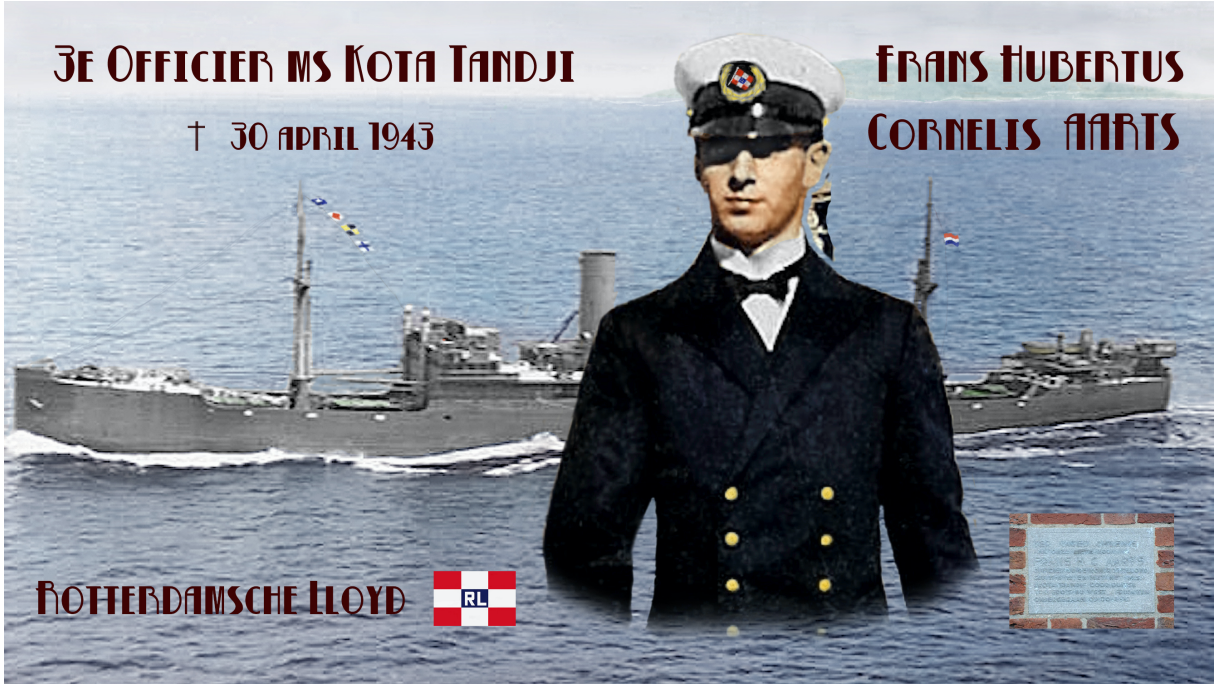
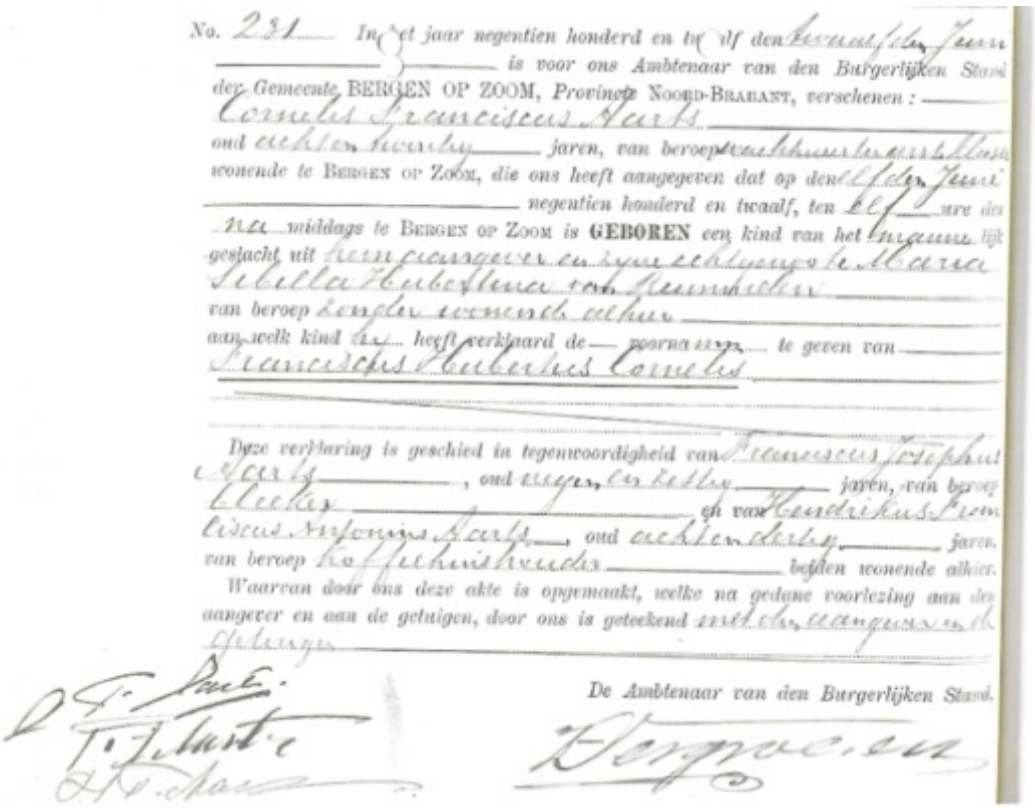
Levensbeschrijving van F.H.C. Aarts

door Oud Lloyd-WTK Frans Aarts



Op 11-06-1912 werd hij, Franciscus Hubertus Cornelis Aarts, te Bergen op Zoom, als eerste zoon van de ouders: Cornelis Franciscus Aarts geboren: 17-12-1883 en Maria Sibilla Hubertina van Rummelen geboren: 29-11-1885.



No. 231 In het jaar negentien honderd en twaalf den elfden Juni is voor ons Ambtenaar van den Burgerlijken Stand der Gemeente BERGEN OP ZOOM, Provincie NOORD-BRABANT, verschenen: Cornelis Franciscus Aarts oud achten twintig jaren, van beroep rechtsmuziekmaker wonende te BERGEN OP ZOOM, die ons heeft aangegeven dat op den elfden Juni negentien honderd en twaalf, ten elf ure des nacht middags te BERGEN OP ZOOM is **GEBOREN** een kind van het mannelijk geslacht uit hem aangever en zijne echtgenote Maria Sibilla Hubertina van Rummelen van beroep zonder beroep alhier aan welk kind zij heeft verklaard de voornamen te geven van Franciscus Hubertus Cornelis

Deze verklaring is geschied in tegenwoordigheid van Franciscus Josephus Aarts, oud negen en twintig jaren, van beroep kleermaker en van Hendrikus Franciscus Antonius Aarts, oud achtendertig jaren, van beroep koffiehuishouder beiden wonende alhier.

Waarvan door ons deze akte is opgemaakt, welke na gedane voorlezing aan den aangever en aan de getuigen, door ons is geteekend met den aangever en de getuigen

De Ambtenaar van den Burgerlijken Stand.

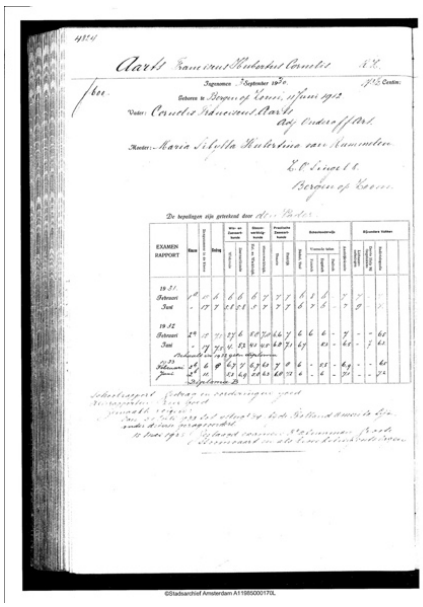
Geboortebewijs F.H.C. Aarts

Op 22. Juni 1914 werd zijn zusje Hubertina Cornelia Maria Aarts geboren en die is op 23 juni 1914 overleden. Op 12 dec 1915 werd zijn broer Cornelis Henricus Wilhelmus Aarts geboren

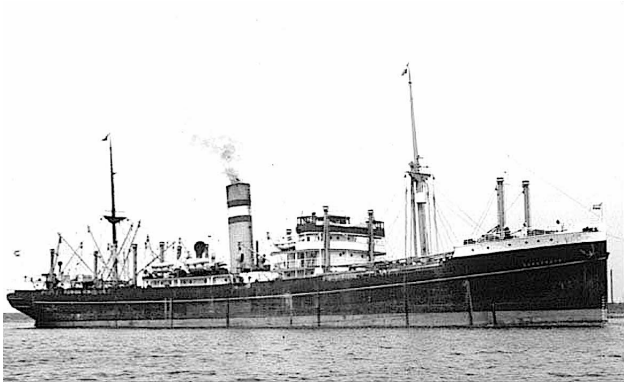
en dat is mijn vader. Zijn gehele jeugd heeft hij in Bergen op Zoom doorgebracht en was een geliefd mens met een eigen karakter. Hij ging graag zijn eigen weg al zocht hij vaak het gezelschap van zijn vrienden en vriendinnen op. Vaak gingen ze zwemmen in het zoutwaterzwembad vlak bij de spiritusfabriek. Ook wat verderop was het gezelschap vaak te vinden op de 'kop van het hoofd', de haveningang te vinden. Ook aan de zeekant waren ze vaak te vinden. Hij was geliefd bij de meisjes. Dat weet ik van mijn moeder die hem ook graag mocht. Hij scheen een speciaal klikgeluidje te maken bij het geven van een knipoog als hij een meisje leuk vond. Meerdere vriendinnen heeft hij dan ook gehad maar voelde zich niet snel echt gebonden. Hij hield van zijn vrijheid. Zijn vader was militair bij de bereden cavalarie op de Wilhelminakazerne. Door een val van zijn paard is hij deels invalide geraakt door een blessure aan zijn heup. Frans vond de paarden en al dat militaire gedoe wel interessant maar dat was toch niets voor hem. De zee lokte hem vele malen meer en in 1930 ging hij naar de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam waar hij op 3 september werd ingeschreven.

Trots op zijn nieuwe uniform van de Amsterdamse Kweekschool voor de Scheepvaart-1930.

Deze school heeft hij in drie jaar doorlopen. Hij was een gemiddelde leerling getuige zijn rapport en met name zijn tweede jaar was niet gemakkelijk. Hij haalde in 1932 zijn diploma niet. Uit navraag bij het archief van de Kweekschool der Zeevarenden (webmaster@vok.nl) is gebleken dat hij ook geen lid is geweest van de leerlingenvereniging. *(e-mail van* wil.koper@hetnet.nl *).* Wat dat voor oorzaak had is niet bekend maar gezien zijn prestaties op het gebied van het vrouwelijk schoon zou daar best eens een de oorzaak kunnen liggen! Op 20 februari 1932 werd hij ingelijfd bij het leger en kreeg stamboeknummer: 5940Z *(Z= zee militie)* en kreeg op 24 februari 1932 uitstel van de eerste oefening tot 24-02-1934. In juni 1932 behaalde hij dan toch zijn diploma B.

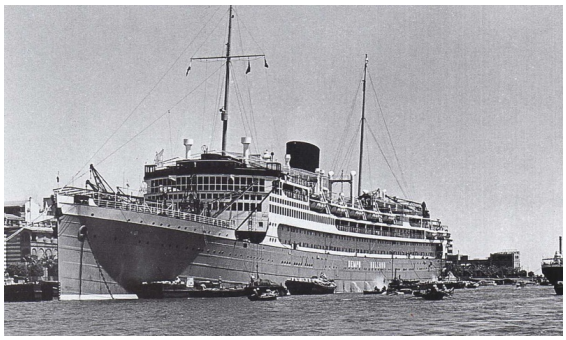


Frans Aarts heeft op de ss “Burgerdijk” zijn stagetijd doorgemaakt met onderstaande reizen.



29 juli 1933	van Rotterdam naar New Orleans
6 augustus 1933	Uitreis Beaumont (Bij Houston USA)
5 september 1933	Thuisreis passeerden Scilly?
11 september 1933	van New Orleans naar Antwerpen?
17 oktober 1933	uitreis van Boston
27 november 1933	155 mijl ZZW Lands End
27 november 1933	Telegram verjaardag Moeder Groeten Greet.
8 december 1933	Telegram verjaardag Vader en broer Kees. Groeten Greet.
2 januari 1934	van New Orleans naar Rotterdam
10 april 1934	van New Orleans
2 juli 1934	92 mijl w Scilly

In die tijd kreeg hij uitstel van opkomst voor de eerste oefening tot 02-09-1935. Op die datum is hij opgekomen voor zijn eerste oefening en ging op 26 oktober naar de Willemsoordkazerne en op 27-jan 1936 werd hij overgeplaatst naar Vliegkamp ‘De Kooy’ bij Den Helder. Op 1 mei 1936 ging hij met groot verlof. Van mijn vader weet ik dat hij er niet direct in slaagde om weer werk te vinden als gevolg van de ‘Groote Depressie’ in die jaren. Hij woonde thuis maar had nauwelijks inkomen. Hij schijnt nog met encyclopedieën langs de deur zijn gegaan om nog iets te verdienen. Of dat lucratief is geweest, weet ik niet.
Een sollicitatie bij de ‘Rotterdamsche Lloyd’ leverde hem zijn begeerde baan op en op 01-05-1937 ging hij op het passagiersschip ms ‘Dempo’ varen. Onderstaan schema gevonden in het Stadsarchief-Rotterdam nr.1052.



ms Dempo

Naam schip	Vertrek	Reis	Functie	Code
ms Dempo	1 mei 1937	27	Stuurman	A.R. 1052
	24 juli 1937	28	Stuurman	
	26 nov 1937	29	Stuurman	
	29 jan 1938	30	Stuurman	
	23 april 1938	31	Stuurman	A.R.1056

Vóór de oorlog heeft hij ook op de volgende schepen nog dienstgedaan:

ss Sibontoe	12-07-1938	43	4e st.mn	A.R. 2456
ms Kota Gedé	02-08-1938	33		
	22-12-1938	34		A.R. 2457
ms Bantam	10-02-1939	35		
	29-05-1939	35		A.R. 2458
	30-06-1939			
	16-07-1939	Port Said		
	24-07-1939	Marseille		
	01-08-1939	Rotterdam		

Ik heb14 brieven in zijn handschrift in mijn bezit. Mijn oma, zijn moeder heeft die brieven jarenlang met zich meegedragen in haar handtas en daar mocht niemand aankomen! Na haar dood heeft mijn vader die brieven geërfd en later aan mij geven. Die brieven geven een kleine inkijk van zijn leventje aan boord, zijn plannen met zijn verloofde en aan de wal in Indonesië waar hij regelmatig was.

Na aankomst in Nederland op 1-08-1939 heeft hij niet lang van zijn verlof kunnen genieten want op 04-08-1939 werd hij opgeroepen voor herhalingsoefeningen en op 28 augustus 1939 werd de algemene mobilisatie afgekondigd. Op 06-09-1939 werd hij overgeplaatst naar de Militaire kazerne Willemsoord bij Den Helder en later gestationeerd in Oude Schild op Texel. Op 18 november 1939 schrijft hij een brief vanuit Oude Schild aan mijn vader waarin hij gewag doet van zijn toekomstplannen. Daaruit blijkt at hij het eigenlijk toch best naar zijn zin had en maakte zelfs plannen om te gaan trouwen. Hij schrijft over aankoop van de uitzet samen met zijn verloofde. Hij heeft nu een geregelder leven dan op zee. Zover zou het niet komen want op 23 november 1939 kreeg hij scheepvaartverlof en zijn volgende brief komt van de m.s. “Sibajak” waarmee hij op 29-11-1939 ’s nachts om 03.00 uur vertrekt als 4e stuurman voor reis no 48 (Archief Rotterdam nr. 4640). Om 13.00 uur arriveerde ze bij de Downs vlak bij Engeland waar ze voor anker gaan voor douanecontrole door de Engelse marine. Het lag daar vol met schepen waarvan de meesten Hollanders waren. Hij moest meteen lang op de brug staan, liefst 19 uur aan een stuk, kennelijk op de uitkijk voor mijnen. Hij schrijft dat hij geen mijn heeft gezien al wordt er gewag gemaakt van een mijn die met een paravaan geknipt zou zijn. De reddingsboten waren buitenboord gedraaid en alle passagiers liepen met een reddingsvest aan op dek. Er is verder niets gebeurd maar spannend vond hij het wel. Op 30-11-1939 vertrok het schip weer en voer langs Ushant (Ouessant: Frans eiland bij Bretagne) en arriveren op 04-12-1939 in Gibraltar. Daar werd het schip aangehouden door een torpedojager en opgebracht naar Gibraltar voor controle. Vandaaruit de Middellandse zee over en komt op 10-12-1939 aan in Suez. Op 11-12-1939 voeren ze via het Suezkanaal naar Singapore (25-12-1939) en varen via Batavia (27-12-1939) naar Soerabaja waar zij op 31-12 1939 aankomen. Uit zijn brief vanuit Soerabaja blijkt dat hij niet veel doet. Soms een paar kleine reisjes in de omgeving en verder burgert hij aardig in als Soerabajaan en heeft zelfs een abonnement op het “Sourabaijasch Handelsblad” genomen. Dit was een hele rustige periode voor hem. Diverse malen ging hij op bezoek bij kennissen en vrienden aan de wal. Ook had hij over correspondentie via telegram met zijn verloofde in Nederland over de aankoop van een deel van de uitzet. Hij zinspeelt ook op de mogelijk om voor zijn tweede rang op te gaan als hij weer thuis is. Ook deze plannen zullen nooit uitgevoerd kunnen worden. Op 09-02-1940 werd hij overgeplaatst naar de Bantam en ging als 3e stuurman varen. Hij heeft tot 29-07-1940 op de Bantam gevaren en heeft in de periode een grote reis gemaakt naar Amerika en weer terug naar Indonesië.

Naam schip	**Datum**	**Vertrek/aankomst**
Bantam	22-01-1940	Vertrek Belawan
		Vermoedelijk lang verblijf in Soerabaja
	23-02-1940	Vertrek Batavia
	25-02-1940	Vertrek Signapore
	27-02-1940	Vertrek Penang
	28-02-1940	Aankomst Belawan
	04-03-1940	Vertrek Belawan
	15-03-1940	Vertrek Durban
	18-03-1940	Vertrek Tafelbaai
	06-04-1940	Aankomst Boston
	11-04-1940	Brief 9
	16-04-1940	Aankomst New York
	17-04-1940	Ankomst Philadelphia
	20-04-1940	Vertrek Philadelphia
	20-04-1940	Aankomst Norfolk

	20-04-1940	Vertrek Hampton
	25-04-1940	Aankomst New Orleans
	01-05-1940	Aankomst Baltimore
	04-05-1940	Vertrek Baltimore
	05-05-1940	Aankomst Norfolk
	05-05-1940	Vertrek Norfolk
	06-05-1940	Telegram vanuit Norfolk
	08-05-1940	Aankomst New York
	10-05-1940	Oorlog breekt uit in Nederland
	25-05-1940	Vertrek New York
	31-05-1940	Cristobal (Panamakanaal)
	03-07-1940	Aankomst Batavia
	07-07-1940	Vertrek Batavia
	08-07-1940	Aankomst Soerabaja
	16-07-1940	Vertrek Soerabaja
	23-07-1940	Aankomst Penang
	24-07-1940	Vertrek Penang
	24-07-1940	Aankomst Port Swettenham
	26-07-1940	Aankomst Singapore
	29-07-1940	Vertrek Singapore
	29-07-1940	Aankomst Batavia

Daarna werd hij op 29-07-1940 weer overgeplaatst naar de Sibajak als 3e stuurman. Ook op dit schip heeft hij een reis naar Amerika gemaakt.

Lloydkade-Rotterdam, het ms Sibajak ligt links van het midden.

Op 23 -11-1940 werd hij overgeplaatst naar de Berhala onder kapitein L.J. Tymans. Dat was een Duits koopvaardijschip de "Rheinland" die op 10 mei 1940 in Padang lag en werd geconfisqueerd door de Nederlandse marine. Dit schip werd op 23-05-1941 door de U-38 getorpedeerd op positie 09.50 NB 17.50 WL. Hij heeft met dit schip een rondreis gemaakt in de oost tot 29-12-1940. Op dit schip zou hij blijven varen tot zijn ondergang op 30-04-1943 in konvooi: TS 37 voor de Ivoorkust door torpedering door de U151 onder commando van Werner Henke. Op 03-01-1941 vertrok het schip uit Tandjok Priok voor reis 33a en ging op 18-01-1941 in konvooi met de ms Brastagi, ms Kota Baroe en ms Kota Nopan onder begeleiding van Hr. Ms. Java om de oost naar de Ajoe-eilanden waar op positie: 03.00 ZB 161.25 OL het konvooi werd ontbonden. Via het Panamakanaal voeren zij verder langs de oostkust van Amerika. (Stadsarchief Rotterdam nr. 2667)

Tussen 03-01-1941 en 27-02-1942 (Slag in de Javazee) heeft hij diverse reizen gemaakt tussen Indonesië en de USA. Na de bezetting van Indonesië op 08-03-1942 voer hij tussen de oostkust van USA en de Oost via de Atlantische Oceaan. Een van die reizen (reis nr. 33b) is terug te vinden in het Archief Rotterdam nr. 2668. Tussen 06 en 13 juni 1941 werd een 14-inch kanon geplaatst op het achterdek. En op 14 juni zijn buitengaats schietoefeningen gehouden. Volgens mijn gegevens was hij vuurleider. Op 7 dec 1941 was de Japanse aanval op Pearl Harbour. Tijdens reis nr. 35 (Stadsarchief Rotterdam 2669) was operatie "Paukenslag" gaande. Dat is de beruchte tijd waarin de Duitse onderzeeërs veel schepen voor de Amerikaanse Oostkust te zinken werden gebracht omdat er weinig

voorzorgmatregelen werden getroffen. Wat hij daarvan meegekregen heeft weet ik niet. Op 27 februari 1942 was de slag in de Javazee gevolgd door de bezetting van Nederlands-Indië door Japan. Op 17 april 1942 vertrekken ze uit New York voor reis nr. 36 (Stadsarchief Rotterdam nr. 2670). Op 7 mei 1942 vertrokken ze uit Halifax vermoedelijk in konvooi: SC83. Daar heb ik geen verdere gegevens van. De reis ging naar Table Bay, Karachi, Cochin, en via Table Bay, Freetown naar Liverpool. Konvooi SL-121. Daar zou hij van 23 t/m 25 september 1942 nog een Oerlikon-cursus hebben gevolgd. Op 8 november 1942 vertrokken zij uit Liverpool voor een reis terug naar de Oost. Hier zijn geen gegevens meer te vinden in het archief. Het zou het konvooi: TS.16 kunnen zijn geweest. Tijdens die reis heb ik nog een vermelding van konvooi ON-145 gevonden maar heb daar geen verdere gegevens van.

ms Kota Tjandi

U-515

Bij Freetown werd het konvooi TS-37 samengesteld en zou naar Liverpool afreizen. Echter 's avonds om 22.58 werd de 'Kota Tjandi" getorpedeerd door de U-515. De torpedo kwam precies op het scheidingsschot tussen ruim een en twee terecht zodat er twee ruimen tegelijkertijd volliepen. Daardoor zonk het schip in ongeveer zes minuten over de boeg rechtstandig naar de kelder. (zie *scheepsverklaringen*). Bij deze ondergang zijn behalve mijn oom ook zes Indiase bemanningsleden om het leven gekomen. Die lagen in het vooronder te slapen. Dat waren:

1/ Abu Bakar Seaman
2/ Faqir Cassab
3/ Ismail. Bhandary
4/ Manga. Greaser
5/ Nana Bhai. Seaman
6/ Nur Muhammad. Seaman

Bronnen:
- Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de tweede wereldoorlog door K.W.L. Bezemer. Blz. 891 t/m 894.
- Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd '40-45 van Nico Guns en Frans Luidinga. Blz. 289 t/m 296

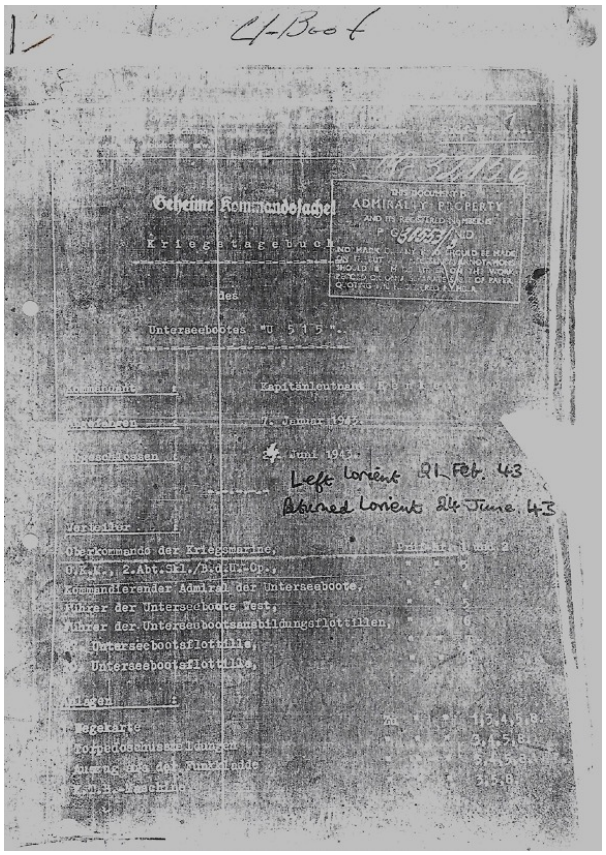
Bij die nachtelijke aanval van de U-515 werd in totaal 7 schepen getorpedeerd. Dat waren:
1. Bandar Shahpour 2. Corabellaa 3. Kota Tjandi 4. Nagina 5. City of Singapore 6. Clan Macpherson 7. Mokambo.

Door dit grote verlies aan schepen en materiaal in een zo korte tijd schijnt Winston Churchill woedend te zijn geweest en nog meer aangedrongen op intensievere bestrijding van de U-boten.

In de bijlagen onderaan staat ook een kopie van het logboek van de U-515 van 29 april. Daarin staat een aanval met dieptebommen beschreven waardoor de U-boot bijna was gezonken. Een voltreffer op de U-boot had veel verlies kunnen voorkomen! Later ben ik met mijn vader nog bij de heer Zuidweg geweest die in 's Gravenpolder woonde. Hij was tijdens de torpedering vierde machinist en zat in de reddingboot waar Frans in eerste instantie ook inzat. Later is hij chef werkplaats geworden bij de Rotterdamsche Lloyd. Hij heeft verteld wat er is gebeurd nadat bevel was gegeven om het schip te verlaten. De reddingsboten waren al buitenboord gedraaid. De torpedo kwam precies op het tussenschot van ruim één en ruim twee terecht zodat beide ruimen tegelijkertijd volliepen. In het vooronder lagen zes Laskaren te slapen die de ontploffing en de ondergang niet hebben overleefd. Daardoor zonk de boot over de boeg in zes minuten naar beneden. Dientengevolge vielen de touwen ook in de boot en bestond er gevaar dat die mee naar beneden zou worden getrokken. Mijn oom en de vierde stuurman zijn met de touwen overboord gesprongen en dus de sloep met inzittende gered van de ondergang. Door de duisternis van de nacht was het zicht zeer beperkt. Op een gegeven moment zagen ze een lichte vlek op het water drijven en dat bleek de vierde stuurman te zijn die erg

blond haar had. Hij is aan boord getrokken maar mijn oom is niet teruggevonden. Vermoedelijk is hij verward in de touwen mee naar beneden getrokken. Ze werden opgepikt door een Engels escorteschip “Birdlip” die hen naar Freetown bracht. Daar heeft de geredde bemanning een poos doorgebracht en later werden ze naar Liverpool gebracht in afwachting van plaatsing op een ander schip. Op een dag werd er bij de eerste stuurman aangeklopt en hij kreeg een pakketje overhandigd. Daarin zat zijn koffertje met persoonlijke spullen die hij altijd in zijn hut klaar had staan om in geval van nood direct mee te kunnen nemen. Echter doordat de “Kota Tjandi” zo snel over de boeg wegzonk had hij daar geen gelegenheid voor gehad. Dat koffertje is dus toch op de een of andere manier boven komen drijven en later ergens aangespoeld. De eerlijke vinder heeft de moeite genomen om het te versturen wat vermoedelijk via het rode kruis is gegaan maar daar heb ik geen bewijs van.

Bijlagen



Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

des

Unterseebootes "U 515".

Kommandant: Kapitänleutnant

Zeitraum: 7. Januar 1943

Abgeschlossen: 4. Juni 1943

Left Lorient 21. Feb. 43

Scuttled Lorient 24 June. 43

Vorgesetzte:

Oberkommando der Kriegsmarine,

O.K.M., 2.Abt.SKl./Ad.Unt.Op.,

Kommandierender Admiral der Unterseeboote,

Führer der Unterseeboote West,

Führer der Unterseebootsausbildungsflottillen,

Unterseebootsflottille,

Unterseebootsflottille,

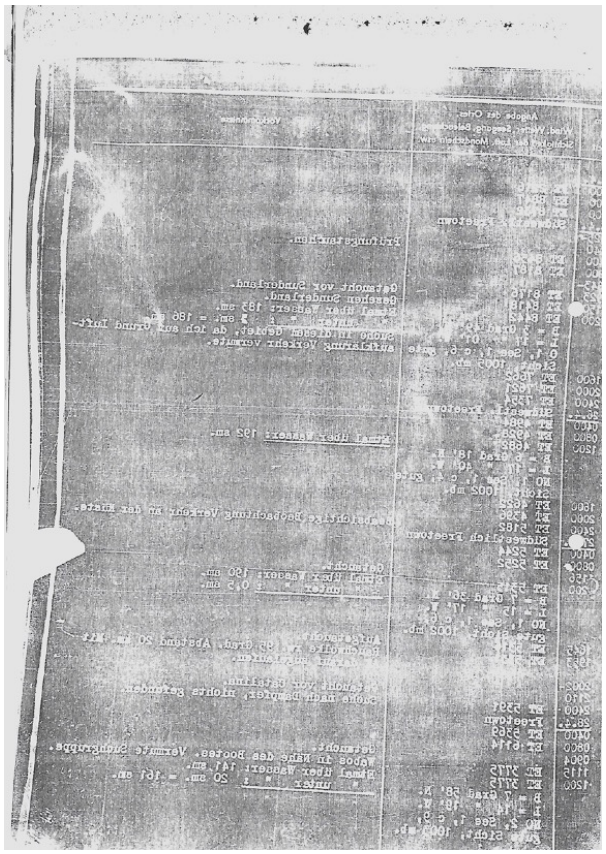
Anlagen:

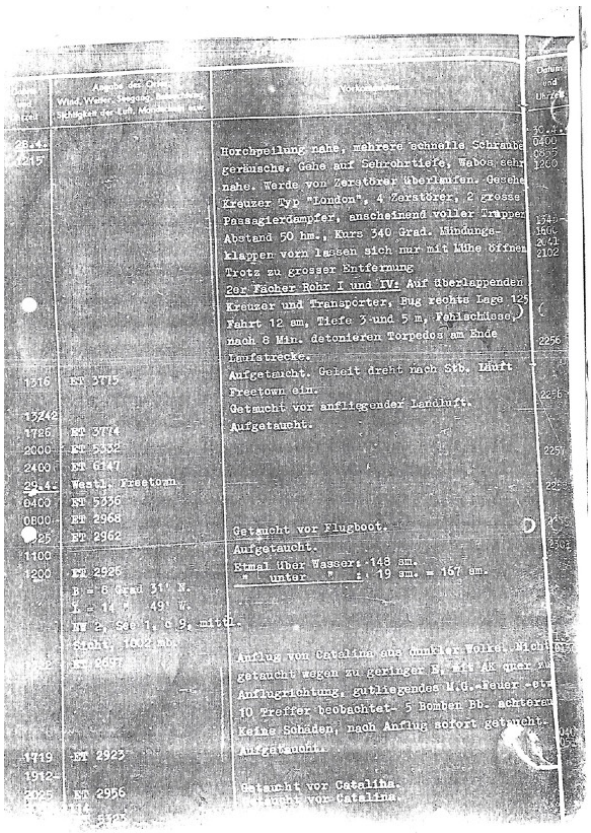
Seekarte

Torpedoschussaufzeichnungen

Auszug aus dem Kommandobuch

Funk-Verschluss





Horchpeilung nahe, mehrere schnelle Schraubengeräusche. Gehe auf Sehrohrtiefe, Wabos sehr nahe. Werde von Zerstörer überlaufen. Gesehen Kreuzer Typ "London", 4 Zerstörer, 2 grosse Passagierdampfer, anscheinend voller Truppen. Abstand 50 hm., Kurs 340 Grad. Mündungsklappen vorn lassen sich nur mit Mühe öffnen. Trotz zu grosser Entfernung zer Fächer Rohr I und IV: Auf überlappenden Kreuzer und Transporter. Bug rechts Lage 125. Fahrt 12 sm, Tiefe 3- und 5 m, Fehlschiesser, nach 8 Min. detonieren Torpedos am Ende Laufstrecke.

Aufgetaucht. Gelegt dreht nach Stb. Lauft Freetown ein.

Getaucht vor anfliegender Landluft.

Aufgetaucht.

Getaucht vor Flugboot.

Aufgetaucht.

Etmal über Wasser: 148 sm.

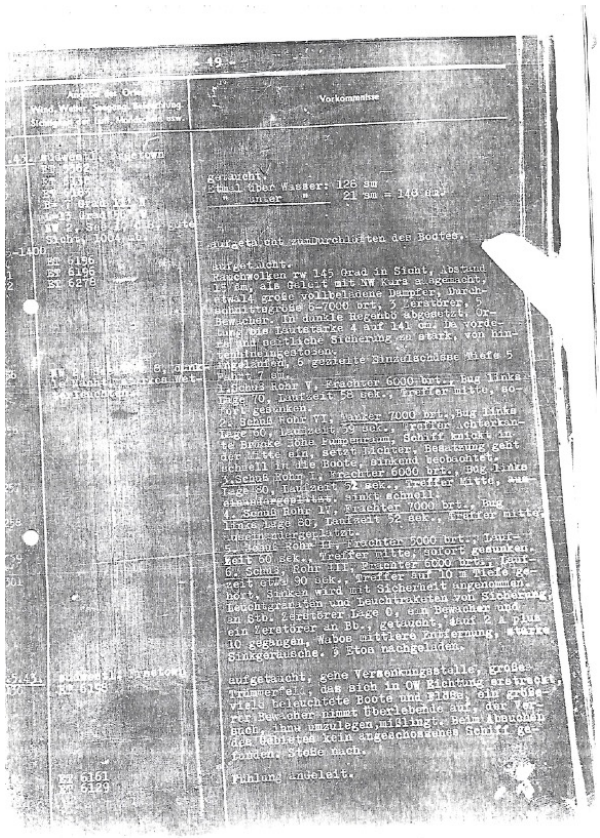
" unter " : 19 sm. = 167 sm.

Anflug von Catalina, sehr dunkler Vollmond. Nicht getaucht wegen zu geringer Eintauchtiefe quer zur Anflugrichtung, gutliegendes M.G.-Feuer - etwa 10 Treffer beobachtet. 5 Bomben Bb. achterem. Keine Schäden, nach Anflug sofort getaucht.

Aufgetaucht.

Getaucht vor Catalina.

Getaucht vor Catalina.



Getaucht.

Etmal über Wasser: 126 sm

" unter " : 21 sm = 147 sm

Aufgetaucht zum Durchlüften des Bootes.

Aufgetaucht.

Rauchwolken rw 145 Grad in Sicht, Abstand 15 sm, als Geleit mit NW Kurs ausgemacht, zwölf grosse vollbeladene Dampfer, durchschnittsgrösse 6-7000 brt, 3 Zerstörer, 3 Bewacher. Im dunkle Regenbö abgesetzt. Ortung die Lautstärke 4 auf 141 Grad. Im Vorderlauf und seitliche Sicherung zu stark, von hinten Geräuschgeräusche.

Aufgetaucht, 5 gezielte Einzelschüsse Tiefe 5 Fahr. 7 sm.

[illegible] Rohr V, Frachter 6000 brt., Bug links Lage 70, Laufzeit 50 sek., Treffer mitte, sofort gesunken.

Schuß Rohr VI, Tanker 7000 brt., Bug links Lage 60, Laufzeit 59 sek., Treffer achtern, [illegible] Brücke höhe Pumpenraum, schiff knickt in der Mitte ein, setzt achtern. Besatzung geht schnell in die Boote, sinkend beobachtet.

Aussetzer Rohr I, Frachter 6000 brt., Bug links Lage 80, Laufzeit 72 sek., Treffer Mitte, sofort gesunken, sinkt schnell.

4. Schuß Rohr II, Frachter 7000 brt., Bug linke Lage 80, Laufzeit 72 sek., Treffer mitte, [illegible] Geleitzug.

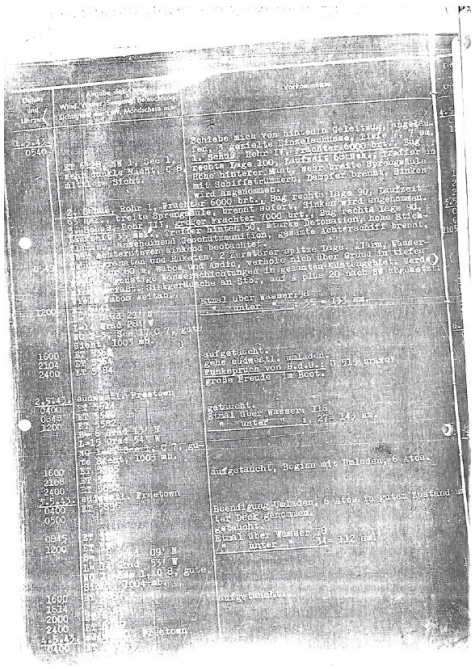
5. Schuß Rohr III, Frachter 5000 brt., Laufzeit 60 sek., Treffer mitte, sofort gesunken.

6. Schuß, Rohr III, Frachter 6000 brt., Laufzeit etwa 90 sek., Treffer auf 10 m Tiefe gehört, sinkt, wird mit Sicherheit angenommen.

Leuchtgranaten und Leuchtraketen von Sicherung an Geleitzerstörer Lage 0, ein Bewacher und ein Zerstörer an Bb., getaucht, auf 2 m. Aus 10 gegangen, Wabos mittlere Entfernung, starke Sinkgeräusche. 9 Stoß nachgeladen.

Aufgetaucht, gehe Versenkungsstelle, grosse Trümmer-el., das sich in OW Richtung erstreckt, viele Leichte Boote und Floße, ein grosser Bacher nimmt Überlebende auf. Gut [illegible] Boot, ohne anzulegen, mißlingt. Beim Abmachen des Gehistes kein angeschossenes Schiff gesehen. Stoße nach.

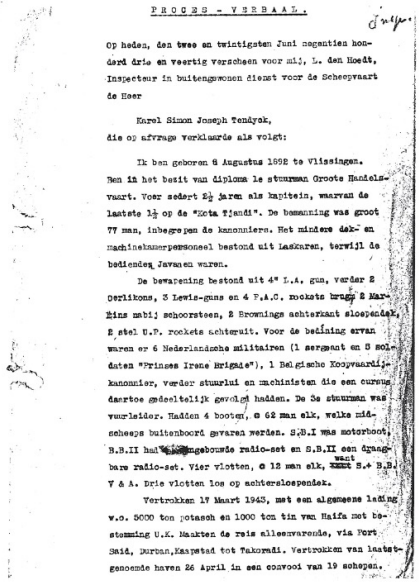
Fahrung eingeleitet.



Logboek U-515 tijdens dagen van de aanval.

Hierboven het logboek ban de U-515 ten tijde dat die bij Freetown voer. Hier worden de gebeurtenissen beschreven wat er gebeurde. Zo kunnen we lezen dat hij ook bestookt is met dieptebommen afgeworpen vanuit een Catalina vliegtuig. Helaas troffen die geen doel en kwam de U-515 er ongeschonden vanaf. Indien hij wel getroffen was had dat 7 schepen gered van de ondergang! Op blad vier is te lezen dat het eerste torpedo omstreeks 22.56 uur werd afgevuurd en dat die een schip van 6000 brt heeft getroffen. Dat was de “Kota Tjandi”!

Een hunter-killer group onder leiding van Daniël Gallery opereerde op de Atlantische oceaan en joeg op U-boten. Hij heeft een 24 uurs patrouille georganiseerd waardoor er veel meer kans was om de U-boten effectief te bestrijden. Hij heeft ongeveer een jaar later op 09 april 1944 de U-515 boven water gedwongen en tot zinken gebracht waarbij een aantal bemanningsleden om het leven zijn gekomen. De commandant Werner Henke werd wel gered en aan boord van de USS “Guadalcanal”. Later zijn er diverse verklaringen afgelegd naar het onderzoek van de gebeurtenissen na de torpedering. Hieronder staan scheepsverklaringen omtrent de torpedering van de Kota Tjandi van Kapitein Tendyck



P R O C E S - V E R B A A L.

Op heden, den twee en twintigsten Juni negentien honderd drie en veertig verschenen voor mij, L. den Hoedt, Inspecteur in buitengewonen dienst voor de Scheepvaart de Heer

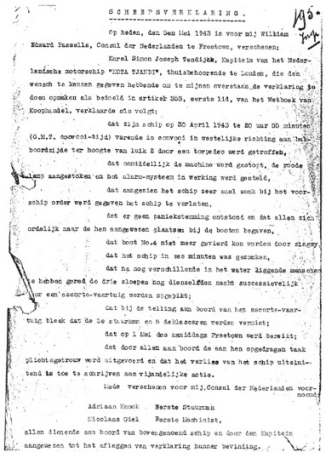
Karel Simon Joseph Tendyck,

die op afvrage verklaarde als volgt:

Ik ben geboren 6 Augustus 1892 te Vlissingen. Ben in het bezit van diploma 1e stuurman Grootte Handelsvaart. Voer sedert 2½ jaren als kapitein, waarvan de laatste 1½ op de "Kota Tjandi". De bemanning was groot 77 man, inbegrepen de kanoniers. Het minderen dek- en machinekamerpersoneel bestond uit Lascaren, terwijl de bediendes Javanen waren.

De bewapening bestond uit 4" L.A. gun, verder 2 Oerlikons, 3 Lewis-guns en 4 P.A.C. rockets brugg 2 Marlins mbij schoorsteen, 2 Browning achterkant sleependek, 2 stel U.P. rockets achteruit. Voor de bediening ervan waren er 6 Nederlandsche militairen (1 sergeant en 5 soldaten "Prinses Irene Brigade"), 1 Belgische Koopvaardijkanonnier, verder stuurlui en machinisten die een cursus daartoe gedeeltelijk gevolgd hadden. De 3e stuurman was vuurleider. Hadden 4 boten, ⊂ 62 man elk, welke midscheeps buitenboord gevaren werden. S.B.I was motorboot, B.B.II had [illegible] ingebouwde radio-set en S.B.II een draagbare radio-set. Vier vlotten, ⊂ 12 man elk, want S.B. V & A. Drie vlotten los op achtersleepdek.

Vertrokken 17 Maart 1943, met een algemeene lading w.o. 5000 ton potasch en 1000 ton tin van Haifa met bestemming U.K. Maakten de reis alleenvarende, via Port Said, Durban, Kaapstad tot Takoradi. Vertrokken van laatstgenoemde haven 26 April in een convooi van 19 schepen.



S C H E E P S V E R K L A R I N G.

Op heden, den Den Mei 1943 is voor mij William Edward Russelis, Consul der Nederlanden te Freetown, verschenen:

Karel Simon Joseph Tendijck, Kapitein van het Nederlandsche motorship "KOTA TJANDI", thuishebbende te London, die den wensch te kennen gegeven hebbende om te mijnen overstaan de verklaring te doen opmaken als bedoeld in artikel 303, eerste lid, van het Wetboek van Koophandel, verklaarde als volgt:

dat zijn schip op 20 April 1943 te 20 uur 30 minuten (G.M.T. convooi-tijd) varende in convooi in westelijke richting aan bakboordzijde ter hoogte van luik 2 door een torpedeo werd getroffen,

dat onmiddellijk de machine werd gestoopt, de rode alarm aangestoken en het alarm-systeem in werking werd gesteld,

dat aangezien het schip zeer snel sonk bij het voorschip order werd gegeven het schip te verlaten,

dat er geen paniekstemming ontstond en dat allen zich orderlijk naar de hen aangewezen plaatsen bij de boten begaven,

dat boot No.4 niet meer gevaard kon worden door zinkgevaar,

dat het schip in ses minuten was gezonken,

dat na zeg verschillende te het water liggende menschen [illegible] hebben gered de drie sloepen zeg dienseliffen nacht successievelijk door een escorte-vaartuig werden opgepikt;

dat bij de telling aan boord van het escorte-vaartuig bleek dat de 1e stuurman en 5 dekkazerern werden vermist;

dat op 1 Mei des middags Freetown werd bereikt;

dat door allen aan boord de aan hen opgedragen taak pliebtsgetrouw werd uitgevoerd en dat het verlies van het schip uitsluitend te toe te schrijven aan vijandelijke actie.

Aldus verschoven voor mij, Consul der Nederlanden voornoemd

Adriaan Knook Eerste Stuurman

Nicolaas Giel Eerste Machinist,

allen dienende aan boord van bovengenoemd schip en door den Kapitein aangewezen tot het afleggen van verklaring hunner bevinding.

Maximum vaart van de "Kota Tjandi" was 13 mijl. Het escorte bestond uit een korvet en drie bewapende trawlers.

De eerste dagen verliepen zonder bijzonderheden. 29 April werden door de korvet diptebommen vóór het convooi en 30 April zeer dicht voor het convooi afgeworpen, waarbij verder niets is opgemerkt. 30 April ten 20.30 C.M.T. werd 20° koers veranderd naar B.B. Het was goed weer, weinig of geen wind, matige deining, bedekte lucht, donker doch goed zicht.

Ten 20.55 C.M.T. stond ik aan B.B. op de brug, de wachthebbende 3e stuurman Aarts aan S.B., uitkijk op bak en vier kanonniers op wacht bij het kanon. In de meer gevaarlijke zone had ik de wacht bij het kanon verdubbeld. Het convooi voer na de uitgevoerde koersverandering weder in normale formatie. Alle schepen waren totaal geblindeerd. Op genoemd moment zag ik, met een kijker, op ongeveer 6 streken aan B.B., op een afstand van ongeveer 4 cables, het water breken, den indruk gevende op den toren van een bovenkomende o.z.boot. Ik deed een paar stappen in richting stuurhuis, om zeker te zijn gehoord te worden door roergangers, met de bedoeling B.B. voor te commandeeren. Doch tegelijkertijd had een ontploffing plaats. Het schip schokte zwaar, hoorde een knal met hoogen fluittoon en tegelijkertijd kwam een massa water over de brug, te vergelijken met het overnemen van een zware zee.

Begreep direct dat wij getorpedeerd waren. Zette alarmsysteem bij. Gaf 3e stuurman opdracht de roode lamp, (sein: "ben getorpedeerd") te ontsteken, hetgeen hij deed. De motor werd gestopt volgens standaardorder. Probeerde zelf nog een vuurpeil op te laten. Doch dit lukte niet direct. Daarmede bezig zijnde zag ik het voorschip wegzinken, zoodat het water reeds op voordek. Gaf toen order het schip te verlaten. Dit is mondeling doorgegeven.

Bij mijn boot S.B.I komende was deze reeds gedeeltelijk

gereed op de brug. Heb dit aan de Engelsche autoriteiten gemeld. Zee- en meetbrief en afrekening-staten heb ik in een tasch mede kunnen nemen.

Door den marconist is nog S.O.S. uitgezeind geworden. De houding tijdens de ramp van de Europeanen was goed, van de Inlanders passief.

Positie ramp ongeveer: V-17 N. en 13-5 o W. De diepgang was ongeveer V 25-0 - A. 26-0.

Naar mij later door 1e. stuurman, hoofdwerktuigkundige en andere inzittenden van boot B.B.I vertelt is geworden hebben zij het volgende opgemerkt. Bij boot B.B.II, sloepscommandant 3e stuurman, begon men met de bargoen los te maken, reden mij onbegrijpelijk. Vervolgens lukte het niet de boot te vieren. Daarop zijn de daarvoor bestemde personen overgekomen naar de gevierd wordende boot B.B.I.

Toen de boot te water lag zat de 3e stuurman en één der vierde vóór in de boot. De vierde stuurman is met de golf, veroorzaakt door het zinken van het schip overboord geraakt, doch wist zich weer binnenboord te werken. Eerst later werd bemerkt dat de 3e stuurman mankeerde.

Chef van de wacht in de M.K. was de 2e machinist Swart.

Voorgelezen, volhard en geteekend,

(w.g.) K.S.J. Tendyck.

(w.g.) L. den Hoedt.

De boot werd gevierd door een der twee vierde stuurlui en den koopvaardij-kanonnier. Toen zij te water kwam, dit zal 4 à 5 minuten na de ontploffing geweest zijn, bleef zij niet stijf langszijde liggen, doordat de vaart reeds geheel uit het schip was. Heb mij toen langs een lijfeind laten zakken en daarbij te water gekomen, doch opgepikt door mijn boot. De eenigste nog bij mij zijnde persoon op dat gedeelte van het sloependek was de 1e machinist. Deze durfde het echter niet aan langs een lijfeind en is nog in boot S.B.II gekomen. Sloegen den motor aan. Op ongeveer 10 meter afstand van het schip gekomen zijnde, zonk het. Dit zal ongeveer 6 à 7 minuten na de explosie geweest zijn. Het zonk eerst rechtliggende achterover weg. Toen het water tot ongeveer M.K. kap gekomen was, had een explosie plaats en kreeg het S.B. helling. Daardoor miste de top van de voormast onze boot slechts bij een paar decimeter. Het zinken veroorzaakte een golf, doch van zuiging heb ik niets gemerkt. Hebben daarna 10 personen, Laskaren en Javanen uit het water opgepikt. Kreeg daarna contact met een boot, vermoedende dat het een onzer booten was. Doch het bleek een boot van een ander getorpedeerd schip te zijn. Te ongeveer middernacht zijn wij opgepikt door een der begeleidende trawlers. Het veiliger achtende in mijn boot dan met vele schiphreukelingen op den trawler, temeer daar op niet al te grooten afstand van Freetown zijnde, stelde ik voor in de boot te blijven. Doch de geheele bootsbemanning wilde liever overgaan, hetgeen toen gedaan.

Nadat onze overige booten opgepikt waren bleken bij appel te mankeeren de 3e stuurman en vijf Laskaren. De 3e stuurman had met mij de brug verlaten. Naar ik zeker weet had hij een zwemvest aan. Alle geredden, met uitzondering van den Javaanschen waschhaas hadden het zwemvest aan. De geheime papieren, ook die van den marconist, en de scheepspapieren, journaal enz. bevonden zich in de daartoe bestemde trommel in de kaartenkamer en moeten