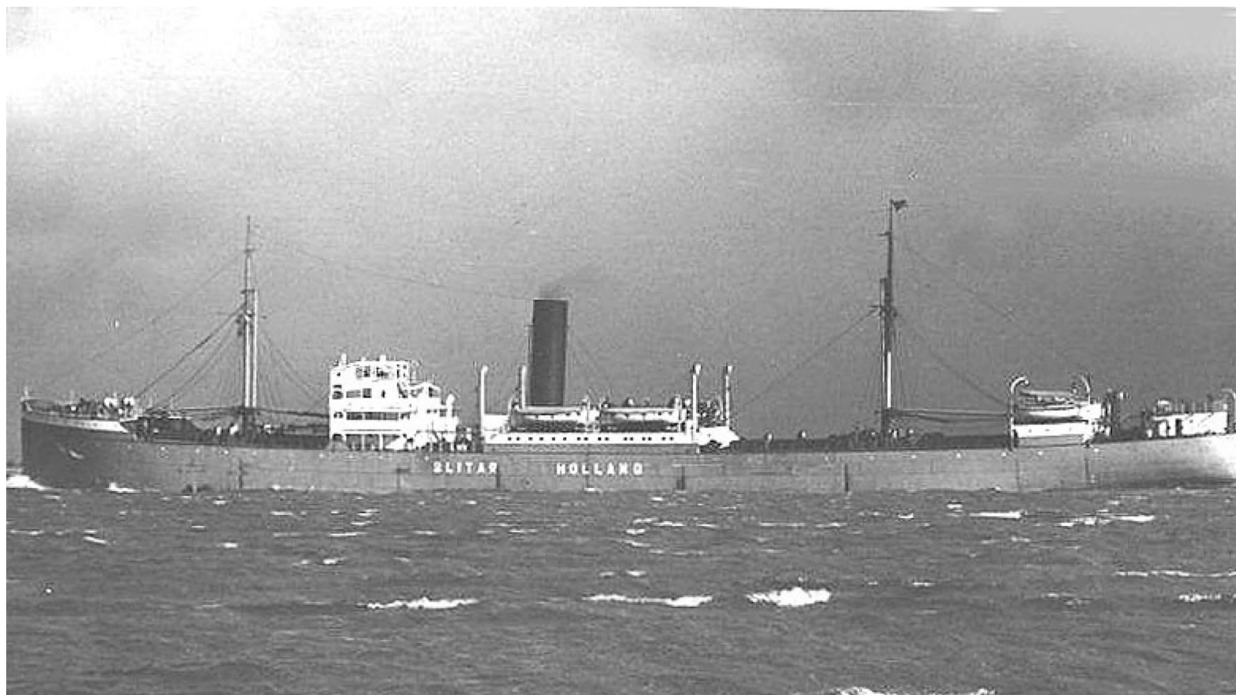


ss BLITAR getorpedeerd door de een Duitsers U-boot (U-632): Atlantische Oceaan, d.d. 6 april 1943



Bij vertrek in een Brits konvooi, van New York naar Engeland, bestond de bemanning uit:

- 44 Europeanen, waaronder 8 Britse kannoniers.
- 11 Javanen.
- 25 Chinezen.

Slachtofferlijst - aantal 26

Deze lijst is helaas niet volledig!

W.E. Knip	Gezagvoerder
F.J. Nimwegen	Marconist
M.H. Borgman	2e Machinist
Johan van 't Hoff	5e Machinist
Matrawie	Bakker
J.C. van der Est	Matroos/kannonier
F. de Jonge	Matroos/kannonier
Tamin	Kapiteins bediende
Marsiman	Bediende
Mat	Bediende
Talwie	Bediende
Sama-an	Wasbaas
Zestien (16)	Chineze stokers, namen helaas onbekend.

De tol welke de Maatschappij aan de oorlog ter zee betaalde

Verslag van de ondergang van het s.s. „Blitar” op de Atlantische Oceaan op 5 April 1943

XI

De BLITAR was aangewezen om op 29 Maart 1943 in convooi van New York te vertrekken met bestemming een Britse haven. Bij vertrek was het schip bemand met 44 Europeanen, onder wie 8 Britse kanonnières, 11 Javanen en 25 Chinezen.

Op 4 April, des avonds, werden zonder waarschuwing en zonder voorafgaand alarm door het escorte, twee schepen uit het convooi getorpedeerd. De volgende morgen werd op de BLITAR op ongeveer 1½ mijl aan bakboord een onderzeeër gesignaleerd. Zowel op de BLITAR als op de duikboot werd het vuur geopend. De onderzeeër schoot drie granaten af, welke alle misten. Op de BLITAR werden acht granaten afgevuurd; de laatste sloeg zeer dicht bij de onderzeeboot in, die daarop snel dook en verdween. De machine van de BLITAR werd nu tot het uiterste vermogen aangezet en een zigzag-koers werd gevaren om aan een eventuele achtervolging en torpedo-

aanval te ontkomen. 's Avonds laat viel het schip echter toch als slachtoffer van een duikboot.

Een torpedo trof het schip midscheeps en veroorzaakte zulke beschadigingen, dat het niet te behouden was. Van de reddingsboten bleken drie onbeschadigd. In deze boten verlieten de opvarenden het schip. Nadat de laatste boot vrij van het schip was gekomen, werd een tweede torpedo en 10 minuten later een derde op het schip afgevuurd, dat daarna binnen enkele minuten zonk.

De boot, waarin ook de gezagvoerder zich bevond, werd door een uit de duisternis opdoemende onderzeeër gepraaid; gelast werd, dat de gezagvoerder of de eerste officier aan boord van de duikboot zou komen. De schipbreukelingen trachtten zich met een uitvlucht uit deze situatie te redden. Toen kwam het bevel langs zij van de duikboot te komen en de bedreiging, dat op de reddingboot zou worden geschoten indien niet binnen tien minuten aan het bevel was voldaan. Aangezien het door de hoge zee voor de inzittenden levensgevaarlijk was, indien de boot dicht bij de onderzeeër zou komen, nam de gezagvoerder van de BLITAR het besluit naar de onderzeeboot te zwemmen,



welk besluit hij ook volvoerde. Na verloop van korte tijd werd van de onderzeeër geroepen, dat de kapitein weer terugkwam. Inderdaad zag men ook het rode lichtje van het zwemvest van de kapitein en hoorde men hem roepen, maar door de hoge zeeën, het slechte weer en de duisternis slaagden de inzittenden der reddingsboot er niet in hem te vinden. Na lang zoeken en nadat het rode lichtje verdwenen was en het roepen had opgehouden, moest worden aangenomen dat de kapitein verdronken was.

Bij de ramp zijn alle scheepspapieren verloren gegaan en gegevens omtrent de juiste positie van het schip zijn dus niet beschikbaar. Naar schatting bevond de BLITAR zich op 44° N.B. en 47° W.L.

Bij het aanbreken van de dag werden geen drenkelingen of schepen meer gezien. De inzittenden van een der boten, ten getale van 16, zijn tenslotte na drie dagen zwalken door een torpedoboot gered en later in Reykjavik op IJsland aan wal gebracht; die van de beide andere boten, ten getale van 38, zijn na vijf dagen door een marinevaartuig aan boord genomen en later in St. John's, Newfoundland, geland. Van de inzittenden der beide laatste boten hebben vier, een Chinees en drie Javaanse schepelingen, de redding niet beleefd; zij overleden in de boot in de loop van de eerste nacht en werden aan de zee toevertrouwd.

Deze ramp kostte aan 26 opvarenden het leven, onder wie de gezagvoerder W. E. Knip, de marconist F. J. van Nimwegen, de matroos o g-kanonnier J. van der Est, de matroos/kanonnier F. de Jonge en de vijfde machinist J. van 't Hoff; verder vijf Javaanse schepelingen en zestien Chinese stokers. Zonder te kort te doen aan de moed en de houding van de andere opvarenden, moet toch het zeer moedige en opofferende optreden van de gezagvoerder gememoreerd worden. De Buitengewone Raad voor de Scheepvaart heeft in zijn uitspraak in zake de ramp de moedige houding van de gezagvoerder vermeld, terwijl hem in 1948 posthuum het Kruis van Verdienste is verleend.

Door welke oorzaken de andere omgekomenen het leven verloren, is niet komen vast te staan.

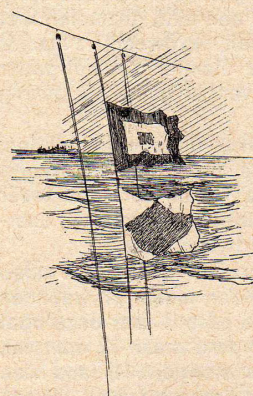
VAREN IN OORLOGSTIJD

Het kernlid P. L. van Roon, die heel de oorlog buitengaats is geweest en gerechtigd is tot het dragen van de „Pacific War Zone Bar”, de „Mediterranean Middle East War Zone Bar” en van de „Atlantic War Zone Bar”, vertelt hieronder een van de lotgevallen, die hij in de oorlog beleefde. Het betreft de ondergang van het s.s. BLITAR, op welk schip hij toen voer, en wat er op volgde totdat hij en zijn kameraden de vaste wal weer hadden bereikt.

Het was in Maart 1943, dat wij in convooi van New York vertrokken. Het convooi bestond uit 60 schepen, begeleid door 4 escortes. Wij hadden kleine en grote, snelle en langzame schepen in ons convooi en onze snelheid kon daardoor niet hoger zijn dan 8 mijl. De eerste dagen was het tamelijk goed weer, maar naarmate wij verder oostelijk kwamen, werd het al ruwer en ging het weer tot storm over. Ondanks storm zijn wij door blijven houden; verschillende schepen hadden al reddingssloepen verloren, terwijl bij ons aan boord alles nog goed verzorgd was. Onze boten hadden wij half binnen-, half buitenboord gehangen en dat is naderhand gebleken een goed idee te zijn geweest, want de zee had nu niet zo veel vat op de boten en zo konden ze toch gemakkelijk door één of twee man buitenboord gedraaid worden.

Er waren al enkele schepen van ons convooi getorpedeerd en wij konden dus vermoeden, dat wij, zoals wij dat noemden, in een „wolfpack” (dat wil zeggen een groep onderzeeërs bij elkaar) terecht gekomen waren. Zulk een ontmoeting kon fatale gevolgen hebben.

Op 4 April werd op het commodore-schip het beruchte WF-sein gehesen. Nu, wij wisten wat dat betekende. Wij betrokken allen onze wachten, het geschut, enz. Wij hadden al enige aanvallen te verduren gehad, die wij met succes hadden afgeslagen, toen om 8 uur 's avonds ons alarm weer rinkelde. Het was een pikdonkere nacht en 't schip werkte zwaar. Wij schoten de z.g. „snow flake rockets” af om de omgeving

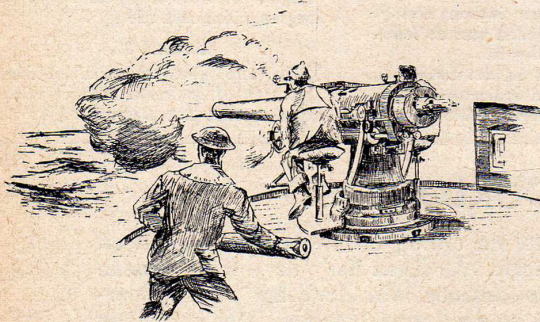


goed te kunnen kennen. Voortdurend hoorden wij doffe explosies van dieptebommen en dreunen van het geschut, maar met ons schip gebeurde niets.

De volgende dag werd achteruit op enkele mijlen afstand een onderzeeër waargenomen.

Wij openden direct het vuur; de duikboot liet zich niet onbetuigd en begon terug te vuren, zodat er een levendig duel ontstond, waarbij met ons zevende schot de duikboot onder ging.

's Middags om vier uur werden wij weer een duikboot gewaar, nu aan stuurboord, dwars in, die echter direct weer onder water verdween. 's Nachts kregen wij weer een aanval te doorstaan. De schepen kwamen weer in actie en ditmaal kregen wij onze eerste torpedo te incasseren, die ons schip midscheeps trof. Alle ketels stonden op volle druk. De hoofdstoompijp brak; wolken stoom omgaven ons, massa's water kwamen aan dek; hout, ijzer, alles vloog om je oren en steekvlammen schoten omhoog; alles was totaal vernield, maar onze noodverlichting brandde nog. Op het sloependek aan stuurboord hing nog een kapotte sloep; aan die kant was de rest in de lucht gevlogen. Met de mensen, die over waren aan dek, hebben wij drie sloepen

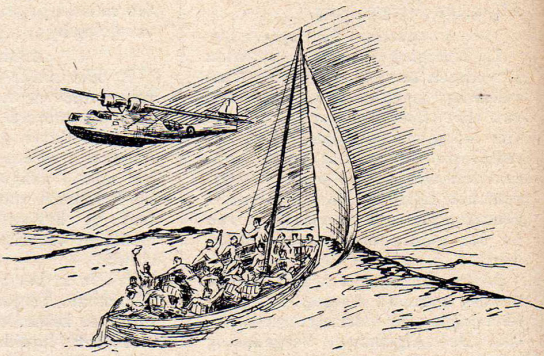


te water gekregen. Een aantal opvarenden, die versuft waren geraakt door de explosies, waren al in de sloepen geklommen. In een der boten waren reeds 26 mensen. Wij moesten nog enkele talies en vanglijnen afsnijden om van ons schip vrij te komen, dat reeds een eind gezonken was en spoedig in de golven verdween. 's Nachts hebben wij nog enkele mannen uit het water opgepikt, maar zij stierven al gauw als gevolg van het koude water.

Nadat wij ons drijfanker uitgegooid hadden, dreven wij prachtig op het zeetje. 's Nachts kregen wij nog enkele keren de onderzeeër langszij en na enige strubbelingen, die wij daarmee gehad hebben, verdween deze.

Bij het dag worden zagen wij nog een sloep van ons schip. We praaiden elkaar en trachtten een paar mensen over te geven, daar onze boot propvol was en in de andere maar 12 man zat, maar dat lukte niet. Nu moesten wij land zien te bereiken en wij zetten daarom, terwijl wij nog aan ons drijfanker lagen, onze mast overeind. Na het drijfanker ingehaald te hebben, probeerden wij met één riem de sloep voor de wind te krijgen, wat ons gelukte en met het enkele fokje hadden we al spoedig een aardig vaartje. Elke

nacht lagen we achter het drijfanker, omdat wij 's nachts de zee niet konden waarnemen en het te riskant was om te zeilen. Na vier dagen zo gezeild te hebben, kregen wij een grote vlieg-



boot in het oog. Nadat men ons gezien had, maakte het vliegtuig enkele cirkels om ons heen, ging voor de boot langs en liet twee pakken vallen, die levensmiddelen bleken te bevatten, en o. a. ook een revolver om lichtpatronen af te schieten; die revolver heeft naderhand nog dienst gedaan bij onze redding.

De zesde dag (het werd tijd, want iedereen zat met dikke benen van het inkomende water in de sloep en toch zaten er dag en nacht vier mensen water te hozen) kwam er een rookwolkje aan de horizon. Wij hadden toen ongeveer 400 mijl afgelegd en het weer was weer handzamer geworden. Wij namen de uit het vliegtuig geworpen revolver, schoten daarmee enkele lichtkogels de lucht in, en na enige minuten al konden wij merken, dat het meer dan één schip was en dat ze „full speed” naderbij kwamen. Op enige afstand van ons bleven ze in gevechtsformatie liggen en na enige seinen gewisseld te hebben, kwam er één langszij en stelde ons enige vragen. Daarna nam men ons op en verzorgde ons goed. Het bleken Canadese torpedobootjagers te zijn, die op weg waren naar Amerika met een groot convooi. Na scheepsraad gehouden te hebben, zijn wij met dit schip weer terug over de oceaan gegaan (wij waren de kant van Engeland op gezeild). Op onze terugreis naar Amerika hebben wij nog enige aanvallen gehad, maar ten slotte zijn wij allen behouden in St. John's aan de wal gezet, om daar in een hospitaal opgenomen te worden.

De inzittenden van een andere sloep, die door een vissersboot opgepikt zijn, zijn nog op IJsland terecht gekomen.

Ziehier een „ooggetuige-verslag”, op mijn manier gegeven, van de ondergang van de BLITAR op de Atlantische Oceaan.

P. L. van Roon