

## **CSM- en Shelltankers in oorlogstijd** (door Peter Teunisse)

Mijn vader en zijn collegae voeren destijds bij de CSM en ter ere en herdenking van de helden van toen, lijkt het mij voor velen interessant om dit verhaal te lezen.

Alhoewel het een moeilijk verhaal is en over een zware periode gaat met veel droevige herinneringen, hoop ik informatie te kunnen geven tot opheldering van wat er toen o.m. plaats heeft gevonden. Ik beperk mij tot de vloot alhoewel ik toch wil vermelden dat de employé's van de verschillende Kon.Olie Mij'en dus ook de CPIM, er niet minder hard voor werkten en lijden moesten door misschien wel meer ongelukken die plaats kunnen vinden bij de risikovolle materie die van pas komt bij het "kraken" van ruwe olie.

Verder maakte iedereen zich grote zorgen over de familie en vrienden in de bezette gebieden. Wij hoorden bijna niets en er was in Holland hongersnood en gebrek aan van alles. Met de halfjaarlijkse RODE KRUISPAKKETTEN konden winterkleding en voedingsmiddelen opgestuurd worden met een berichtje, maar we wisten niet of die pakketten ook wel aankwamen op de plaats van bestemming.

Onze ouders vertelden er nooit iets over. Het verdriet zat te diep en dat deelde je niet met kinderen.

Enige begrippen en afkortingen:

**CSM**- Curacaosche Scheepvaart Mij,

**NIT** Ned.Indische Tankstoomboot Mij en Petro. Mij. "LA **CORONA**" (**Oceaan-tankers**) : vormden later SHELL TANKERS.

**HAL**- Holland Amerika Lijn,

**KNSM**- Kon. Ned. Stoomboot Mij,

**JNL**- Java- New York Lijn: voeren op de Atlantische Oceaan.

**JCJL**- Java China Japan Lijn,

**JPL**- Java-Pacific Lijn,

**KPM**- Kon.Pakketvaart Mij. e.a.: voeren in Oost-Indie en de Pacific.

(t)= tanker, (p)= passagiersschip en (l)= lichter

ss= steamship, ms= motor ship (diesel), te= turbo electric, brt= bruto register ton

### **Korte geschiedenis van de Shell Groep**

16-06-1890 Oprichting v.d. Mij. tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Ned. Indie

01-04-1882 Transport eerste blikken lampenolie met gecharterde Chinese schepen van 450 brt

1896 De eerste eigen schepen in dienst

17-05-1902 Fusie tot de "The Shell Transport & Royal Dutch Petroleum Co (bekend als British-Dutch)

26-02-1907 Kon.Shell (60% Nederlands en 40% Engels)

16-12-1912 Oprichting NV Petroleum Mij "La Corona" en 1916 eerste oceaanschepen.

21-07-1917 Oprichting CSM. De eerste schepen waren houten lichters "Oranjestad" en "Willemstad" (beiden 800 brt en van 1918-1922).

1920-1921: 8 Britse kanonneerboden omgebouwd tot tankers van 500 brt in dienst bij CSM (Namen in de maleise cijfers 1 t/m 8 Satoe, Doewa, Tiga, Lima, Anam, Toedjoe, Delapan).

Vanaf 1929 voeren 32 van de "Lake"-tankerklasse, met weinig diepgang om over de zandbanken te komen voor de ingang van het "Meer van Maracaibo".

Van nu af aan werden de CSM schepen naar Spaanse meisjesnamen vernoemd.

1935 Voor het eerst meer motor- als stoomschepen. De "triple-twelve" schepen komen in dienst. 12000 Ton laadvermogen, 12 knopen, 12 ton dieselolieverbruik per dag.

Begin 1940 had de Shell 94 schepen (36 La Corona, 22 NIT en 36 CSM) onder Ned. vlag in de vaart en van de 94 verloren wij er 34 (36%) tijdens de oorlog.

Bij de verliezen verloren wij 391 zeelieden (132 Nederlandse, waarvan 10 gezagvoerders en 259 Chinesen (dit kwam omdat machinisten en stokers een lange en moeilijke vluchtweg hadden om aan dek te komen).

Voor het uitbreken van de oorlog in Nederland, liepen er al schepen op mijnen of werden beschoten. Dit verleidde een paar kapiteins om de beschutting te zoeken in een konvooi of vlak achter het konvooi, zeer tot ontevredenheid van de regering want dit kon de neutraliteit bruskeren. Ze kregen dan een zware berisping, hopenlijk met later een fles jenever als dank, want ze waren toch maar mooi binnen met hun lading.

West Europa had bij het uitbreken van de 2e wereldoorlog geen eigen oliebronnen. De Duitsers moesten hun olie uit de Kaukasus halen en later uit kolen.

Bij het begin van de "Battle of Britain" moest Engeland voor 't behoud van de Engelse strijdkrachten, 't binden van grote Duitse eenheden en als bruggenhoofd van de geallieerden voor een eventuele invasie van W-Europa later, met alle strategische middelen geholpen worden (G.B. was toen nog de enige macht tegen Duitsland). Voor alle olie-en andere strategische produkten waren alléén nog de zeewegen vrij!!

Zo ontstonden de vele konvooien in de "Battle of the Atlantic" om het behoud van deze shippinglanes.

De raffinaderij op Curacao was tijdens de oorlog het grootste van de gehele wereld dus vroeg of laat zouden er in de Caraïbische Zee ook oorlogsactiviteiten plaats moeten gaan vinden.

Bij het uitbreken van de oorlog worden in Mei 1940, 5 schepen naar Engeland gestuurd, waarvan 2 lake-tankers (Lucrecia en Leticia van de CSM).

1) Op 27 Juni 1940 werd de Lucretia, 2580 brt, Kapt. J.J. van 't Gilde, door geschutsvuur tot zinken gebracht door de U-47, kommandant Ltz G.Priem. Hij hielp nog de gewonden in de sloepen te verbinden, maar liet zich ook ontvallen dat ze wisten van 5 CSM-schepen die op weg waren naar Engeland.

2) Op 7 Juli 1940 werd de Leticia, 2584 brt, Kapt.C. Smit getorpedeerd direct onder de brug. De kapitein was op slag dood en de zwaargewonde 1e stuurman overleed in de sloep. De rest van de bemanning had geluk.

Door de malaise in de 20'er en 30'er jaren werkten veel Duitse meisjes in Nederland en als verpleegkundigen op de Antillen. Diverse CSM'ers zijn daarmee getrouwd. Bij het uitbreken van de oorlog werden de Duitsers en NSB'ers op Bonaire geïnterneerd om spionage en sabotage te voorkomen.

Op 19 Maart 1942 werd de "Vaarplichtwet" ingevoerd voor elke Nederlandse zeeman tot 60 jaar = Mobilisatie in Res. Marine! Voor zeelieden met familie natuurlijk een konsternatie, maar uiteindelijk had elke man in principe een dienstplicht. De "Vaar" verweigering der officieren: wel is het logisch dat een militair "recht heeft op een persoonlijk wapen en scheepsbewapening". De vraag dringt zich op: "was hier ook een krijgsraad cq militaire rechtbank?"

De staking die hierop volgde in April 1942, (15 doden) het "Chinesenincident" (zie "De tragedie van 20 April 1942" van drs Junnes Sint Jago, zie boekenlijst) was voor 300 Chinesen natuurlijk tragisch, want wat hadden zij met een oorlog in het Westen te maken? Anderzijds was China al lang in oorlog met Japan.

Japan had zelf ook geen grondstoffen en olie. Duidelijk dus dat het in de Oost dus ging om strategisch doorslaggevende grondstoffen.

Nederland leverde nauwelijks tegenstand, verloor voor de Aziaten haar gezicht en was Oost Indie kwijt.

Wat de oorlog ter zee zo wreed maakt voor de koopvaardij, is het feit dat deze schepen geen bepantsering hadden en er ook niet op gebouwd waren. De open zee is tevens een extreme klimaat-zone zoals de Polen, de Alpen en de woestijnen. De bemanning kan nergens heenlopen om zich te beschutten of te verstoppert. Geen mogelijkheid om zich in te graven. Het effect van een torpedo of een mijn of geschut is dus zeer destructief. Vaak waren er weinig slachtoffers, maar meestal overleefden veel zeelieden het niet zoals de "Ocana" van de La Corona, in konvooi op de Noord Atlantic, s'nachts op 24 Maart 1942. Dan is het ijskoud!! Ze werden getorpedeerd en de zee stond in lichterlaaie. Van de 57 bemanningsleden overleefden er 4 (1 Stuurman van de CSM was meen ik ook aan boord).

Een heroïsch verhaal is dat van de HAL, ss "Volendam", 15.434 brt onder gezag van Kapt. J.P.Webster. Op het hoogtepunt van de "Battle of Britain", zouden er duizenden kinderen van 5-15 jaar naar Canada geëvacueerd worden. De Volendam nam 320 kinderen, 286 pax. en 274 bemanningsleden, totaal 879 man op.

Op 29 Augustus 1940 verliet het schip Liverpool. Bij het vertrek werden meteen diverse nood-oefeningen gehouden, speciaal met de kinderen. Het konvooi bevond zich nog in de NW Approaches, toen het de volgende avond door 4 U boten werd aangevallen. 4 Schepen werden getorpedeerd, o.a. de "Nickerie" van de KNSM die zonk. 3 Schepen bleven drijven en werden weer binnen gebracht o.a. de "Volendam". Eén torpedo trof ruim 1, ruimen 1 en 2 liepen vol en no 3 lekte, dus noodzaak om het schip te verlaten.

De kinderen waren al gewekt, aangekleed en verzameld in de leeszaal. Ondanks zwaar weer kwamen alle kinderen behouden in de sloepen en werden overgenomen door ss"Formosa". Eén bemanningslid kwam om en verder geen vermisten. Het schip werd aan de grond gezet en een paar dagen later weggesleept en hersteld. Een tweede torpedo, zonder gevechtsskop stak nog in ruim 2 en dat was de redding!

Diverse CSM'ers waren met verlof in Nederland en werden op diverse routes weer naar Curacao gestuurd. Diversen werden hierbij ook getorpedeerd en konden met de bemanningen de passagiers daadwerkelijk helpen en er zijn verhalen dat sommigen wel 2 keer of vaker getorpedeerd waren. Behalve door het oorlogsgeweld waren er natuurlijk ook ongelukken. Men voer onder verduistering en de vuurtorens, lichten en bakens waren gedoofd of sporadisch, dus aanvaringen, omhooglopen op ondieptes plus nog stormen en "freak waves".

3) De CSM "Josefina" (1932-1942), in dienst NIT in Soerabaja werd door de bemanning verzonken, door de Japanners gelicht en in 1945 door het U.S. "Baya" getorpedeerd en verloren.

4) Op 27 Juli 1943, CSM "Rosalia", 3177 brt, kapt. J. vd Linden kreeg om 22.00 uur 2 torpedo's (ter hoogte van Bullenbaai). Stond meteen in lichterlaaie. Om 22.30 uur van de 36 koppige bemanning 13 gered.

5) 23 Augustus 1944, CSM "Justitia", 2700 brt. Door aanvaring met een Amerikaan van 10448 brt.. Ja, het was druk rond Willemstad! Lake-tankers met "crude" oftewel ruwe olie, Ocean-tankers met alle soorten brandstoffen en smeermiddelen (iets explodeerde en brandde altijd

wel) en vele schepen om te bunkeren voor de lange tocht Halifax en in konvooi naar Engeland, Malta of Murmansk.

6) 15 Oktober 1940, CSM "Petronella", 2700 brt. Kapt.P.Buisman, liep in de Golf van Argolis, Griekenland op een mijn. Direkt bevel om schip te verlaten, doch het zonk snel met 24 man aan boord.

7) Beschadigde schepen:

16 Februari 1942 CSM "Rafaela", 3176 brt. Kapt. ? of strm. F.Maas: getorpedeerd voor de St Annabaai. De 4e torpedo trof midscheeps, brand geblust, schip zonk, Werd gelicht en gerepareerd. Na 4 mnd weer in de vaart.

De CSM voer ook in konvooien naar het "Meer van Maracaibo". Mijn vader had het steeds over een konvooi waar één schip voorop en één schip achterin werden getorpedeerd en op beiden had hij vrienden van de zeevaartschool. In de statistieken kan ik echter geen twee schepen vinden die op dezelfde dag werden getorpedeerd.

Bij het begin van de oorlog bleven 65 schepen in Nederland achter. Interessant is ook dat er op Curacao ook schepen van de vijand werden buitgemaakt. 2 In de Caracasbaai en 5 in de Fuikbaai.

Dit was ongeveer de "Battle of the Atlantic" rond de Antillen. Na het einde van de oorlog konden de oudere kapiteins afmonsteren en met pensioen. De eerste stuurlieden stroomden door. Voor alle varenden en wal-employées kwam de grote schrik toen hun pensioenkapitalen met de ontwaarding van de Nlf gehalveerd werd, de pensioenen werden toen van een kapitaalsom gewisseld in een "rente". Deze was echter niet waardevast. De Shell betaalde toen vrijwillig een "ontwaardingsbijdrage", die al spoedig meer was dan het pensioenrecht. De pensionering kwam bij 50. Tropenjaren telden dubbel. Mijn vader ging zo met 65 dienstjaren. Naast de gevallenen, haalden ook velen met hun gezondheid de 50 niet.

Literatuur:

[www.cnooks.nl](http://www.cnooks.nl): Club van Ned. Oud Gezagvoerders en oud HWTK's der Kon.Shell.

[www.voeks.nl/herinneringen](http://www.voeks.nl/herinneringen) en /links alles maritiem

De NI Koopvaardij in de WW 2, van LL van Munching met vele referenties o.a. Bur. Maritieme Historie te Den Haag.

De Maritieme geschiedenis de NL'n. Uitg. De Boer Maritiem, Bussum en drukkerij Unieboek B.V. te Bussum.

Maritiem Museum (Oude Marinekazerne) in Amsterdam met boekhandel Henk den Heijer: De geschiedenis van de VOC (2e) V.D. WIC.

Maritiem Museum op Curacao.

De Slechte 2e Hands of nieuw.

Encyclopedie vd Ned. Antillen.

Toronto: Eton-square biggest bookshop block with books "a gogo".

Zo breng ik hulde aan de helden van toen en hun nabestaanden:

**"SALUD, VAYA CON DIOS i PABIEN"**

Peter Teunisse en familie