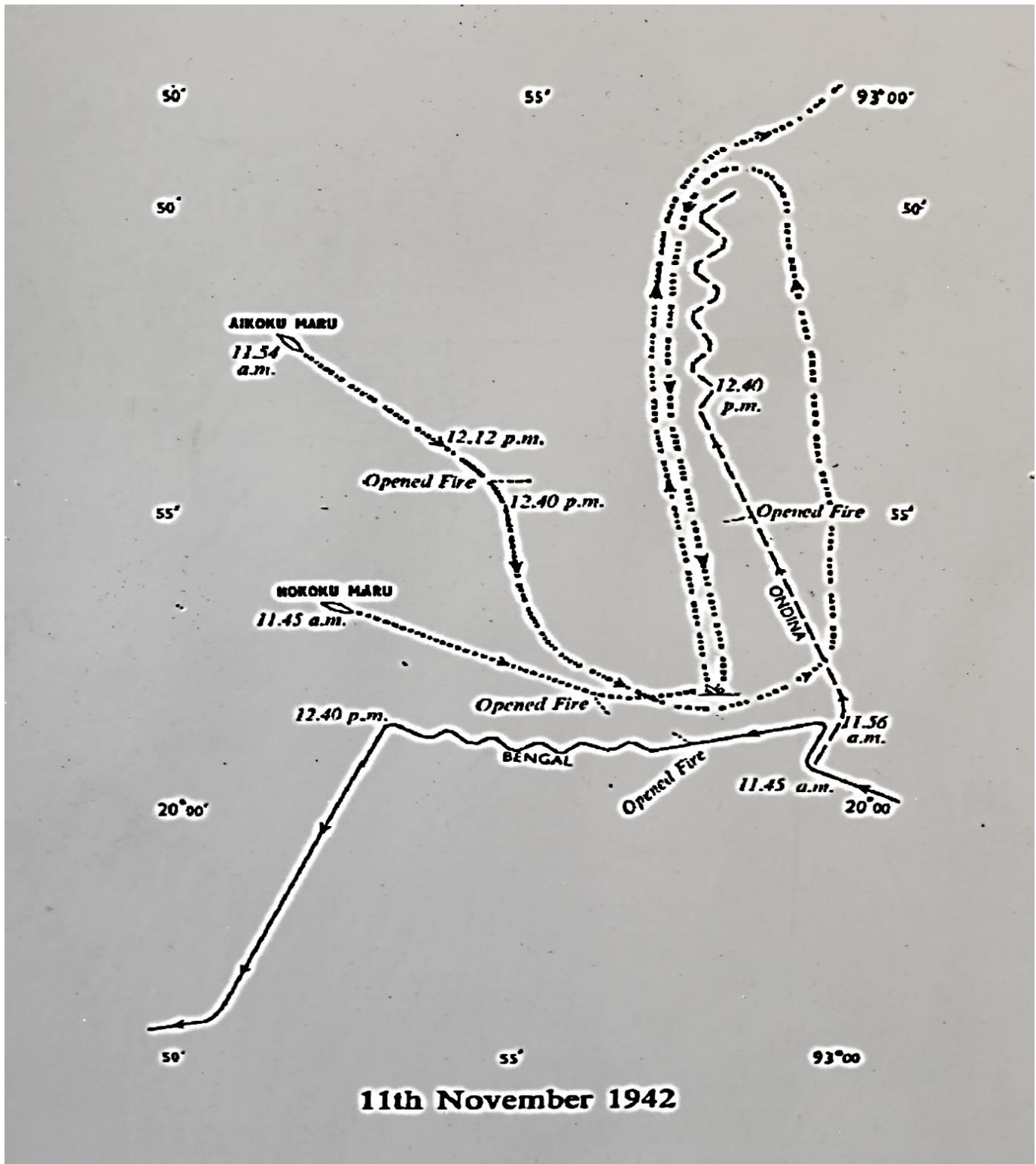
Om 21.30 uur werd de voortstuwingsmotor van de Ondina aangezet; men stuurde met het noodgerei op het achterschip; men zette koers naar Fremantle.

In de vroege ochtend van 12 november '42 werd de brand in het voorschip bedwongen; men ging de Ondina nu vanaf de brug sturen.

Horsman werd door Visser en Bakker in zeildoek genaaid; 's avonds om 20.00 uur werd de gesneuvelde gezagvoerder Willem Horsman in zee gezet.

De Nederlander Van der Moer en de Britten hebben schetsen van het zeegevecht gemaakt:





ENGELSE VERSIE VAN HET GEVECHT.

Van dit zeegevecht zijn door de Nederlandse en Britse zeeschilders schilderijen gemaakt:

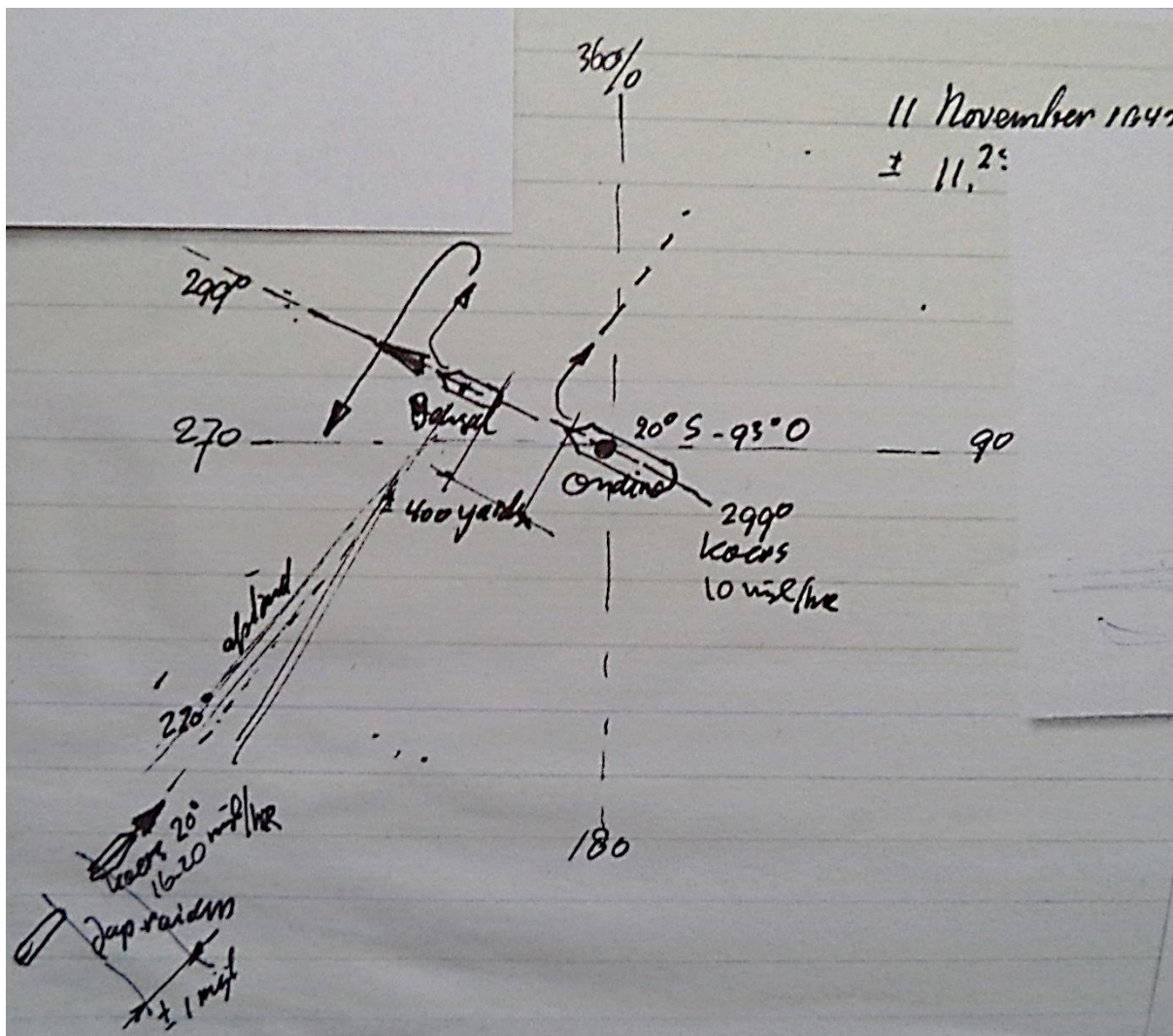


door Norman Wilkinson

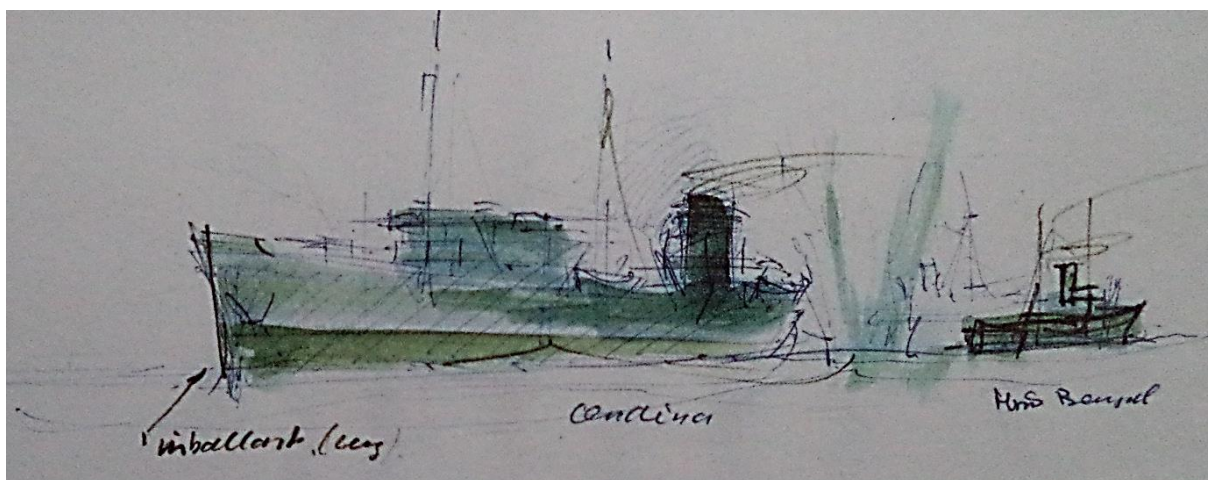


door Victor Julien Trip

Aan de hand van officiële rapporten maakte Fred Boom eerst een situatietekening, om daarna de positie en omstandigheden van de Ondina en de begeleidende Bengal van de Royal Indian Navy te schilderen:



door maritiem schilder Fred Boom

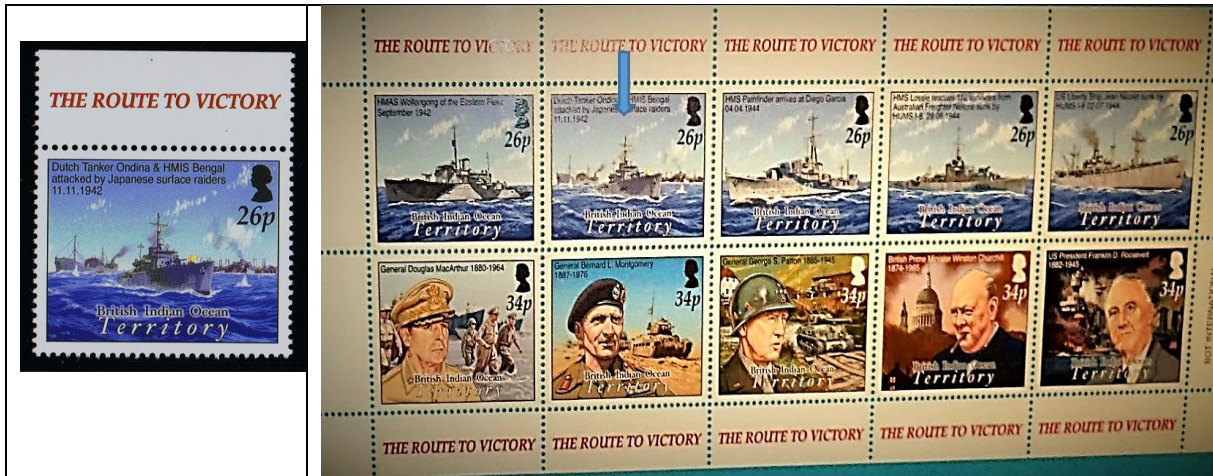




door maritiem schilder Fred Boom

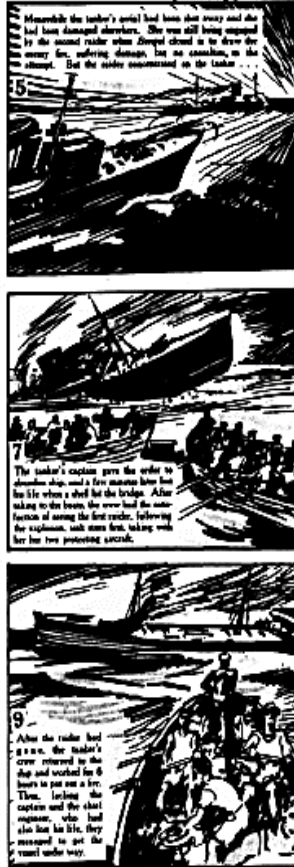


geschenk van India aan de Britse vorstin

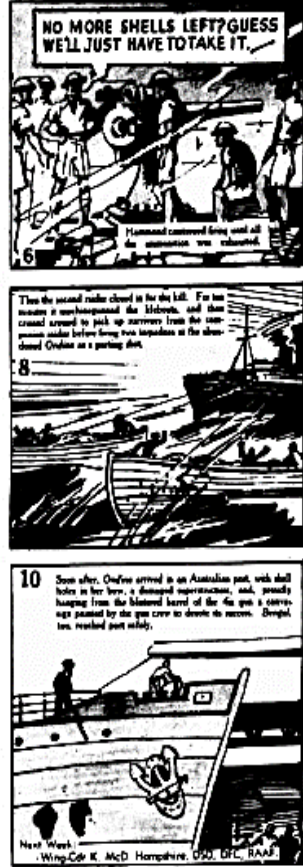


SERIE POSTZEGELS "THE ROUTE TO VICTORY", UK, 2005

Saturday, July 15, 1944



Supplement to THE ARGUS 5



AUSTRALISCHE STRIP OVER HET ZEEGEVECHT; (JULI 1944)

Bij het weer aan boord komen van de Ondina werd het volgende geconstateerd:

- Brand in het voortussendek, veroorzaakt door twee granaten die de huid daar ter plaatste doorboord hadden.
 - Schade aan de lading graan in het voorruim, welke zijn oorzaak vond door de brand in het voortussendek.
 - Schade aan de voormast door granaat scherven.
 - Schade in wingtank S.B.8 door granaat scherven.
 - Schade aan de bovenbrug door voltreffers.
 - Stuurboords midden reddingboot en achterste davit weggeschoten.
 - Schade aan alle andere reddingsboten door machinegeweervuur.
 - Twee reddingsvloten verloren.
 - Tijdmeter No. A Dobbie McInnes 10022 verloren gegaan bij het verlaten van het schip.
 - Schade aan S.B. zijde van het schip ter hoogte pompkamer en wing tank 3 S.B. door voltreffers.
 - Schade aan tanken stuurboord 1, 2 en 3 door torpedo's.
 - Steng weggeschoten van achtermast.
 - Schade aan het gehele schip door diverse granaatscherven.
 - Het bluswater zou nog schade veroorzaken aan de antimagnetische kabel en het 'centre castle'.
- Ten slotte:

"de feiten ...

spraken voor zichzelf, en toen het tot een leder was doorgedrongen wat er was gebeurd, hebben we een klein feestje gehouden. Maar moet u horen. Onze lading bestond o.m. uit een 89 kisten bier voor de Koninklijke Marine. Teruggelkomen in Fremantle bleek, dat er vrijwel uitsluitend door het gevecht, zo goed als geen bier meer over was. Ik telde nog vier flesjes. Wij naar de marine-kommandant en het verhaal verteld. Nou, ik werd voor het verlies van het hier aansprakelijk gesteld, en moest tien pond en een shilling schadevergoeding betalen. Goed, ik heb betaald en die kosten later weer doorgedeclareerd aan de Maatschappij. Ik ben er dus niet armer van geworden. Maar als ik vandaag de dag een biertje drink, kan ik me nog kwaad maken".

(Rehwinkel in de 'Leeuwarder Courant', 15-07-1961.)



SCHADE AAN DE TANKER ONDINA



Maanden later zouden de heer D. Erskine (rechts) en de heer J. Browning van de Shell Oil Company een door kogels doorzeefd mast van tanker Ondina inspecteren; op een werf in North Fremantle.

OP WEG NAAR FREMANTLE LEKEN DE GEWONDEN VERLOREN IN DE HITTE:

Adriaan Brevet, tot 'heelmeester' aangesteld, turende in het medische boek, deed wat hij kon doen om de gewonden te behouden. De zwaargewonden werden zo goed als mogelijk verbonden. Ze leden ontzettende pijnen; er waren geen pijnstillende middelen aan boord. Tegen de Chinese bemanning werd gezegd: "geef eens wat opium". Daar werd een slap aftreksel van getrokken. Dat werd aan de patiënten te drinken gegeven.

De HMIS Bengal, die ondertussen te Colombo was aangekomen, had verteld, dat de tanker Ondina gezonken was. Er werd verder verteld dat de HMIS Bengal een knaap van een Japanse hulpkruiser tot zinken had gebracht en een andere Japanse hulpkruiser op de vlucht had gejaagd.

De "roemruchte" proppenschieter werd gedemonteerd en in Colombo op een plein geplaatst, opdat een ieder zoveel heldenmoed kon eren.

Na vier dagen meende Rehwinkel dat de Ondina buiten gevaar was. Van Gelderen begon een verhaal de lucht in te seinen, dat niemand in de hele wereld geloofde.

Na drie uren stilte antwoordde Colombo: "I have heard you, Ondina". Fremantle bewaarde het stilzwijgen.

Iedereen meende dat het een Japanse truc was en dat een Japanse cruiser of hulpkruiser nog meer slachtoffers zocht in de Indische Oceaan.



De volgende dag verscheen er een **Catalina vliegboot** van Crawley Bay – toen vliegbasis in de Swan River – en eiste met zijn seinlamp uitvoerige berichten met alle bijzonderheden. Ondertussen was Van Gelderen druk bezig de Catalina alles in normale code per radio te vertellen. Maar de vliegboot gaf geen antwoord per radio.

Rehwinkel zei: "na alles wat ons overkomen is, nemen wij geen kansen, jongens. Houdt het kanon, de Oerlikons en de machinegeweren gericht op die vliegboot!"

En alle lopen draaiden mee met de cirkel van de Catalina.

Die seinde per lamp: "stop met die kanons op mij te richten".

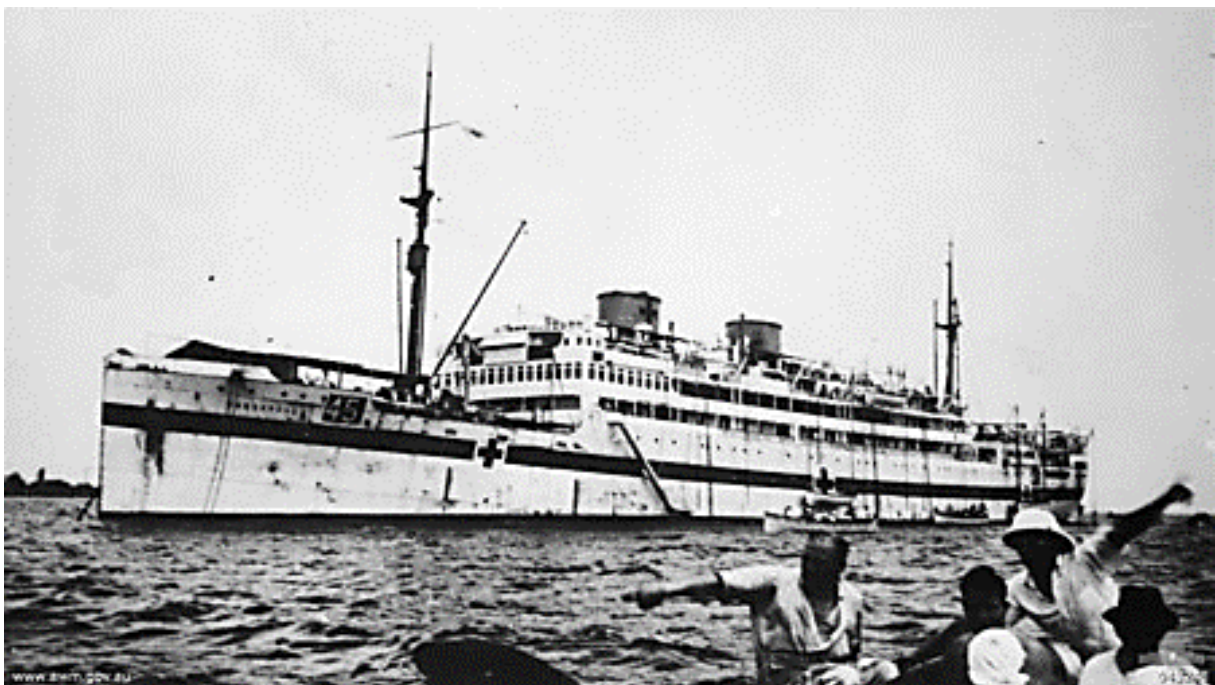
Rehwinkel werd verschrikkelijk boos en zei nare dingen. Hij pakte de seiner van de Ondina de seinlamp uit de hand en seinde zelf: "shut up, clear out and bring me a doctor. People are dying here!"



De Catalina verdween, kwam na een half uur terug en seinde: "op twee uur varen naar het westen ligt een hospitaalschip voor u gestopt".

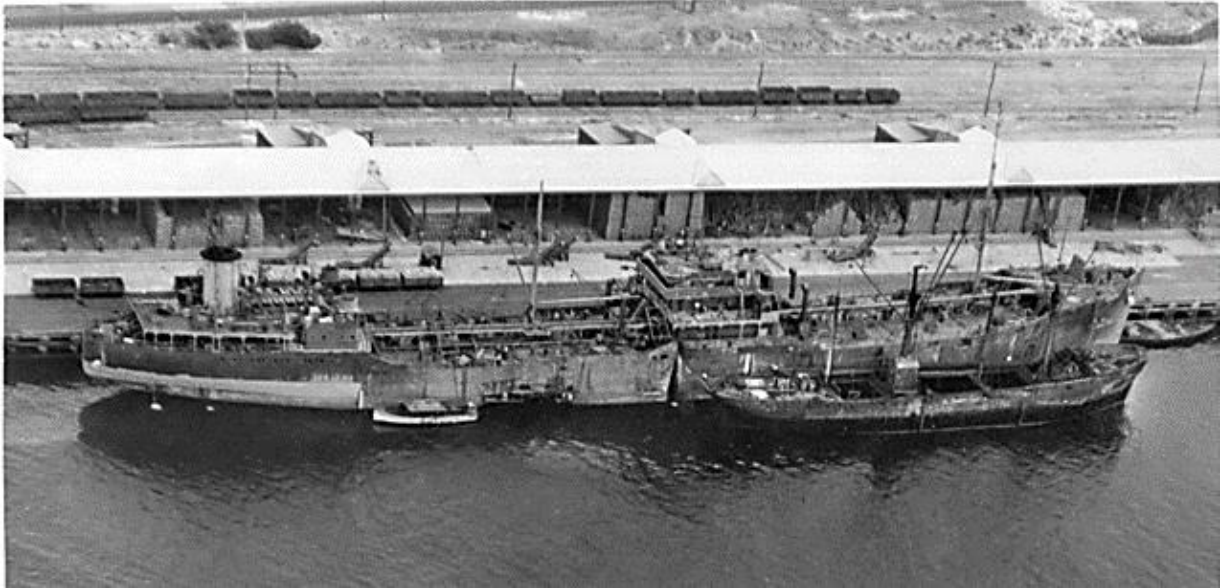
De Ondina voer er heen, maar op enige mijlen seinde het hospitaalschip: "kom niet dichterbij en zendt uw eigen sloep". Nog kon men niet geloven in de heldenstrijd van de Shell tanker Ondina.

De sloep van de Ondina haalde doctor Stuart uit Perth en een verpleger op van het Australische Rode Kruis-schip Wanganella; zij hebben met uiterste toewijding, net op het nippertje, de gewonden gered.



WANGANELLA

**OP 18 NOVEMBER 1942 BEREIKTE DE ONDINA DE HAVEN VAN
FREMANTLE:**



In Fremantle werd de Ondina gerepareerd.

SEAMEN LOST IN ACTION:



Willem Horsman

J.J.F. Niekerk

Soo Fuey

Fung Kam

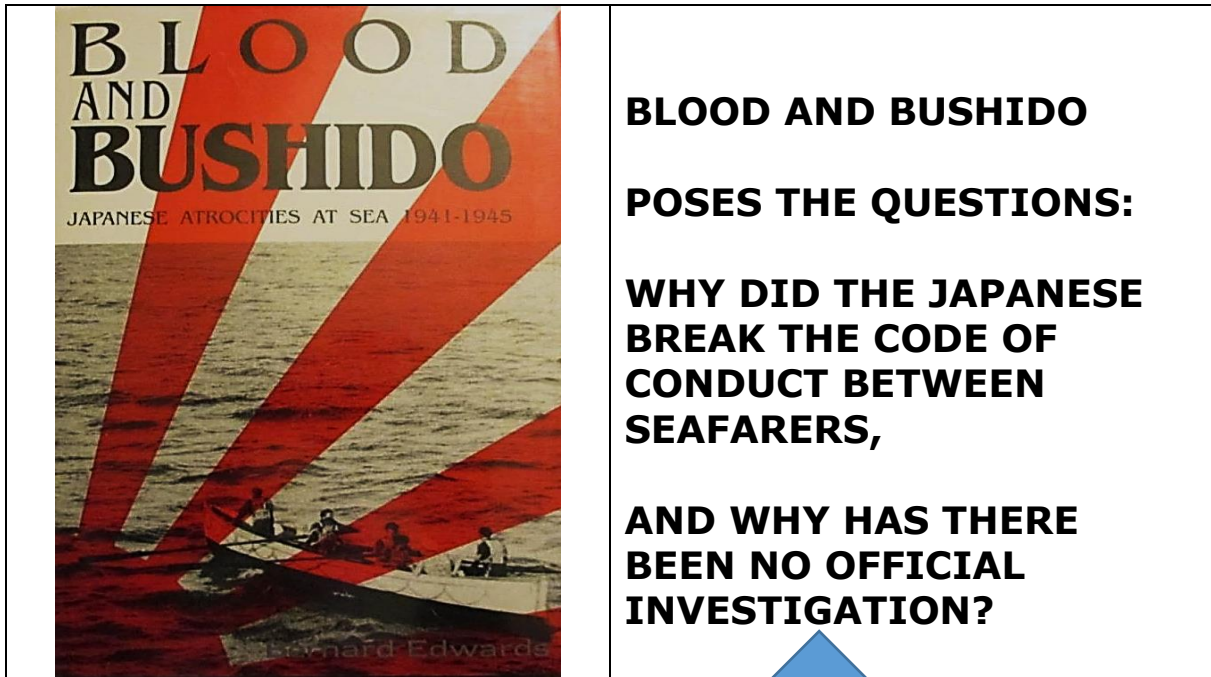
Hung Yung Chung

&

**76 Japanse zeelieden van de Hokoku Maru,
waaronder:**

(甲)船匠 児玉 強一 (45) 広島 (機)操機長 清水 宅三 (46) 兵庫 操機手 大塚 一恵 (39) 岡山
操機手 久保木 貞治 (45) 福岡 操機手 新屋 敦 常吉 (41) 鹿児島 操機手 中村 助治 (38) 鹿児島

OORLOGSMISDRIJVEN

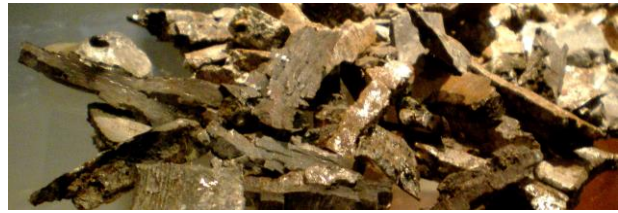


(Bernard Edwards heeft op blz. 43 – 68 de “Ondina-story” beschreven.
Hij stelde de vraag “and why has there been no official investigation?”)

GESCHUTSBEMANNING ONDINA



Munitiekist Ondina



De tanker Ondina had een geschutsbemanning, die uit Nederlanders, Engelsen en een Australiër bestond:



TANKER'S FINE SCORE IN FIGHT WITH JAPS



Canvas "score board" hanging from the barrel of the stern gun of the Dutch tanker *Ondina*, which shared in the sinking of a Japanese raider in the Indian Ocean. Lower picture shows two holes caused by enemy shells in the bow of the tanker, which reached an Australian port.—Department of Information pictures.

De Markenaar **Muus Visser**, op 19 juni 1914 geboren, was oorspronkelijk matroos van de Maatschappij Nederland. Visser kreeg in 1941 een opleiding tot kanonnier in Liverpool. Hij beleefde tijdens de oorlog ontelbare avonturen op een dozijn Nederlandse schepen. Hij werd tweemaal getorpedeerd en ontsnapte vele malen op wonderbaarlijke wijze aan de dood.

Zijn vader en zijn broer, ook zeelieden, brachten er in gevechten op andere Nederlandse schepen het leven niet af. Zijn broer werd zelfs onthoofd op een Japanse onderzeeboot. Zijn overige drie broers voeren allen tijdens de oorlog onder de Nederlandse vlag. Hun familie geschiedenis ligt door de eeuwen op zee, Neerland's domein bij uitstek. In 1949 vestigde hij zich te Applecross in West Australië. Hij was er machinesteller in de "Chamberlain" machinefabriek te Welshpool bij Perth. Hij kreeg twee zonen.

A 1942 SEA FIGHT
 The account of an Indian Ocean naval battle in 1942 (published yesterday) in which H.M.I.S. Bengal, a mine-sweeper, and the tanker Ondina sank a 10,000-ton Japanese cruiser recalled memories for a South Perth man. He is Mr. Muus Visser, of Suburban-road, who was the Merchant Navy gun-layer in the tanker. The action, he said, occurred seven days out from Fremantle. The Ondina was armed with a 4in. gun. The enemy cruiser's stern was blown off after a shell hit the deck.
 Now married to a Perth girl, Mr. Visser was awarded the Bronze Lion, a high Netherlands decoration for his part in the action.



Muus Visser



Patrick Francis Ryan, Nr 4192090 MRA, was schutter aan boord van de Ondina, Voor zijn aandeel in de strijd ontving hij het Bronzen Kruis.



Frank Ryan

Aan de schutter **Bertram Alfred George Hammond** - able seaman Royal Australian Navy Reserves, Service number PA1318 - werden de "Distinguished Service Medal" en het Bronzen Kruis toegekend.

Bertram Hammond

Tanker's Gunner Meets Former Shipmates

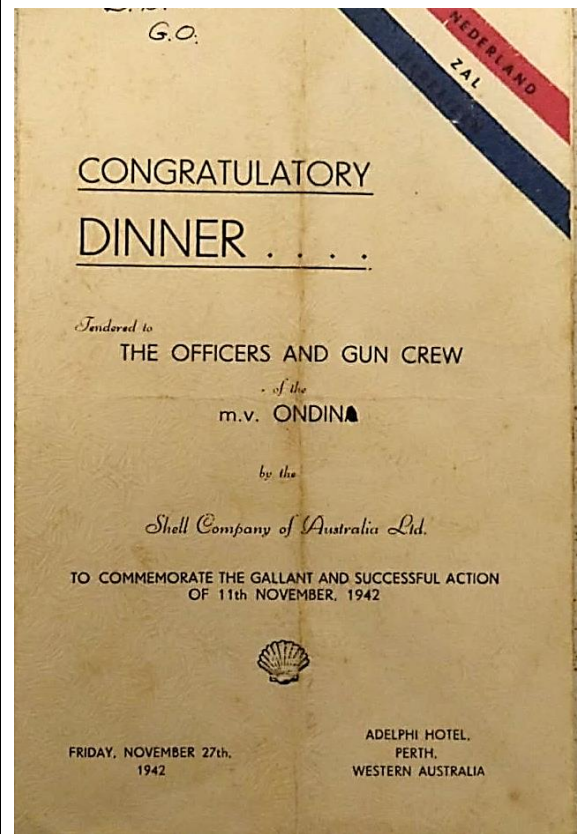
When the Dutch oil tanker Ondina, which achieved fame during the war by sinking an enemy raider, arrived at Port Adelaide yesterday it was met by former RAN Gnr. B. Hammond, who fired the shot which sank the enemy ship. Hammond, who is now discharged and working at Port Adelaide, was decorated by Queen Wilhelmina of the Netherlands after the exploit. Here Mr. Hammond (right) is seen greeting three of his former shipmates (left to right), H. S. Leys, J. Vandenberg and C. C. Alderik.



HET VIERN VAN DE OVERWINNING

DOOR DE BEMANNING VAN DE ONDINA:

Op 27 november 1942 werd door de Shell Company of Australia Ltd. aan de officieren en bemanning van de Ondina een 'dinner' aangeboden in het Adelphi Hotel te Perth.



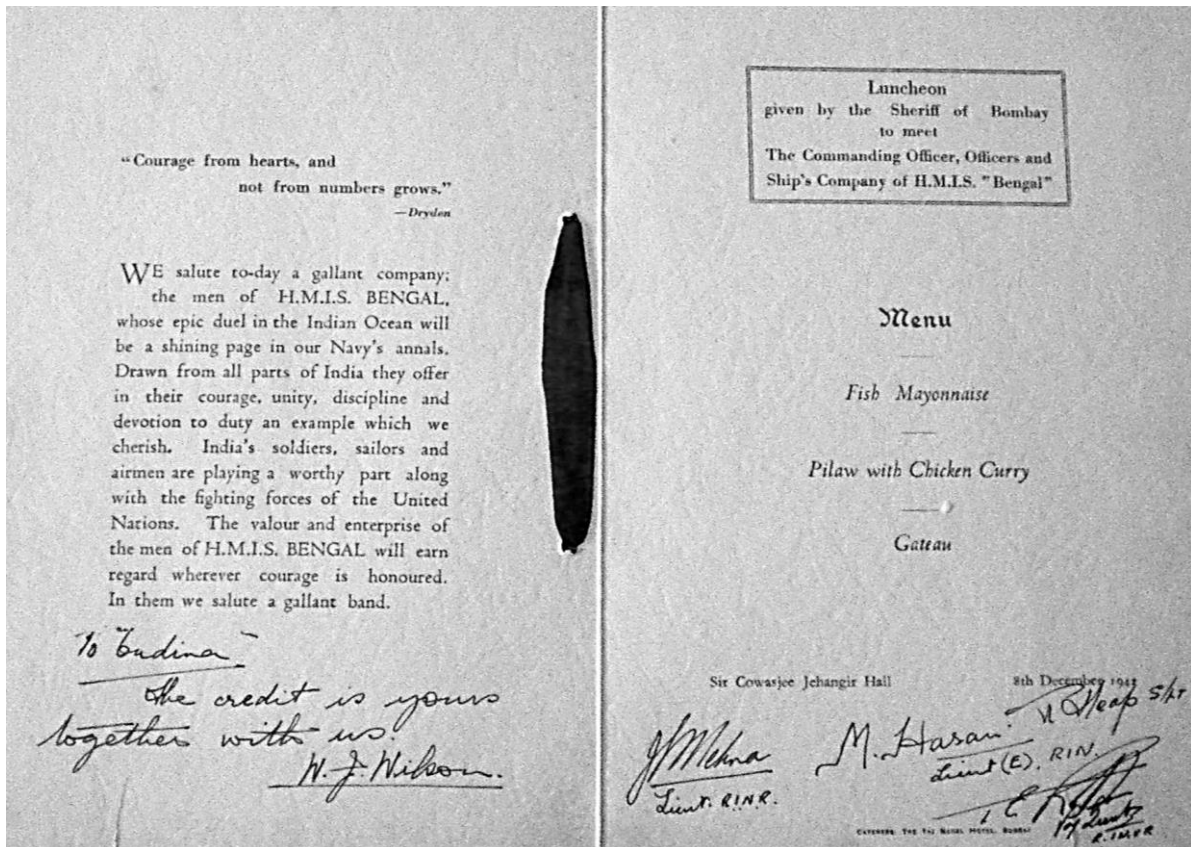
DINNER IN PERTH



DINNER IN PERTH

HET HULDIGEN VAN DE BEMANNINGSLEDEN VAN DE BRITS-INDISCHE MIJNENVEGER BENGAL.

Op 8 december 1942 werd door de Sheriff Van Bombay aan de bemanning van de H.M.I.S. Bengal een feestelijke lunch aangeboden. Vooraf gegaan door een parade door de stad, waarbij gedefileerd werd voor de Gouverneur van Bombay en andere vooraanstaande autoriteiten:



HET “BOOSTEN” VAN DE ROL VAN DE HMIS BENGAL

Het bleek in februari 1943 dat de Engelse Navy de rol van de HMIS Bengal wilde 'boosten', terwijl die van de Ondina geminderd moest worden: zie brief van J.A. Smaal.



J.A. Smaal, die als Officier Handelsbescherming bij de Koninklijke Marine te werk was gesteld in Bombay, had in de zaak van de “Ondina-story” een beperkte rapporterende rol.

Smaal was weliswaar burger en logistiek werkzaam bij de Ned. Handel Maatschappij in Tegal (midden Java) maar had een nautische achtergrond (15 jaar stuurman bij de SMN). Het gouvernement, waaronder de Marinestaf o.l.v. Adm. Helfrich, ervoer de toenemende druk van de Japanse strijdkrachten en besloot enige maanden voor Pearl Harbor burgers op te roepen ter versterking van de strijdkrachten. Zo kwam Smaal op basis van zijn achtergrond terecht bij de Marinestaf in Batavia/Jakarta. Samen met anderen moest Smaal de koopvaardijzaken en een eventuele evacuatie gaan voorbereiden. Het gezin bleef achter in Tegal. Maanden later, na de slag op de Javazee, kwam er bij zijn echtgenote een niet onderbouwd telegram binnen, met de korte mededeling: “een tas te pakken en te vluchten”. Na wat strubbelingen (zij weigerde) gebeurde dat op aanwijzing van een van een bevel voorziene en naar haar toegestuurde marechaussee wel. Met het s.s. Roggeveen van de KPM voer het gezin zigzaggend naar Colombo en werd vandaar uit vervoerd naar Bombay. Pas daar, maanden later, zagen ze Smaal terug (in uniform KM). Tijdens WO2 zagen ze hem weinig. Zijn taken waren tweeledig : het samen met geallieerden samenstellen van konvooien en tussentijds met Catalinas vliegen naar die plekken, waar schepen waren getorpedeerd. Daar moesten overlevenden worden gehoord en verslagen worden gemaakt. Na WO2 duurde de debriefing lang en waren er nog zaken af te handelen, want Smaal werd pas door de KM vrijgegeven in 1949, waarna hij weer voor de NHM (later ABN) naar Tegal, en naderhand Surabaya, ging en de wederopbouw ter hand kon nemen. Vanaf 1955 werkte hij als burger mee aan de overdracht van de NHM aan de Indonesische autoriteiten; Smaal werkte tot 1957, het jaar dat Sukarno van de Nederlanders afstand nam.

Officier voor Handelsbescherming
B O M B A Y.

B B 25

MAR 26 1943

Bombay 12 Februari 1943.

No: HB/N/13.

Onderwerp: Tanker "Ondina"/H.M.I.S. "Bengal".

G E H E I M.

Dr. G. L. H. G.

g. L. H. G.

het is wel goed, een beknopte brief
an de Min v Mar. te ontwerpen die
bevol. a de Antwoord
b de vordering van de
c het standpunt op/Smul.

Ik heb de eer U Hoogedelgestrenge het volgende mede te deelen
hierbij refereerende aan mijn brief HB/N/4 dd. 9 December j.l.

De Consul-Generaal, hier op zijn jaarlijksch bezoek aanwezig
begon zich plotseling voor de actie "Ondina"/"Bengal" te interesseeren
dit mede naar aanleiding van een hier op 4 Februari j.l. gehouden
filmvoorstelling ten bate van R.I.N. amenities, waarbij de "Bengal"
wederom op den voorgrond werd geschoven en de "Ondina" in het geheel
niet werd genoemd.

De C.G. verzocht mij hem een resumé te verstrekken van
hetgeen mij omtrent de "Ondina"/"Bengal" bekend was, meer in het
bijzonder hoe de bemanning hier was gehuldigd. Ik heb den C.G. toen
een uitknipsel van de "Times of India" gegeven van 9 December 1942,
welk uitknipsel ik U reeds als bijlage van mijn hoogerangehaalden
brief deed toekomen.

De Consul is nl. van meening dat wij (Nederlanders) er
niet mee accoord moeten gaan dat hier in Britsch-Indie de "Bengal"
alle eer van de actie krijgt. Hij heeft de C.G. hiervan getracht te
overtuigen en wil de C.G. na zijn terugkomst in Delhi de zaak
aldaar nader onderzoeken en onder de aandacht der Nederlandsche
Regeering brengen. Ik kan mij hiermede niet geheel vereenigen en
heb ik dit den C.G. laten blijken in het bovengenoemde resumé
waarbij door mij de volgende toelichting werd gegeven:-

"Tijdens een later gesprek met de Commodore R.I.N. (Commodore
Rattray) kwam en-passant de "Bengal"/"Ondina" kwestie ter sprake.
De Commodore zei dat ongetwijfeld onze menschen van de "Ondina"
wel een goed onthaal in Australie zullen hebben gehad. Hieruit
maak ik op dat elke partij (indien men het zoo wil noemen) zijn
eigen menschen huldigt, ongeacht de juiste toedracht van de zaak.
Het is voor de R.I.N. (Vice Admiraal Sir Herbert Fitzherbert) van
zeer veel waarde dat de actie geheel op de creditzijde van de
"Bengal" komt. De daad dringt tot in de diepste hoeken van India
door en stimuleert de oorlogsgeest, wat hier juist zoo bijzonder
noodig is. Ook de vijand mag wel weten dat de R.I.N. iets heeft
gedaan, opdat de R.I.N. niet als een quantité négligeable beschouwd
worde! Verder heeft het als gevolg gehad dat het zelfbewustzijn
der Indiërs is versterkt, de Sheriff heeft hieruit politieke munt
geslagen doch alle goedgezinde Indiërs voelen zich sterker. Uit
de bijgevoegde plaatjes, geknipt uit de "Penjoeloeh" (Maleisch blad
uitgegeven in Australie) blijkt dat de "Ondina" de eer opeischt.
Het schip had, zocals daaruit blijkt een gemengde Hollandsch/Engelsche
kanonniersbezetting, het ware nog prettiger geweest indien de gun-
crew geheel uit Hollanders had bestaan. Hierop werd door mij
overigens reeds geregeld aangedrongen, doch wij hebben ze blijkbaar
niet. Tijdens de feestelijke lunch bovengenoemd vroeg ik den

Commandant van de "Bengal" met zijn Officiieren de lunchkaart te willen teekenen, waarop hij vroeg of hij er iets bij mocht schrijven daar ik het plan had deze kaart aan de "Ondina" te doen toekomen. Hij schreef er op: "To "Ondina": The credit is yours, together with us." Dit was zeer sympathiek, Lieut. Comdr. Wilson schijnt mij niet iemand toe die de daad van de "Ondina" zou kleinsieren, doch hij heeft vermoedelijk wel instructies gekregen wat in het publiek te zeggen en wat niet. Wel zeide hij mij na mijn speech dat het hem speet de "Ondina" niet aangehaald te hebben in zijn eigen rede, en gaf als zijn opinie te kennen dat indien de "Ondina" haar eigen weg zou zijn gegaan het er voor de "Bengal" slecht zou hebben uitgezien."

Ik heb aan het bovenstaande echter nooit verdere ruchtbaarheid gegeven, in mijn positie kan ik geen actie, hoe klein ook, gaan voeren ten gunste van de "Ondina", daar ik weet hoe men er hier op gesteld is de "Bengal" de eer te geven. Ik acht een dergelijke actie in deze tijden zelfs beslist onjuist en onkiesch: misschien kunnen later de juiste feiten gepubliceerd worden. M.i. zou de juiste weg zijn beide schepen evenveel eer te geven, daar er toch steeds een element van twijfel zou blijven bestaan indien een der schepen het gelukkige schot zou claimen."

Ik acht deze kwestie van voldoende belang voor onze reputatie in de Britsche gebiedsdeelen, reden waarom zij voor de goede orde hierbij ter uwer kennis wordt gebracht.

Inmiddels bracht zoo juist de Consul-Generaal een bezoek aan mijn kantoor, mededeelende dat hij zich met mijn uiteenzetting kon vereenigen en het achteraf ook beter oordeelde de kwestie in Britsch-Indie niet aan het roeren te brengen. Niettemin achtte hij het gewenscht de Ned. Regeering van alle hem nu bekende feiten op de hoogte te brengen opdat na dezen oorlog de historie op de juiste wijze geschreven zou worden.

De Luit. ter Zee der 1e. klasse KMR. vsd.
Officier voor Handelsbescherming Bombay.

J. A. SMAAL.

Aan:
Het Hoofd van de Afdeling,
Handelsbescherming,
NEW YORK.

Copie aan: B.S.O. Colombo.

"Voor Fitzherbert was het van zeer veel waarde dat de actie op 11-11-1942 geheel op de creditzijde van de "Bengal" zou komen."



**Sir Herbert
Fitzherbert**



Fitzherbert werd geboren in Kingswear, Totnes, Devon, zoon van Samuel Wyndham Fitzherbert. Zijn loopbaan begon in 1900 bij de Royal Navy; hij werd opgeleid aan boord van de HMS Britannia. Hij werd benoemd tot waarnemend Sub-luitenant in 1905, en werd bevorderd tot Sub-luitenant in het volgende jaar. Fitzherbert promoveerde tot luitenant in 1907. Tijdens de eerste Wereldoorlog diende hij als een vlag luitenant admiraal van de vloot Sir John Jellicoe (later de Earl Jellicoe) bij de Slag van Jutland, waarvoor hij werd benoemd tot een CMG in 1919. Ook werd hij onderscheiden met de Legion d'Honneur en de Russische Orde van St. Anne voor zijn dienst tijdens deze slag. Fitzherbert werd bevorderd tot Commandeur in 1917 en tot Kapitein in 1924. Van 1926-1928, beval hij de kruiser HMS Coventry. Hij deed ook dienst als de Chief stafofficier bij de Middellandse Zee Vloot. Hij diende als Naval assistent van de First Sea Lord, Sir Frederick Field, van 1929 tot 1930. Van 1931-1932 werkte hij bij het Imperial Defence College en werd toen benoemd tot commandant van de Signal School in Portsmouth. Van 1934 tot 1936 had hij het bevel op de kruiser HMS Devonshire in de Middellandse Zee. Fitzherbert kreeg toen een promotie tot Rear-admiraal. Na het volgen van de Senior Officers War Course in Greenwich werd hij benoemd tot Vlag commandant bij de Royal Indian Marine. Hij promoveerde tot vice-admiraal in 1939; werd geridderd met de KCIE in 1941. Fitzherbert ging in 1943 met pensioen. Hij werd vervolgens aangesteld als Flag Officer in Charge te Tunesië; hij diende daar tot 1944. In 1946 werd hij gepromoveerd tot Admiraal en stierf in 1958; 73 jaar oud. Fitzherbert was getrouwd met Rachel Hanbury.

DE ONDINA OP WEG NAAR DE EXMOUTH GULF

De tanker Ondina werd op middernacht 14/06/1943 overgenomen door de USA Navy.

Na reparatie vertrok de Ondina in juni 1943 vanuit Fremantle naar de **Potshot basis** in de **Exmouth Gulf**:

C.O.C.

British — MOST SECRET
U.S. — SECRET

GENERAL HEADQUARTERS
SOUTH WEST PACIFIC AREA
Combined Operational Intelligence Centre

DAILY NAVAL SUMMARY

Part I: Allied and Enemy Activity.
Part II: Allied and Enemy Order of Battle

No. 458 Date: 21st June, 1943

P A R T I.

A. SOUTH WEST PACIFIC AREA

1. NORTH EASTERN AREA

(1) ALLIED FORCES

(a) At Sea to 1200/21:

3. SOUTH WESTERN AREA

(1) ALLIED FORCES

(a) At Sea to 1200/21:

(1) YP.286 departed Fremantle 1240/18 for Exmouth Gulf ETA 1700/21.
(2) "ISABEL" "SC.751" escorting "ONDINA" departed Fremantle 1720/18 for Exmouth Gulf ETA 1200/23.

(b) In Harbour:

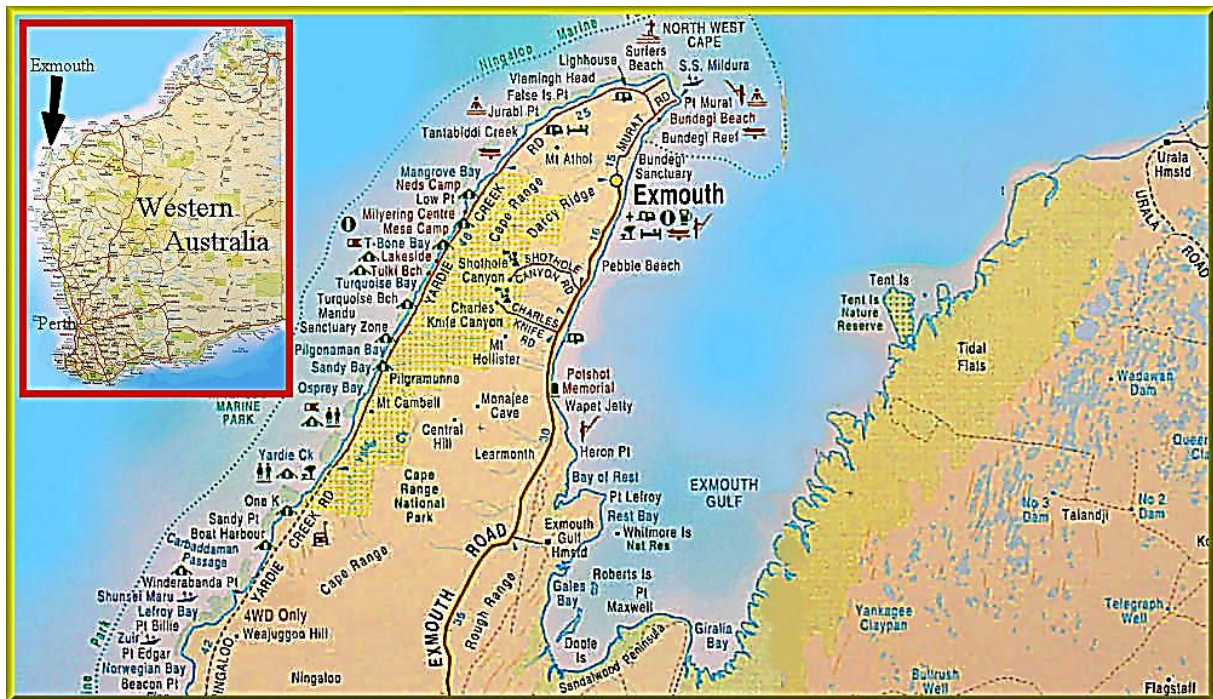
Fremantle	- Warships & Aux. -	"TROMP" "VAN HEEMSKERK" "VAN JA. EN" "TJERK HIDDUS" "DUBBO" "HORSHAM" "OTUS" "WHIPPOORWILL" SC.739 "PELIAS" "W.B. PRESTON" "GOLDSTAR"
Exmouth Gulf	- Warships & Aux. -	"HERON" "CHILDS" "LARK" YP.286 "CHANTICLEER"

"Potshot" was de codenaam voor de basis voor onderzeeërs, die gebruik zouden maken van de tender USS Pelias. Er was een vliegveld aangelegd ter verdediging van deze basis. "Z Special Unit" zou Potshot als uitvalsbasis voor de "operatie Jaywick" in september 1943 gebruiken. De basis was een kleine marinebasis van de West-Australische stad Exmouth; ver verwijderd van de steden zoals Perth.

Deze hoofdstad van Western Australia lag op 1270 kilometer / 789 mijl afstand; Darwin in het Northern Territory lag op 3.366 kilometer / 2092 mijl.

Op de basis Potshot zou stookolie voor de scheepvaart, marine destillaat en vliegtuigbrandstof worden geleverd. Daarvoor zouden vier 2.000-ton gelaste stalen tanks worden aangelegd in de haven van Onslow (het huidige Exmouth). Deze tankopslag werd rond oktober 1943 voltooid. Tot die tijd werd er in het Potshot marine depot een drijvende opslagfaciliteit gerealiseerd.

Hier werd de Ondina op 22 juni 1943 om 20.30 uur verankerd:

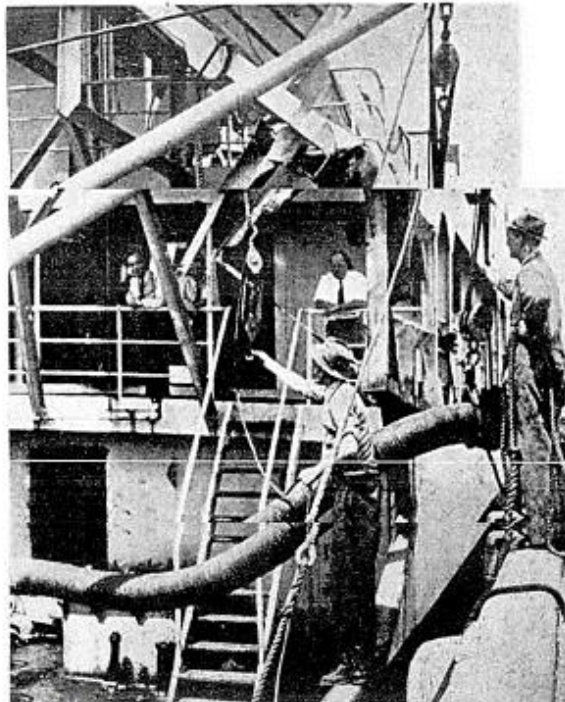


TANKER ONDINA IN DE 'GULF OF EXMOUTH





TANKER ONDINA IN DE 'GULF OF EXMOUTH



In Exmouth Gulf WA werden diverse Amerikaanse schepen door de tanker Ondina bijgetankt:

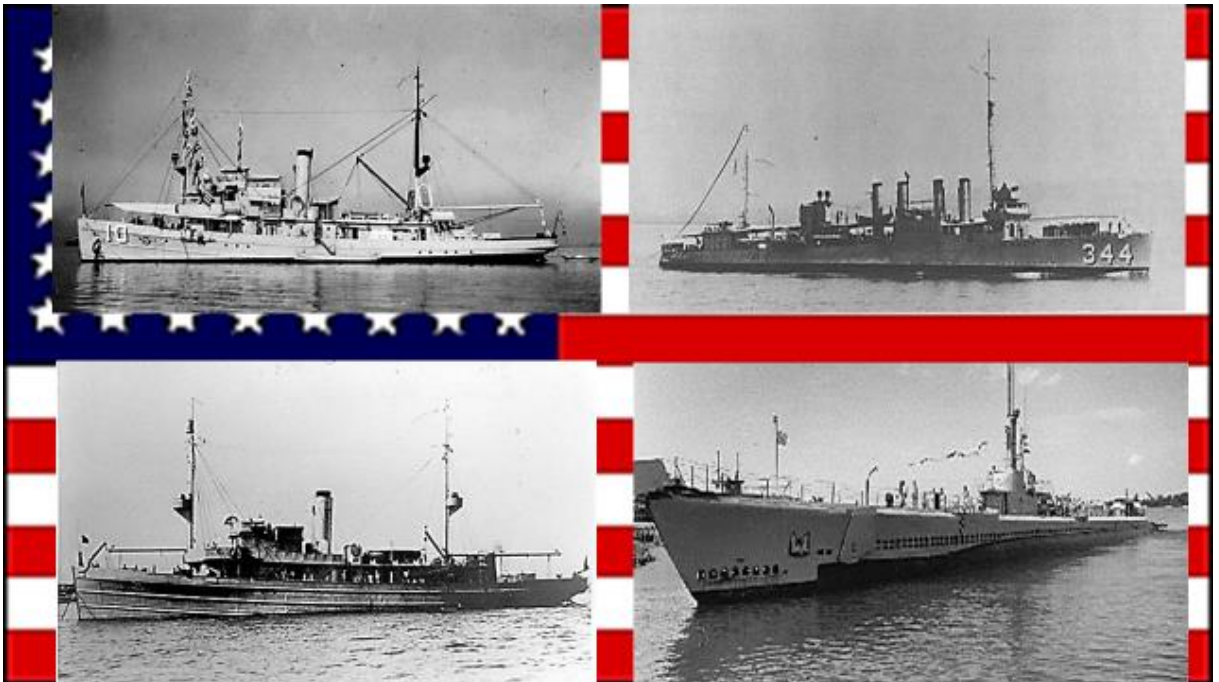
23 juni 1943, USS Isabel (PY10): 23.000 US gallons stookolie;

3 juli 1943, USS Heron (AM10);

4 augustus 1943, USS William B Preston: 41.549 US liter stookolie;

20 september 1943, USS William B Preston: 289 US gallons diesel,
25.074 US gallons AVGAS en 61.474 US gallons stookolie;

21 september, USS Lark (AM21):



4 november 1943, USS Bowfin (SS287) en USS Bellfish (SS286);

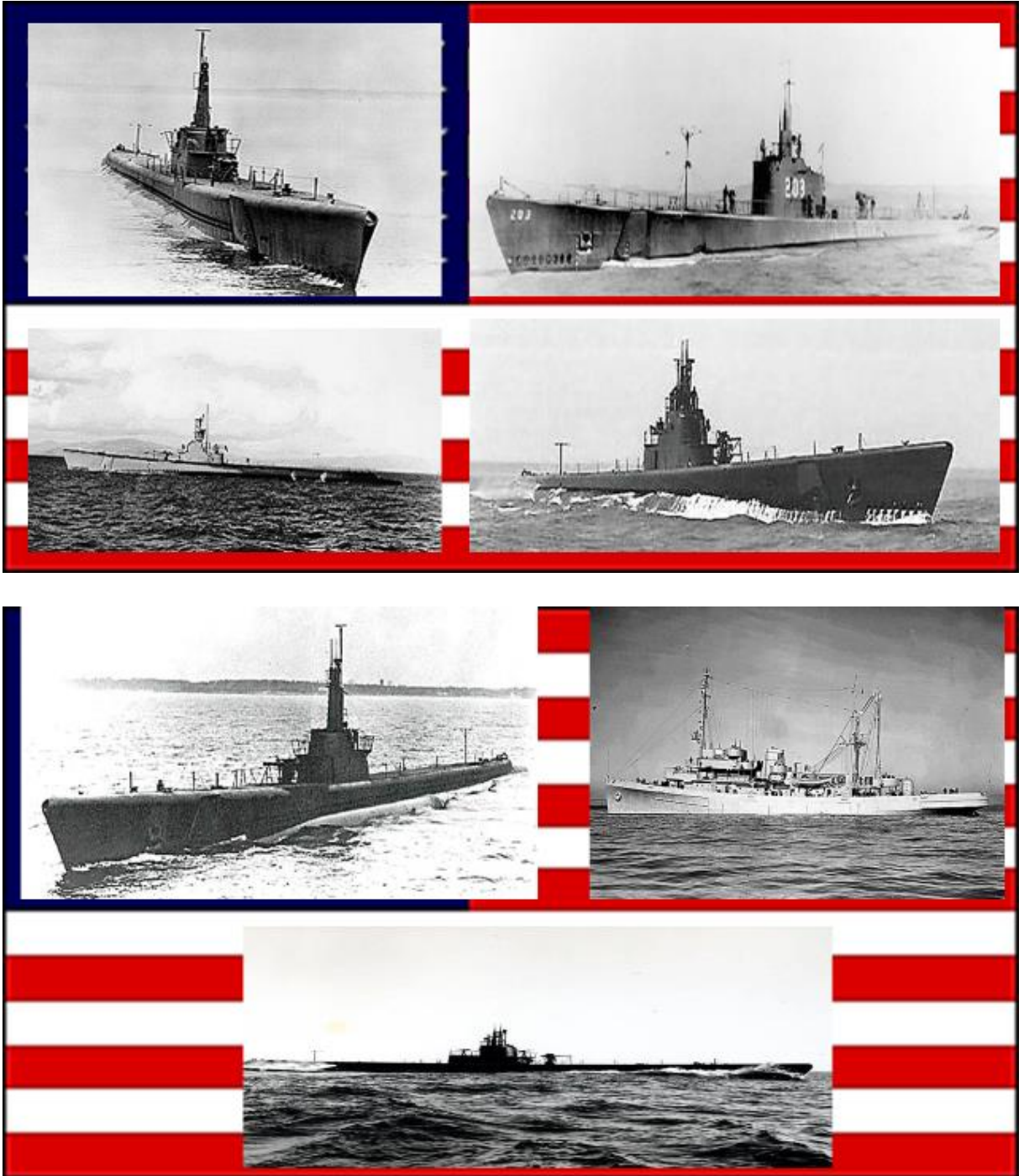
10 november 1943, USS Tuna (SS203): 10.160 US gallons diesel;

27 november 1943, USS Puffer (SS268): 13.300 US gallons diesel;

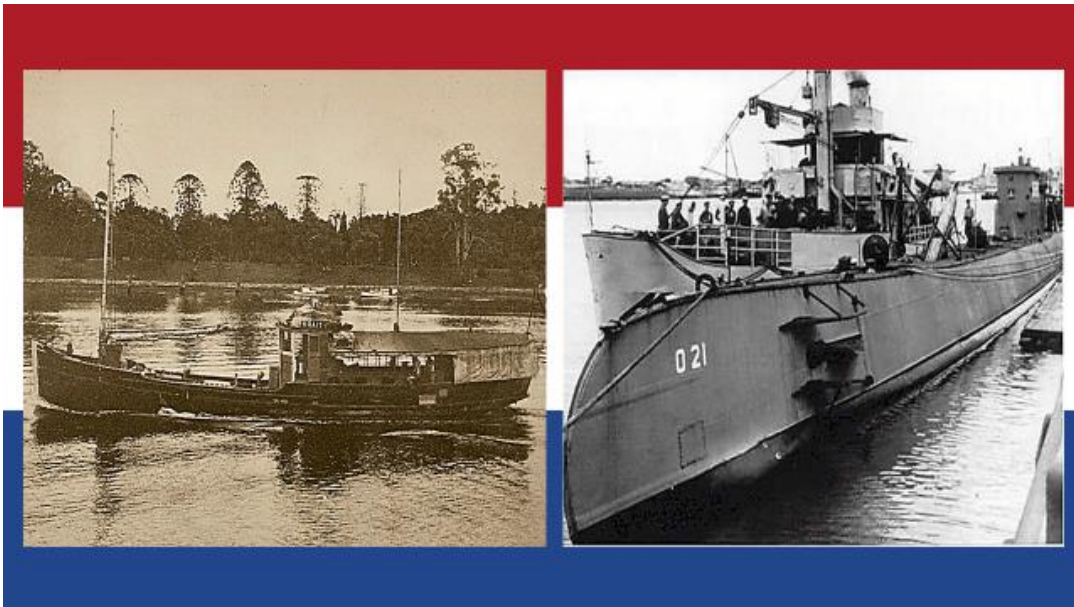
2 december 1943, USS Pompon (SS267): 9500 US gallons diesel;

4 december 1943, USS Cabrilla (SS288): 9760 US gallons diesel;

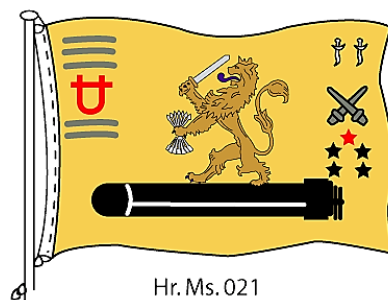
7 december 1943, USS Chanticleer (ASR7):



Ook leverde de Ondina brandstof aan de Nederlandse schepen de Krait en de O 21:



021



Hr. Ms. 021

DE ONDINA VOOR DEFINITIEVE REPARATIE NAAR TAMPA

Tegen het einde van 1943 waren olietankers schaars. Er werd besloten om de Ondina naar de Verenigde Staten te laten varen om een grote reparatie te laten ondergaan. Daarvoor ging ze eerst op weg naar Melbourne waar haar romp voldoende werd versterkt voor de reis over de Stille Zuidzee. Aan boord was er een bemanning van Nederlandse officieren en een Chinese bemanning. Net toen het schip op het punt stond uit Melbourne vertrekken deserteerde een deel van de Chinese bemanning. Er werd besloten om de reis voort te zetten.

De Ondina ging flink tekeer: het was indrukwekkend om te zien hoe de hoge, donkergroene golven vanaf de horizon in eindeloze rijen op het schip afrolden en het schip keer op keer optilden en weer lieten zakken. De een na de andere golftop verrees dreigend krullend en liet de Ondina tegen een muur van water knallen. Het schip trilde over zijn hele lengte om vervolgens kreunend onder de kolkende, schuimende massa bijna te verdwijnen.

De reis was vierennegentig dagen lang en het leek een eeuwigheid te duren voordat het Panamakanaal werd bereikt. Hier kreeg men een order om naar Tampa/Florida te varen voor een volledige restauratie:

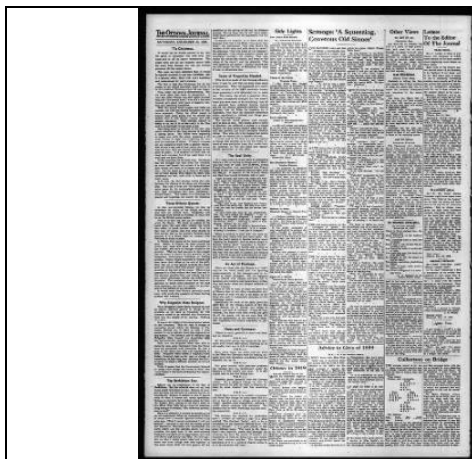


Uit een brief over "War Risk" is gebleken dat de reparatiekosten £ 81.500,= bedroegen.

HET OUDE KONVOOILEVENTJE WERD WEER OPGEPAKT

Na deze reparatie voer de tanker Ondina ettelijke malen over de Atlantische Oceaan, onderwijl de onderzeeboten ontwijkend. De brandstof – vaak veertien miljoen liter vliegtuigbenzine – was bestemd voor de Royal Air Force.

Het oude konvooleventje was weer opgepakt. Vanaf december 1944 gingen een aantal runs van de Ondina naar de haven van Antwerpen.

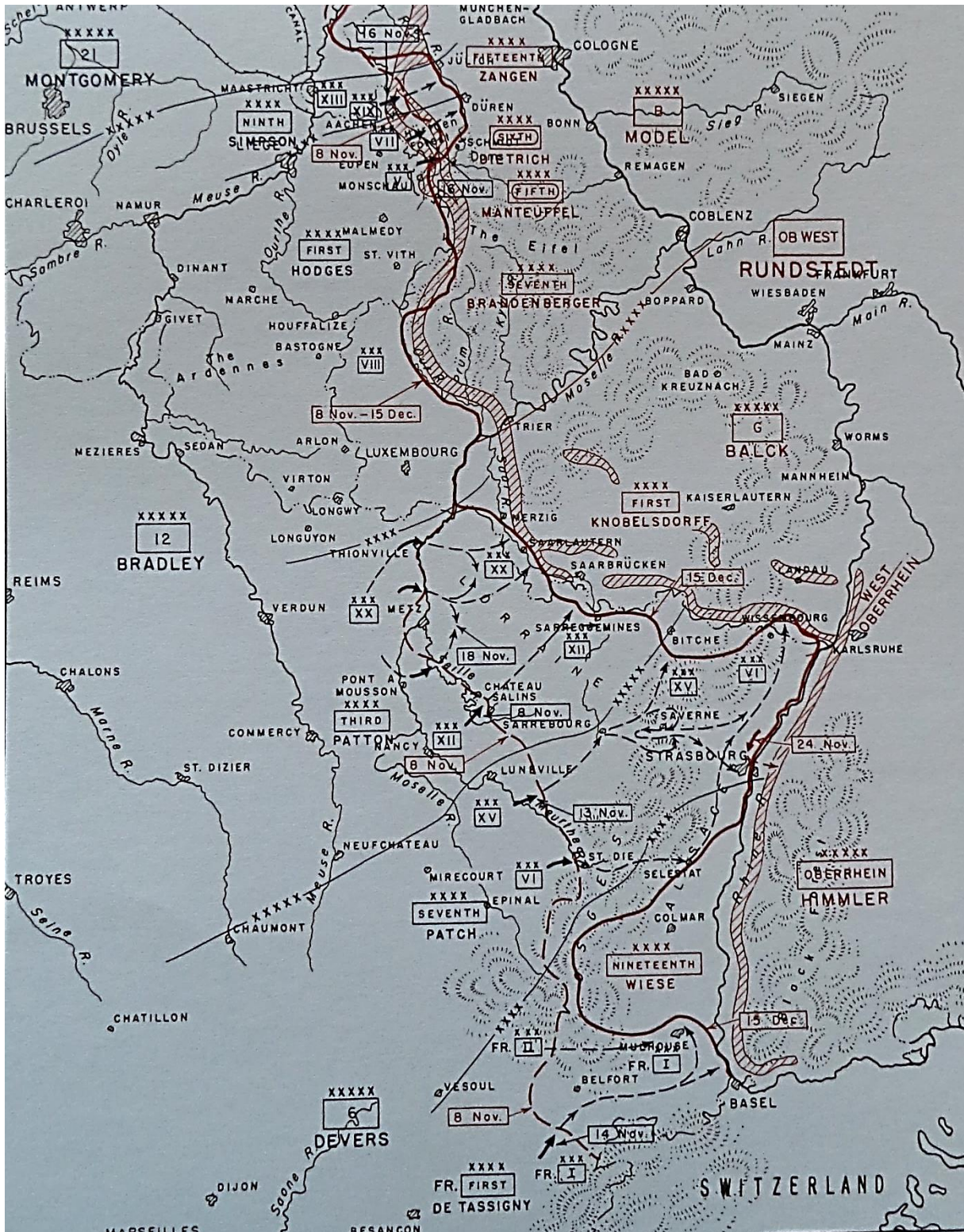


“Begin december 1944, toen de haven van Antwerpen voor de geallieerde scheepvaart was opengesteld, had de tanker Ondina de eer om de eerste tanker te zijn, die gasolie bracht voor de geallieerde troepen die op weg waren naar Aachen.”

In: “The Ottawa Journal”,
December 23, 1944, Page 8.



HAVEN VAN ANTWERPEN, DECEMBER 1944



DE STRIJD ROND AACHEN, DECEMBER 1944.

De tanker Ondina vervoerde vanaf december 1944 tot half februari 1945 olie vanuit Southend UK olie naar de haven van Antwerpen. De brandstof was bestemd voor de strijd rond Aachen.

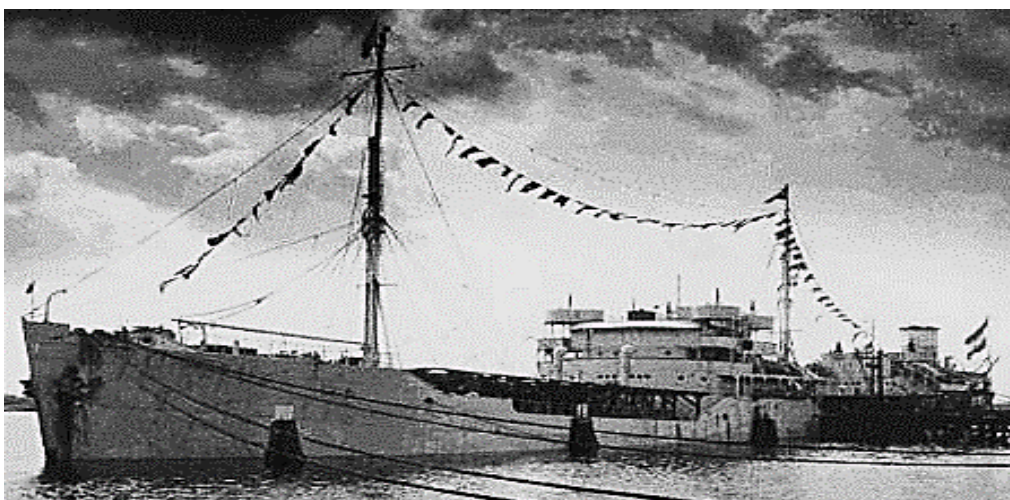
JUNI 1945: DE TANKER ONDINA LIEP DE PETROLEUMHAVEN VAN ROTTERDAM BINNEN

Begin juni 1945 waren er voor het eerst sinds meer dan vijf jaar weer tankboten in de Petroleumhaven te Rotterdam binnengelopen.



De eerste tankers waren de Nederlandse Shell-tanker Ondina en het Engelse schip Scottisch-American.

De Ondina bracht 5000 ton gasolie en 3000 ton petroleum mee; de gasolie was bestemd voor de binnenvaart, de petroleum voor vervoers-, verlichtings-, en verwarmingsdoeleinden. De Scottisch-American had 9600 stookolie bij zich, bestemd voor de elektrische centrales in Rotterdam, Velzen en Amsterdam.



De morgen na aankomst werden de gezagvoerder van de Ondina, kapitein Koops, en zijn officieren in de officiersmess van het schip officieel door de directie van de Bataafse Petroleum Maatschappij, het Rotterdamse Havenbedrijf, het Militair Gezag te Rotterdam en de SHAEF-Mission to the Netherlands welkom geheten. De heer A.H.J. Otto sprak namens de Bataafse, de heer Kooymans in zijn functie als directeur van het Havenbedrijf en kol. Van Leeuwen als Militair Commissaris voor Rotterdam. Namens de Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force was lt.col. E. Bowes aanwezig.

De Petroleumhaven, waar de installaties van de Shell waren gevestigd, zou weer als vanouds het centrum voor aanvoer, opslag en distributie van olie en benzine worden. Voor de oorlog werd van hieruit geheel Nederland en een groot deel van Europa bevoorrad, vandaar, dat de capaciteit ervan zeer ver uitging boven wat Nederland normaal per jaar verbruikte. De Nederlandse consumptie bedroeg voor de oorlog zo'n 300.000 ton per jaar, terwijl op de terreinen van de B.P.M. aan de Petroleumhaven ongeveer 700.000 ton opgeslagen kon worden.

Van de ongeveer 200 tanks, die in 1940 intact aanwezig waren, waren tegen het einde van de oorlog de meeste door de Duitsers opgeblazen, nadat een deel reeds door geallieerde bombardementen was vernield. Na de capitulatie waren er van alle tanks slechts vier intact. Twee waren sindsdien gerepareerd, zodat in juni 1945 met 6 tanks, waarin ongeveer 20.000 ton geborgen kon worden, kon worden gewerkt Voor de eerste behoeften was dit voldoende. Ruwe olie kon in 1945 nog niet verwerkt worden, maar herstel van de daartoe nodige installaties was binnen vrij korte tijd mogelijk. De hiervoor vereiste materialen werden snel aangevoerd.

Met opslag en distributie kon echter wel worden begonnen. De schepen, die enkele honderden tonnen per uur aan wal konden pompen, waren binnen enkele dagen leeg.

De Ondina zou slechts kort in Rotterdam blijven, zodat de bemanning, waarvan sommigen in jaren hun families niet hadden gezien, haar tijd hard nodig had.

MOED EN TROUW

Tijdens de vestiging van de Nederlandse regering in Londen veranderden enkele ministeries van naam. De indeling voegde zich naar de tijdsomstandigheden. Defensie viel op 28 juli 1941 uiteen in Oorlog en Marine. Naast Algemene Zaken ontstond op 23 mei 1942 het Ministerie van Algemene Oorlogsvoering voor het Koninkrijk. Uit Economische Zaken, juist voor de aanvang van de oorlog op Nederlands grondgebied omgedoopt in Handel, Nijverheid en Scheepvaart, ontsproot op 31 mei 1944 nog een zelfstandig ministerie, dat van Scheepvaart en Visserij. Koloniën kreeg op 23 februari 1945 als nieuwe naam: Overzeese Gebiedsdelen.

Tot het hierboven genoemde scheepvaartministerie behoorde de koopvaardij, die zich in de jaren van de Tweede Wereldoorlog danig weerde. Zij leverde in de oorlogsjaren zes ridders in de Militaire Willems-Orde op: de heren B.B. Bakker, W.M. Herkemij, H.W. Hetteema, W. Horsman, C.V. Posthumus en A. Romijn.

Koningin Wilhelmina was uiterst trots op de koopvaardij, door haar, naast zee-, land- en luchtmacht, 'mijn vierde macht' genoemd.



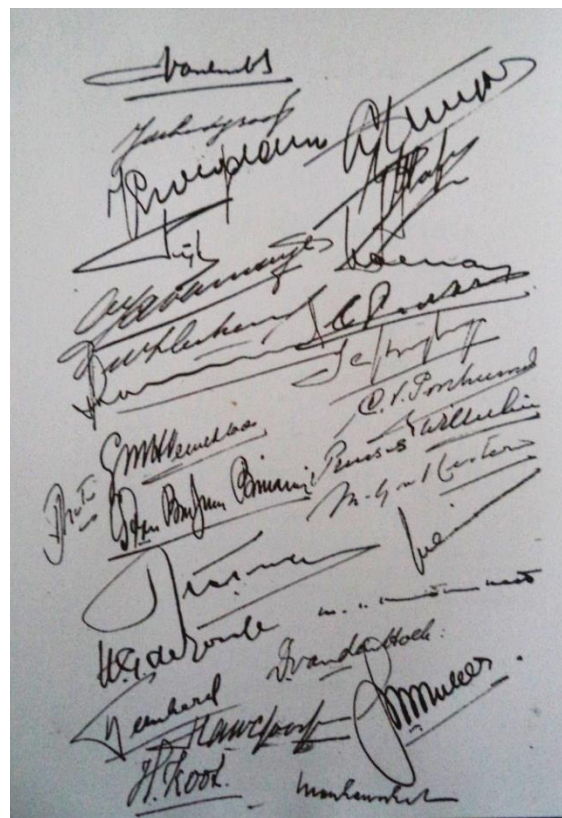
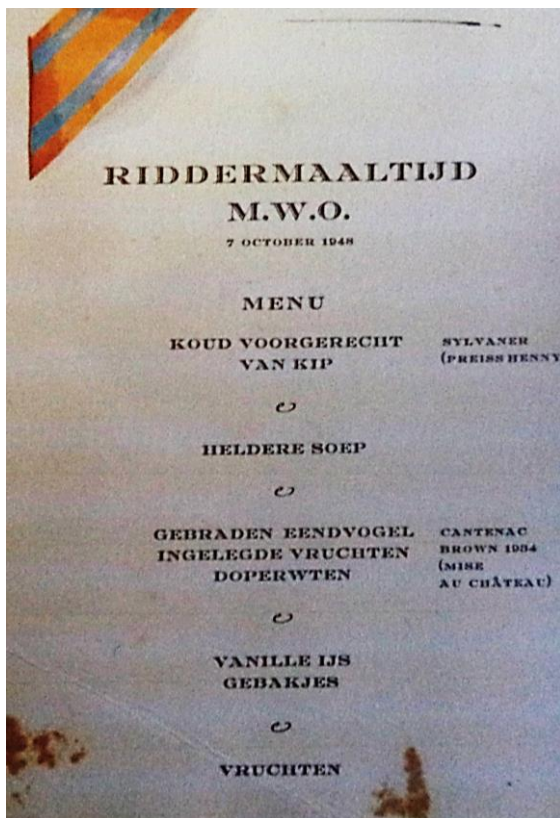
AAN WILLEM HORSMAN WERD IN 1943 POSTUUM DE MILITAIRE WILLEMS-ORDE VERLEEND.



BARTELE BROER BAKKER WERD EVENEENS MET DE M.W.-O. ONDERSCHIEDEN:



UITREIKING VAN DE MILITAIRE WILLEMS-ORDE AAN B.B. BAKKER DSC OP 7 OKTOBER 1948 IN PARK SONSBEEK, ARNHEM.



Voor hun heldhaftig gedrag werden de onderstaande officieren en kanonniërs als volgt onderscheiden:

Kapt. W. Horsman	:	Mil. Willemsorde 4e kl. (postuum) en „Mentioned in Despatches“.
1e Stm. M. J. Rehwinkel	:	Bronzen Leeuw en „Mentioned in Despatches“.
2e Stm. B. B. Bakker	:	Mil. Willemsorde 4e kl. en Distinguished Service Cross (D.S.C.).
Hwtk. J. J. F. Niekerk	:	Bronzen Kruis (postuum) en „Mentioned in Despatches“.
2e Wtk. A. A. Brevet	:	Bronzen Leeuw en „Mentioned in Despatches“.
3e Wtk. H. S. Leys	:	Bronzen Leeuw en Distinguished Service Cross (D.S.C.).
Radiotelegrafist		
R. W. van Gelderen	:	Bronzen Kruis.
Kanonniër M. Visser	:	Bronzen Leeuw en „Mentioned in Despatches“.
Engelse kanonniërs:		
B. A. Hammond	:	Bronzen Leeuw en Distinguished Service Medal.
F. Ryan	}	: Bronzen Leeuw en „Mentioned in Despatches“.
W. Nicol		
H. C. Boyce		
R. H. Bayliss		
H. A. Brooklyn	}	: „Mentioned in Despatches“.
W. R. Lucas		
W. D. Kidd		

(bron: Shell, 1961)

Ook de tanker "Ondina" kreeg een Koninklijke onderscheiding:
de "KONINKLIJKE VERMELDING BIJ DAGORDER";
met bijhorende Plaquette en Certificaten.

KONINKLIJKE VERMELDING BIJ DAGORDER

Kort na de beëindiging van de Tweede Wereldoorlog, toen men een beeld kreeg van wat zich in werkelijkheid op zee had afgespeeld, werd de behoefte gevoeld om de prestaties van een aantal koopvaardij- en marineschepen naar voren te halen. Dit mondde uit in het Koninklijk Besluit van 16 december 1947. Bij dit Besluit werd de 'Koninklijke Vermelding bij Dagorder' ingesteld.

Dit Koninklijk Besluit werd ingesteld als 'beloning van uitstekende daden verricht door schepen van de Koninklijke Marine, alsmede door koopvaardij-schepen, varende onder Nederlandse vlag, welke overeenkomt met de vaandelinscriptie'.

De onderscheiding werd verleend aan schepen die zich na de 10^e mei 1940 in de strijd hadden onderscheiden. Er werd bepaald dat op een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen plaats een bronzen plaat zou worden aangebracht, waarop de tekst van de Dagorder is gegraveerd. (Deze tekst bevat het verhaal van het betreffende schip). Voorts zegt het Koninklijk Besluit dat aan opvarenden, of aan nagelaten betrekkingen van opvarenden, die zich op het moment dat de actie, waarvoor de Vermelding bij Dagorder werd toegekend, aan boord van het oorlogs- of koopvaardij-schip bevonden, namens HM de Koningin een oorkonde zal worden uitgereikt, vermeldende de datum en de bewoordingen van de Dagorder.

Deze 'Koninklijke Vermelding bij Dagorder' is toegekend aan drie schepen van de Koninklijke Marine en aan zes koopvaardij-schepen.

De koopvaardij-schepen die de 'Koninklijke Vermelding bij Dagorder' verwierven, waren de 'Ondina', de 'Mijdrecht', de 'Polydorus', de 'Kampar', de 'Aagtekerk' en de 'Frans Hals', de latere 'Alchiba':



m.s. KAMPAR

van de K.P.M. te Amsterdam. Met geen andere bewapening dan 2 geweren kreeg de Kampar op 17 Januari 1942 ter Oostkust van Sumatra een onderzeeboot voor de boeg. Onmiddellijk werd met volle kracht koers gezet op de snelduikende onderzeeboot, die waarschijnlijk ernstig werd geraakt. In Februari 1942 heeft het schip in Straat Banka een eskader Japanse oorlogsschepen verkend en is het door handig manoeuvreren aan de vernietiging ontsnapt. De volgende dag bereikte het schip behouden de kust van Java.



m.s. AAGTEKERK

van de V.N.S. te 's-Gravenhage. In Januari 1942 kreeg de Aagtekerk opdracht een getorpedeerd troepentransportschip te escorteren. Al ziggaggend rond het gebroffen schip werd een onderzeeboot verkend. Onmiddellijk werd op volle kracht gevaren en zodanig gemanoevrerd, dat de Aagtekerk over de onderzeeboot heenvoer waardoor deze slagzij kreeg. Dankzij het optreden van de Aagtekerk konden beide schepen hun reis vervolgen. Op 14 Juni 1942 werd de Aagtekerk door een luchtaanval tot zinken gebracht.



m.s. FRANS HALS

van Van Nieuvelt Goudriaan & Co.'s Stoomvaartmij. te Rotterdam. In de nacht van 3 op 4 November 1942 werd de Frans Hals door een boven water varende onderzeeboot aangevallen. Er werden 6 torpedo's afgewurd, die echter geen van alle doel troffen. De vijand werd bestookt met het 10 cm. kanon en de mitrailleurs en daarbij onder meer in de toren-opbouw getroffen. Toen de onderzeeboot de aanval opgaf en onderdook werd nog een dieptebom geworpen. De aanvaller werd niet meer gezien. Het schip vaart thans onder de naam Alchiba.



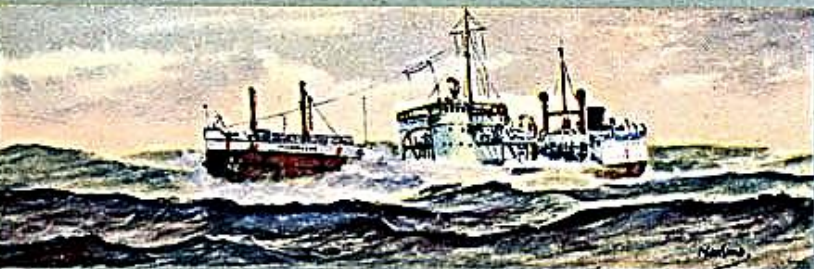
m.s. ONDINA

van La Corona te 's-Gravenhage. De Ondina werd op 11 November 1942 op de Indische Oceaan door 2 Japanse schepen aangevallen. Na een half uur was de munitie van de Ondina verschooten en het schip gedwongen zich over te geven. Toen de bemanning in de boten was gegaan trachtte de vijand het schip in de grond te boren. De Ondina bleef echter drijven. Na het vertrek van de vijand ging de bemanning weer aan boord van het zwaar beschadigde schip, dat dankzij veel inspanning toch nog een Australische haven kon bereiken.



s.s. POLYDORUS

van de N.V. Nederl. Stoomvaart Mij. „Oceaan" te Amsterdam. De Polydorus werd op 25 November 1942 door een onderzeeboot aangevallen, die 3 torpedo's afvuurde, welke hun doel misten. 's Avonds werd het schip met artillerievuur bestookt; de Polydorus beantwoordde dit en legde een rookscherm. De volgende dag werden zonder succes weer 3 torpedo's op haar afgewurd. Opnieuw kwam het tot een gevecht, waarbij de aanvaller telfers kreeg. Op 27 November werd het schip door 2 torpedo's getroffen; het is een uur later gezonken.



m.s. MIJDRECHT

van Phs. van Ommereu's Scheepvaartbedrijf te Rotterdam. Op 7 Maart 1941 voer de Mijdrecht in convooi en werd zij bij het oppikken van drenkelingen getorpedeerd. Hoewel de machiniekamer daarna moelijk toegankelijk was, werd de motor op volle kracht gezet. Kort daarop werd de periscoop van de onderzeeboot waargenomen. Zonder aarzelen werd deze geramd en zodanig beschadigd, dat zij zich enige uren later aan het escorterende oorlogsschip moest overgeven. De Mijdrecht is in 1951 naar Finland verkocht.

HET DIRECTORAAT-GENERAAL VAN SCHEEPVAART
en
DE DIRECTIE VAN DE N.V. PETROLEUM MAATSCHAPPIJ
„LA CORONA”

hebben de eer U uit te nodigen tot het bijwonen van de plechtige onthulling op 8 November 1948 door Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden, van een gedenkplaat, vermeldende de bewoordingen van de bij Kon. Besluit van 9 Juli 1948 No. 3, aan het m.s. „Ondina” toegekende Koninklijke Vermelding bij Dagorder. De plechtigheid zal plaats hebben aan boord van genoemd vaartuig, hetwelk te Rotterdam ligplaats zal hebben genomen.

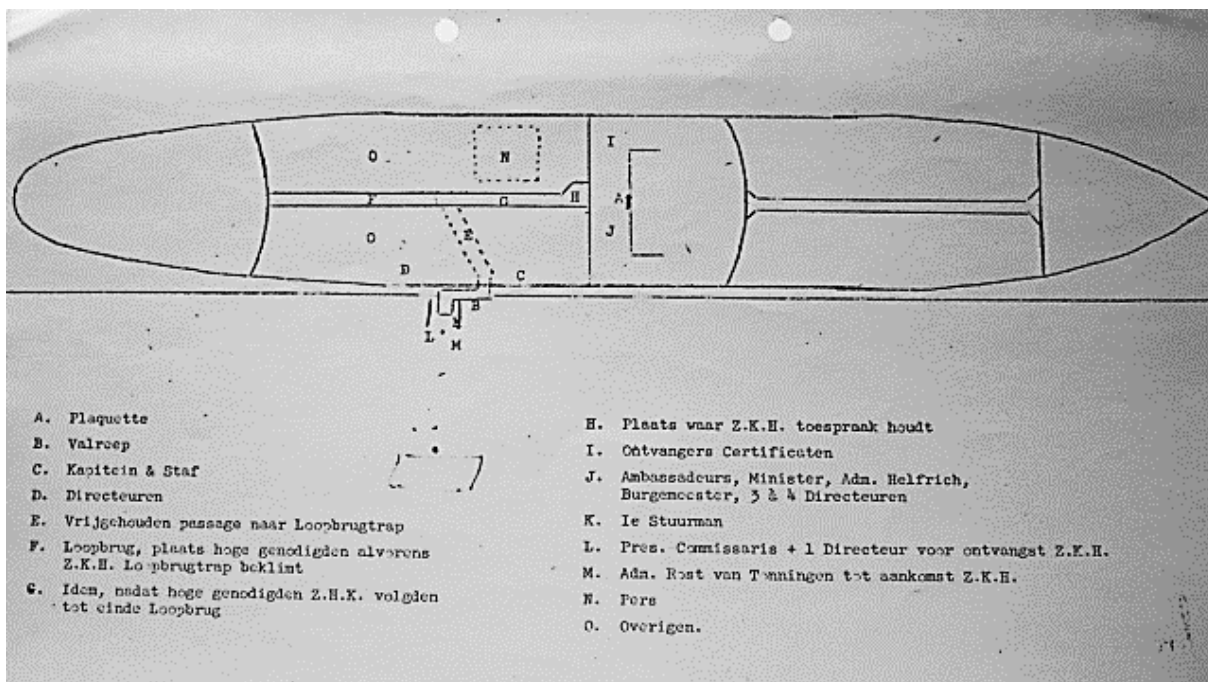
*

Ugelieve bijgevoegde briefkaart na invulling aan het Directoraat-Generaal van Scheepvaart te willen zenden, waarna U, indien de uitnodiging door U wordt aangenomen, een bewijs van toegang zal worden toegezonden.

Ⓐ 22253 - '48

UITNODIGING

INSTRUCTIE





DE ONDINA KREEG OP 8 NOVEMBER 1948 VAN Z.K.H. PRINS BERNHARD DE "KONINKLIJKE VERMELDING BIJ DAGORDER"



IN NAAM VAN HARE MAJESTEIT WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ, ENZ, ENZ.

Wij Juliana, PRINSES DER NEDERLANDEN, REGENTES VAN HET KONINKRIJK,

Op de voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 Juli 1948,
Directoraat-Generaal van Scheepvaart no. 16863 Kabinet;

HEBBEN GOEDGEVONDEN EN VERSTAAN:

toe te kennen de „Koninklijke Vermelding bij Dagorder“ aan de motortanker „Ondina“,
toebehorende aan de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona“, gevestigd te
’s-Gravenhage, wegens het volgende feit:

„Het ms. „Ondina“ voer op 11 November 1942 op de Indische Oceaan, onder geleide
van het oorlogsvaartuig „Bengal“ der Brits-Indische marine, toen het werd
aangevallen door twee Japanse gewapende koopvaarders.

De „Ondina“ was bewapend met 1 kanon van 10½ cm, de „Bengal“ was een mijnenveger met
geringe bewapening. De Japanners waren bewapend met zes kanonnen van 5½ inch elk.
Bovendien voerden zij vliegtuigen mede en hadden torpedobewapening.
De tonnenmaat was respectievelijk 10.000 en 7.000 ton.

De „Bengal“ viel aan en de „Ondina“ liet de kleine mijnenveger niet in de steek.
Tezamen bonden zij de strijd aan en hadden het geluk de grootste Japanner
in de kruutkamer te raken waarop dit schip na een zware ontploffing zonk.

Na een half uur was de 10½ cm. munitie van de „Ondina“ opgeschoten en moest het
schip zich overgeven. De bemanning, met uitzondering van de Kapitein, die op de
brug werd gedood, ging in de boten en werd daarna door de Japanners beschoten,
waarbij de Hoofdmachinist en drie Chinezen sneuvelden.

De Japanners trachtten de „Ondina“ door twee torpedo's tot zinken te brengen. Het
schip bleef evenwel drijven en na het vertrek der Japanners gingen de opvarenden
uit de boten terug naar het zwaar beschadigde schip, herstelden de schade zo goed
mogelijk en wisten het veilig binnen te brengen in een Australische haven.”

De Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit,
waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Kanselier der Nederlandse Orden
en hetwelk in de Nederlandse Staatscourant zal worden geplaatst.

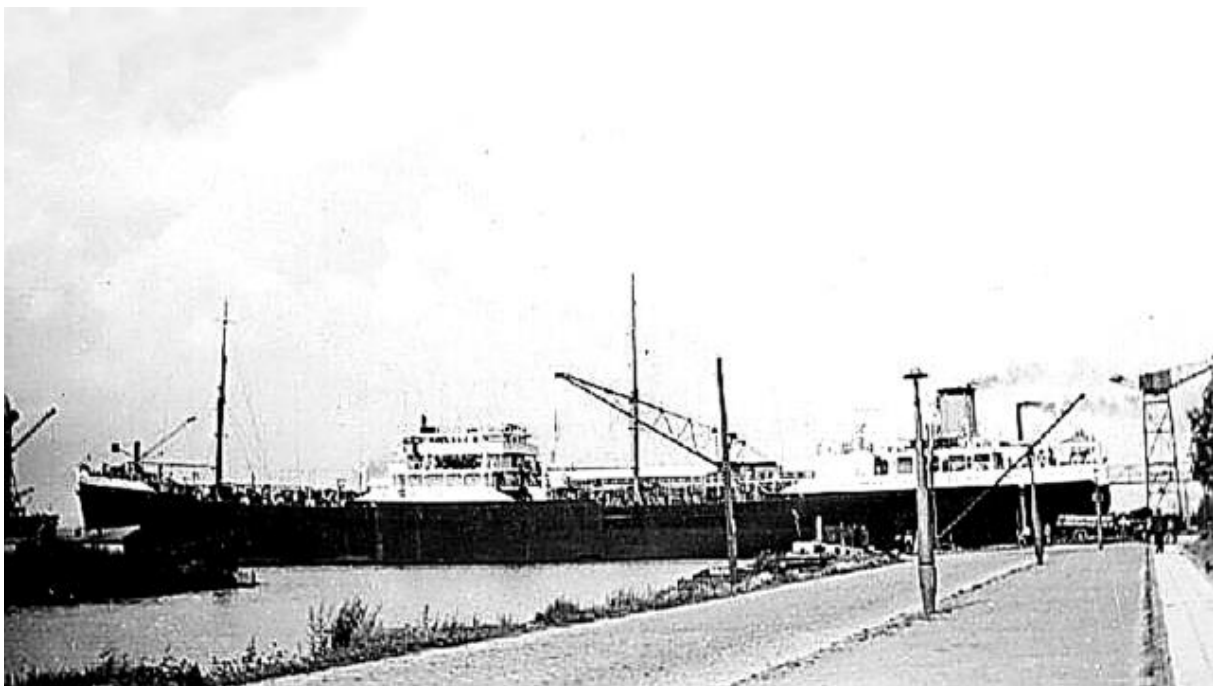
Soestdijk, 9 Juli 1948

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

PLAQUETTE, AANGEBRACHT OP DE TANKER ONDINA

1959: DE TANKER ONDINA NAAR DE SLOOP

Op 20 februari 1959 ging de tanker Ondina in Hong Kong naar de sloop.
De Ondina werd door Salvage & Towage Ltd. gesloopt.



TER HERINNERING AAN ...

Op verschillende wijze werd/wordt er herinnerd aan de geschiedenis van de tanker "Ondina" en haar bemanning:

er werd een hoorspel geschreven, een 'tanker relic' werd in een 'Australian War Memorial' ondergebracht; een mt. Ondinaweg werd aangelegd, een tanker "Ondina" (2) werd gebouwd, een andere tanker kreeg de naam "Ondina" (3); in Zwijndrecht werden flats naar gesneuvelde kapiteins vernoemd, en in Schiermonnikoog kwam een reddingboot met de naam van de gesneuvelde gezagvoerder van de "Ondina" te liggen: de "Willem Horsman".

HOORSPEL ZOUTWATERKOUT, HET M.S. ONDINA

Het hoorspel werd op 1 december 1960 uitgezonden onder de titel "Zoutwaterkout, het m.s. Ondina".

De herhaling op 15 augustus 1961 onder de titel "M.S. Ordina".

21.20 (9.20) ZOUTWATERKOUT, het m.s. Ondina. Een hoorspel van Klaas Smelik. Regie: Bert Dijkstra.



Rolverdeling:

De spreker, Paul Deen
De kapitein, Tonny Foletta
De commandant van de Bengal, Jós van Turenhout
1e stuurman, Thom Hakker
2e stuurman, Hans Veerman
3e stuurman, Sacco van der Made

4e stuurman, Donald de Marcas

1e machinist, Huib Orizand
2e machinist, Jo Vischer sr.
3e machinist, Frans Vasen
4e machinist John de Freese
Een konstabel,

Alex Faassen jr.
Een marconist,

Wim de Rooy
Logeman, Han König
Jongejan, Jan Apon

23.30 (10.30 (Gez. pr.) NIEUWSBERICHTEN, aansluitend: New York, koersen van Wallstreet; eventueel gevolgd door mededelingen.

"De titel van dit hoorspel kan moeilijk kenmerkend worden genoemd voor de inhoud.

Zoutwaterkout doet denken aan een gezellig, misschien romantisch babbeltje aan boord van een zeekasteel.

De conversatie van de zeelui, over wie dit stuk handelt, wordt echter beheerst door een voortdurende dreiging.

Het motorschip "Ondina" vaart ten tijde van de Japanse heerschappij in de Indische Oceaan.

Met zijn povere bewapening is het een bijna willoze prooi voor elk vijandelijk oorlogsschip.

Kapitein Minneboo draagt een enorme verantwoordelijkheid en hij is er zich van bewust.

Alle veiligheidsmaatregelen zijn getroffen. Elk silhouet van een ander schip aan de einder kan het begin van het einde betekenen.

Kapitein Minneboo hoeft zijn bemanning niet aan te sporen om dag en nacht uit te kijken naar vijanden van de kleine koopvaarder.

Onder deze zenuwslopende spanning verstrijken de dagen en nachten.

Alles schijnt goed te gaan totdat twee Japanse oorlogsschepen aan de kim opduiken."

IN HET "AUSTRALIAN WAR MEMORIAL" IS HET ONDINA RELIEK
GEPLAATST

TANKER RELIC FOR WAR MEMORIAL.





Mt. ONDINAWEG, AMSTERDAM NOORD; TERREIN NDSM-WERF

TANKER ONDINA (2):



De tanker Ondina (2), Imo 5263542, 53.291 ton, gebouwd in 1961 door de Rotterdamse Droogdok Maatschappij voor Shell Tankers Rotterdam Holland.

TANKER ONDINA (3):



Shell Tanker Ondina (3), Imo 9248485, 299,152 ton.

In 2002 gebouwd door Hitachi Zosen Corp. Ariake Japan (bouwnummer 4979) voor Frontline als "Front Stratus". Later gerenamed: "Ondina".

Deze tanker Ondina ging in 2006 varen voor Shell Tankers UK.

KAPITEINFLATS TE ZWIJNDRECHT

De heer J. Reinigeri, voorzitter van de woningstichting "Vooruitgang", die als stukscommandant "iets" van de oorlog op de Schelde gezien had en die ook aan de werf "De Schelde" te Vlissingen verbonden was geweest, wilde de hele Nederlandse koopvaardij eren voor de zware offers, die ze van 1940-1945 had gebracht.

De "Vooruitgang" nam in het voorjaar van 1965 het initiatief om haar in Zwijndrecht nog gedeeltelijk in aanbouw zijnde vijf flatgebouwen namen te geven van gezagvoerders ter koopvaardij, die tijdens de Tweede Wereldoorlog op moedige wijze op zee het leven lieten voor hun vaderland.

Het plan betrof 335 woningen, die gelegen waren/zijn in de zeeheldenbuurt; (Zwijndrecht - Wijk 05 Kort Ambacht - Buurt 09 Kapiteinflats):



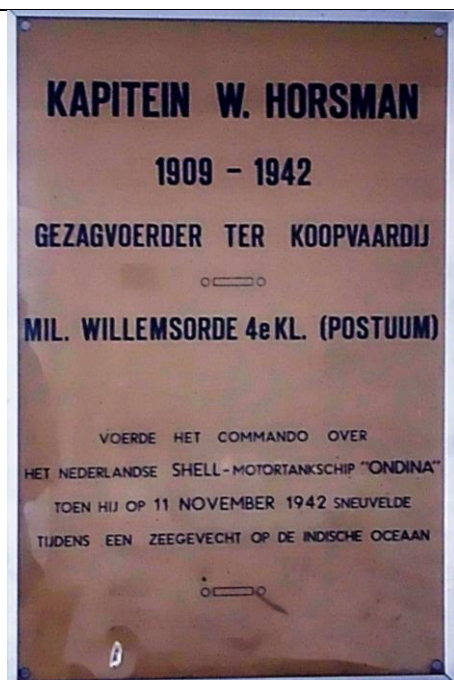
(schets, architectenbureau: B. Bakker, Dordrecht. november 1959).

De heer M. Pronk, hoofd van de Afd. Documentatie bij het Directoraat-Generaal v.d. Scheepvaart te Den Haag verstrekte een aantal namen en informatie over deze Koopvaardij-officieren.

Op 10 mei 1965 werden de plaquettes met de namen van de gezagvoerders C.P. Dekker (ss Merope), W. Horsman (ms Ondina), Tj. Luidinga (ss Slamet), C. Rietbergen (ss Amstelland) en J. Stamperius (ms Zaandam) onthuld.



**KAPITEIN HORSMANFLAT,
ZWIJNDRECHT**



AFBEELDING VAN DE TANKER ONDINA; AANGEBRACHT OP DE GEVEL VAN DE KAPITEIN HORSMANFLAT TE ZWIJNDRECHT:



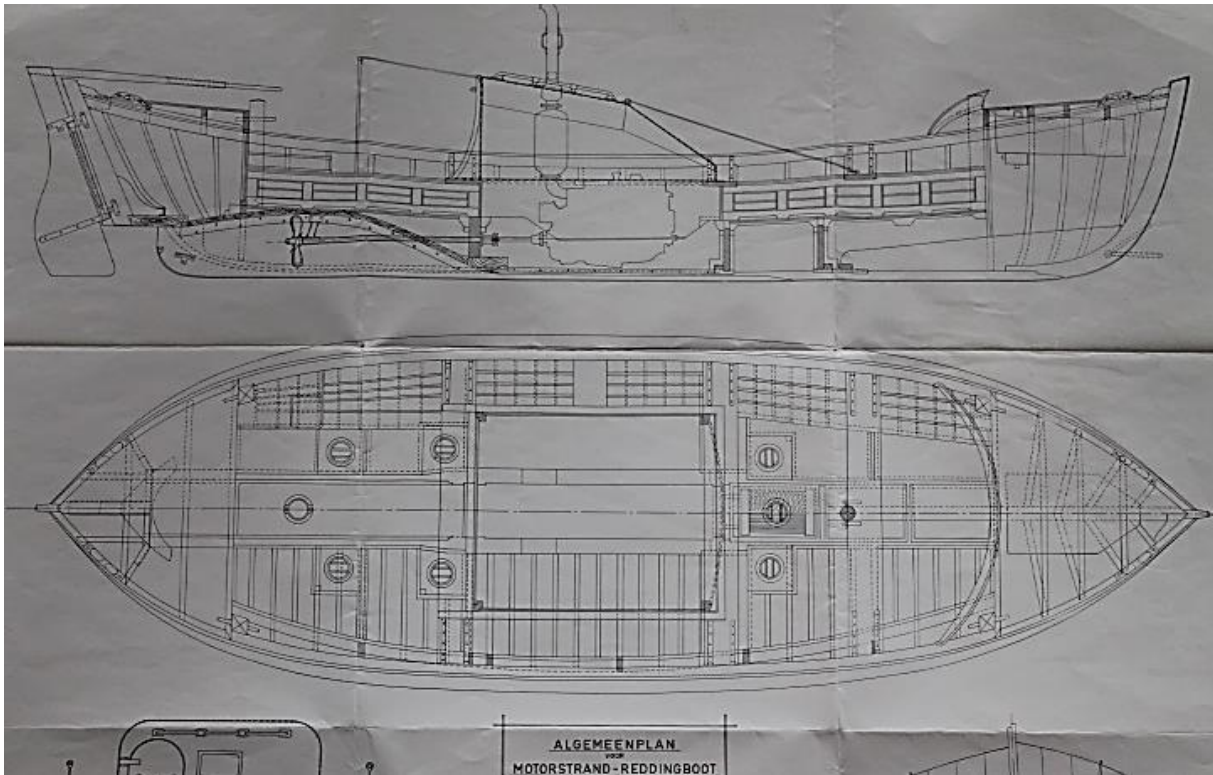
REDDINGBOOT "WILLEM HORSMAN"



Op Schiermonnikoog is op 07-09-1956 de motorstrandreddingboot "Willem Horsman" in dienst gesteld.

De boot werd door de N.V. Bataafse Petroleum Maatschappij, mede uit naam van alle andere in Nederland werkende maatschappijen van de Koninklijke Shell-groep, aangeboden aan de Koninklijke Noord- en Zuid Hollandsche Redding Maatschappij.

De firma Gebr. Taat te Katwijk heeft de reddingboot "Willem Horsman" gebouwd.



REDDINGBOOT WILLEM HORSMAN



aquarel van Albert-Jan Cool (1947)



KUNIKAWA MARU



VERWARRING OVER JAPANESE RAIDERS

Tot ver in de jaren '60 was er verwarring over welke Japanse raiders de Ondina en de Bengal hadden aangevallen.

Op 9 februari 1961 gaf H.K.H. Prinses Irene een tankschip de naam "ONDINA".

Daar het schip het nieuwe vlaggeschip van de onder Nederlandse vlag varende Shell-vloot zou worden, werd de naam "ONDINA" gekozen, ter herinnering aan het in de tweede wereldoorlog beroemd geworden Nederlandse Shell-tankschip van die naam, dat, na bijna twintig jaren trouwe dienst, in februari 1959 uit de vaart werd genomen.

Ter gelegenheid van dit feit werd door de Shell een boekje verstrekt met bijzonderheden omtrent de krijgsverrichtingen van het m.s. "ONDINA".

Echter werd er in 1961 door de Shell nog steeds geschreven over de "KUNIKAWA MARU", i.p.v. de "Aikoku Maru":

Nadat de „KUNIKAWA MARU”, overtuigd van de ondergang van de „ONDINA”, het toneel van de strijd had verlaten, klommen alle overlevenden weer aan boord toen enkele pioniers hadden ontdekt dat de motor nog onbeschadigd was. Men slaagde er in de in het voorschip ontstane brand te blussen, waarna het schip op eigen kracht Australië wist te bereiken. Na gerepareerd te zijn heeft de „ONDINA” tot het einde van de oorlog weer de kostbare brandstof, benodigd voor de geallieerde strijdkrachten, helpen aanvoeren. Het was het eerste tankschip dat na de bevrijding de haven van Antwerpen aandeed, en ook het eerste tankschip dat bevrijd Nederland binnenvoer: een welverdiende onderscheiding!

August Muggenthaler van "Newsweek" voerde in augustus 1969 een briefwisseling met B.B. Bakker over de namen van de Japanse raiders, die het zeegevecht met de tanker Ondina aangingen:

Newsweek

Mr. B.B. Bakker, Commander Royal Netherlands Navy (Ret.)
Nijenrode 19
Leiderdorp
The Netherlands

August 15, 1969

Dear Sir,

Thank you very much for your detailed letter concerning the ONDINA. It was very kind of you to go to all the trouble while running your office and during the turmoil of a move. I hope that you and your family are happy in your new home.

Your account is excellent and I rather wish that I were doing a book on only that one incident. I have only one question.

You say that the HOKOKU MARU and the KUNIKAWA MARU attacked you. British and American sources believe that the Japanese ships were the HOKOKU MARU and the AIKOKU MARU. I have written the Japanese Navy but have gotten no reply. AIKOKU MARU was eventually destroyed in a U.S. Carrier raid on Truuk. I had never heard of the KUNIKAWA MARU and ceratinly have no doubt it was she that you fought off. Do you have any idea how I can find out?

Naturally, I am terribly embarrassed to ask you another question, and I hope that you will forgive me.

Thanking you again, sir; I wish that I could reciprocate for your kindness. Please pardon the tardiness of this reply. We have been up in the country.

Wishing you all the best,

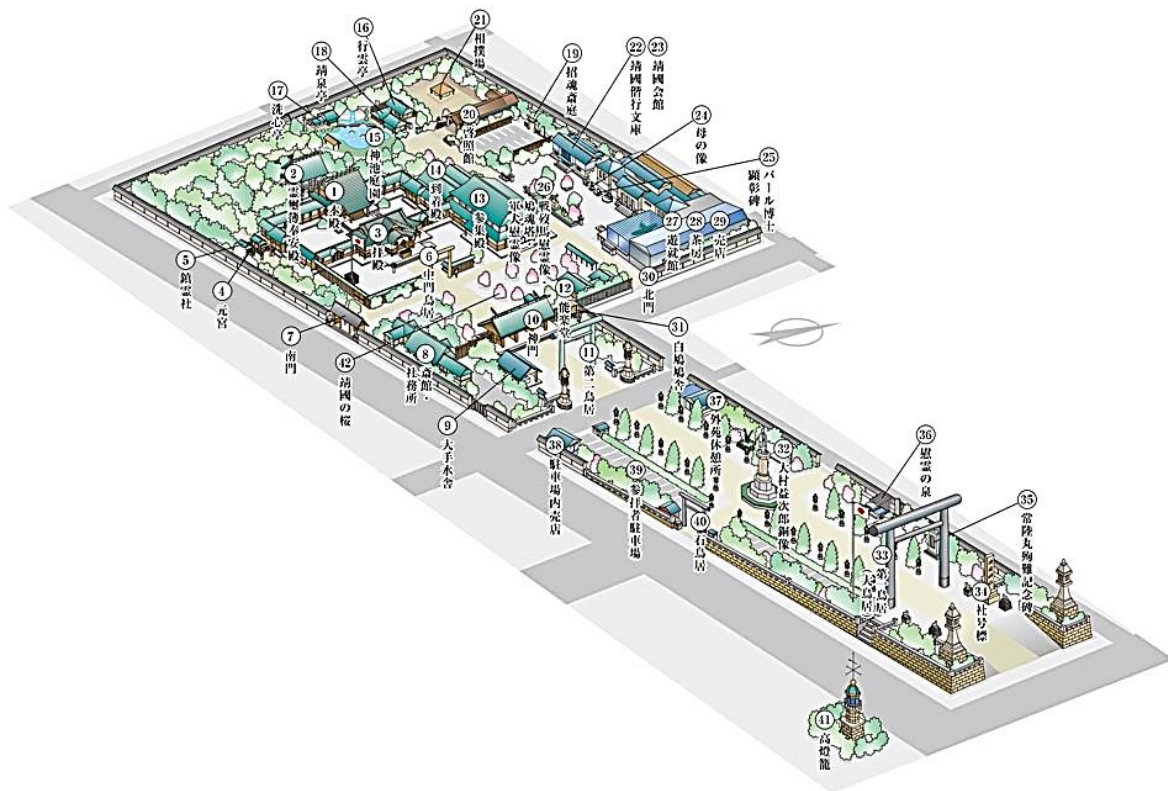
Sincerely y ours,

August Muggenthaler

August Muggenthaler
Overlook Road
Locust Valley, N.Y.
11560
USA

TER HERINNERING AAN; JAPAN ...

In de **Yasukuni Shrine** te Tokyo wordt er sedert de laatste jaren iedere dag aandacht besteed aan de omgekomen Japanse zeelieden van de Hokoku Maru:



YASUKUNI SHRINE:



Een **"last letter"** van een omgekomen zeeman van de Hokoku Maru heeft in de Yasukuni shrine een centrale plaats:

最後の手紙

・ 海軍二等兵曹 西島光男命
昭和十七年十一月十一日
印度洋にて戦死
山口県豊浦郡宇賀村出身
二十四歳

前略

永らく御無沙汰致しましたが、其の後御一同様には御変なく御消光の事と遠察致して居ます。自分も某地に歸着以来は益々元気で軍務に精勵致して居ます故御安心下さい。今日再び命を受け〇〇方面に作戦行動致す様に成りました。行動中は勝手乍ら御便りが出来ませんので其の点御心配なく。上御一人のためだ・・・・・・全能力を発揮して益々奮闘致します。我々はお出動命令を受け任地に向ふ時はこれが最後だと思ひ、直に皆々様に御心配をかける様な気がします。然し何時が最後に成るか解りません。この便りが父の許につく頃は、もう緑の六甲山も附近の山々も、カーキ色にそまる頃かと思つて居ます。最後に御一同様の御健康を祈る。では元気で任地に向ひます。皆々様も喜んで送つて下さい。

左様奈良
呉局気附報國丸

西島光男

(原文のまま)

De Hokoku Maru en de Aikoku Maru hebben een heldenrol gekregen in de Japanse uitgave "Kurogane Pukapuka Tai":

	<p>"Kurogane Pukapuka Tai"</p> <p>De "Kurogane Pukapuka Tai" is een deel uit een manga-serie over de heldendaden van het fictieve omgebouwde handelsschip "Unebi". Het verhaal van de Unebi is gebaseerd op de acties van de Japanse raiders Aikoku Maru en Hokoku Maru.</p> 
---	---

GERAADPEEGDE LITERATUUR

- "Het Vaderland", 2 augustus 1939, blz. 2.
- "De Maasbode", 1 mei 1939, blz. 1.
- "De Tijd", 1 mei 1939, blz. 9.
- ANETA-A.N.P., 29 april 1939.
- A.N.P.-ANETA, 17 juni 1945.
- "Onze Marine", 1945, no.2.
- A.G. Vromans, "Chronologische reconstructie van het Ondina-incident".
- Jan F. A. Rassing, "Heldenstrijd van de Shell tanker "Ondina" in November 1942, Dutch Australian Weekly, 18 & 25 November 1966.
- "Moed en Deugd – Ridderorden in Nederland".
- Bernard Edwards, "Blood and bushido - Japanese atrocities at sea 1941-1945", 1991.
- Hans Kahn, "Mazzel en Lef – Tegen de stroom in", 1998.
- "Herdenking vijfenzeventig jaar Slag in de Javazee", 2017.
- "Chronology of the War at Sea 1939-1945", J. Rohwer and Hummelchen.





DISCLAIMER:

"ONDINA STORY" / 11 november 1942 – 11 november 2017 is een herdenkingsuitgave voor de betrokken familie en dient geen commercieel doel. Het auteursrecht op inhoud, beeld en vormgeving berust bij de auteurs en de beeldmakers. Niets uit deze publicatie mag worden gekopieerd, veranderd, gedistribueerd of openbaar gemaakt op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de eigenaren. Aan het correct publiceren van de informatie is uiterste zorg besteed. Ondanks alle zorgvuldigheid was het niet altijd mogelijk de eigenaren te bereiken. U kunt alsnog contact met ons opnemen.



David and Goliath: War Version.

LONDON (A.A.P.).—A supplement to the "London Gazette" tells of the 650-ton mine-sweeper, H.M.I.S. Bengal, which engaged two Japanese cruisers and sank one of 10,000 tons in the Indian Ocean in 1942.

The Bengal was escorting the Dutch tanker, Ondina.

Admiral J. F. Somerville, C.-in-C. of the Eastern Fleet, in an Admiralty despatch, said the Ondina, after being repeatedly hit was abandoned, but the crew re-boarded the apparently doomed tanker after the action and took her safely to Fremantle.

The Admiralty narrative comments: "Those who took part in this action will never cease to marvel that a small ship with only one 12 pounder gun should engage two raiders more than ten times her own size and each with about 20 times her gun power and so enable the tanker to escape, sink one cruiser, then get away herself. It is almost miraculous."

"Examiner", (Launceston, Tas.),
13 July 1948.