

Om 11h42 maakte een torpedotreffer in ruim II aan stuurboord een einde aan het kortstondige, maar indrukwekkende bestaan van Hr.Ms. *COLOMBIA*. Een hoge waterzuil werd waargenomen terwijl grote stukken hout door de lucht vlogen en op dekken en brug neerkwamen. Noch de bellenbaan van de torpedo, noch de torpedo zelf, werd gezien. Het schip maakte snel water ⁴⁾ en kreeg onmiddellijk zware slagzij over stuurboord. De commandant liet direct de beide machines stoppen en toen het schip in zinkende toestand niet meer te redden was, gaf hij aan de bemanning order het schip te verlaten. Het verlaten van het schip geschiedde in negen boten en verliep vlot en ordelijk, van paniek was geen sprake. De laatste die het schip verliet was de commandant, die, toen om 11h53 de brug gelijk met het water stond, over boord sprong en door één van de sloepen werd opgepikt. Om 11h54 stond het schip verticaal in het water, met het achterschip in de lucht, roer en schroeven ongeveer 25 m. uit het water, en om 11h55 verdween het schip onder de zeespiegel, op de gegiste plaats 33°-36'S en 27°-29'E.



De bovenstaande afbeelding is een aquarel van Fred Boom ⁵⁾ welke zich bevindt in de collectie van het Marinemuseum. Het geeft de situatie weer vlak na de torpedering van Hr.Ms. COLOMBIA. H.M.S. GENISTA vaart met vol vermogen langs om de vijandelijke onderzeeboot op te sporen.

H.M.S. *GENISTA*, die gedurende ongeveer 2 uur rond de plaats van het zinken van Hr.Ms. *COLOMBIA* bleef rondvaren om uit te luisteren naar onderzeeboten, pikte om ongeveer 14h30 al het personeel van de sloepen op, uitgezonderd 56 man die door een ter plaatse aangekomen crashboot (R 6) van de R.A.F. werden overgenomen. Van de 320 opvarenden, bestaande uit 310 man Nederlands en 10 man Brits personeel, werden 8 man vermist ⁶⁾, de overigen werden te East London aan de wal gebracht.

Het verlies van Hr.Ms. *COLOMBIA* betekende een ernstige slag voor de Koninklijke Marine ⁷⁾, hetgeen later vooral tot uiting kwam toen Fremantle de basis werd voor de Nederlandse onderzeeboten. Er waren aldaar ook Britse onderzeeboten gebaseerd en het spreekt vanzelf dat de Amerikanen en de Engelsen in de eerste plaats hun eigen boten verzorgden, zodat de Nederlandse in onderhoud en reparatie achteropkwamen.

Admiraal Helfrich schreef (*Memoires II*, pag. 72): "Wij wisten dat dit fraaie schip niet veel waterdichte compartimenten had en dus zeer gevoelig was voor treffers onder water. De commandant had mij reeds dadelijk daarop gewezen. Vandaar dat ik dit schip niet veel verplaatsen wilde en mij had verzet tegen het gebruik op de Afrikaanse kust. Ceylon of Bombay moest haar basis blijven, terwijl het later te Fremantle onschatbare diensten had kunnen bewijzen".

Het onderzoek dat naar aanleiding van de torpedering door de "Board of Enquiry" in Kaapstad op 31 maart 1943 werd ingesteld, bracht het volgende naar voren:

- That H.N.M.S. *COLOMBIA* was torpedoed at 1140 on the 27th February 1943 and that more than one torpedo (probably electric) was fired⁸). - We consider it improbable that the submarine reported off Korega River at 0740 on the 27th February 1943, was the submarine that carried out the attack. Had it been the same submarine, she would have had to make a large proportion of the distance (38 miles) on the surface at high speed and would almost certainly have been sighted either by the air escort or strike aircraft sent out to cover the area round the river mouth, bearing in mind that the visibility conditions were exceptional and that the conditions for sighting submarines from the air were ideal.

- The arrangements made at East London for sailing the ship were satisfactory and all proper precautions to maintain secrecy were observed. We note that the Commander in Chief, South Atlantic, was not informed of the track which H.N.M.S. *COLOMBIA* intended to follow and we consider that he should have been so informed by the Naval authorities at East London.

- Having regard to all the circumstances, we consider that the commanding officer of H.N.M.S. *COLOMBIA* would have been better advised to have made a large alteration of course to seaward to avoid the reported position of the enemy submarine.

- Having regard to the construction of the ship as shown in the diagram drawn by the commanding officer of H.N.M.S. *COLOMBIA*, we consider that damage control in the circumstances was quite impracticable and that no steps were possible to prevent the loss of the ship after the damage sustained. All proper precautions to ensure the watertightness of the ship had been taken prior to the attack.

De Britse "Board of Enquiry" kwam tot de slotsom dat de commandant van de *COLOMBIA* er beter aan had gedaan na ontvangst van de onderzeebootmelding "a large alteration of course to seaward" uit te voeren. De "Commander-in-Chief, South-Atlantic" gaf als zijn mening te kennen dat de onderzeebootmelding op een misverstand beruste⁹). Zijns inziens had de commandant van de *COLOMBIA* een beoordelingsfout gemaakt door een route te nemen die zover uit de kust lag¹⁰). Tot zover de officiële geschiedschrijving.

Na het sluiten van het Suez-kanaal voor het scheepvaartverkeer bleef alleen de route om Kaap de Goede Hoop open voor de geallieerden¹¹). Begin 1942 werd het oorlogsgebied voor de U-boten uitgebreid rond Zuid-Afrika. De oorlog was toen nog ver weg voor de Zuid-Afrikanen. Het verwonderde sommige U-boot commandanten (o.a. Metzler van de U 69 en Emmermann van de U 172) dat 's avonds en 's nachts de lichten van havens nog brandden, zelfs de vuurtorens. Van verduistering was nog weinig te merken. Dat er oorlog was, zowel in Europa als in Zuid-Oost Azië, was uiteraard bekend, maar dat was ver van hun huis en haard. Verschillende nationaliteiten leefden in "harmonie" naast elkaar. Naast de oorspronkelijke bewoners (Kaffers, Bosjesmensen, Zulu's, etc) waren daar de Boeren, oorspronkelijk van Nederlandse komaf, en de Engelsen, waar de Boeren een groot hekel aan hadden (n.a.v. de Boerenoorlogen). Maar ook veel Duitsers (met Engelse paspoorten; deze waren niet geïnterneerd) leefden in Zuid-Afrika (door de bezetting en inbeslagname door de Engelsen van de Duitse kolonies Zuid-West en Oost-Afrika tijdens de Eerste Wereldoorlog). Het was dan ook niet te verwonderen dat er een (groot) aantal Duitsgezinden in Zuid-Afrika woonden. De meesten woonden langs de kusten. Een aantal hiervan was verenigd in z.g. "weerstandsbewegingen" (verzetsgroepen).

Nadat de geallieerde scheepsverliezen eind 1942 rondom Zuid-Afrika begonnen toe te nemen raakte de kustbevolking betrokken bij enerzijds het getuige zijn van brandende en zinkende schepen en de drenkelingen, maar anderzijds bij de problemen/storingen en gebrek aan vers voedsel en water e.d. aan boord van de U-boten. Deze waren 10.000 mijlen van hun basis en bevoorrading kon niet altijd plaatsvinden, daar meeste bevoorradingsschepen door de geallieerden waren vernietigd. Er zijn verhalen bekend van U-bootbemanningen die illegaal vers fruit en water van de Zuid-Afrikaanse kust betrokken. In het U-boot Archief te Cuxhaven-Altenbruch komen deze handelingen echter niet voor. Dit wil echter niet zeggen dat ze niet hebben plaatsgevonden; niet alle U-boten kwamen heelhuids terug. En of alle commandanten deze toch gevaarlijke, verboden uitstapjes naar de kust hebben opgeschreven in hun logboeken is ook niet zo vanzelfsprekend.

De bewoners zagen achter iedere struik of op elke kerktoeren spionnen en saboteurs en "fantaseerden" dat (nachtelijke) communicatie met behulp van zenders en seinlampen tussen de kust en U-boot-bemanningen plaatsvonden. Bovendien verspreidde de politiek verdeelde pers geruchten om angst en tweedracht te zaaien om voor/tegen de vijand of de geallieerden te zijn en dit, gevoegd bij de plaatselijke "weerstandsbewegingen", was een grote bron van onzekerheden en angst. In cafés, bij naaikransjes en tijdens kerkbijeenkomsten werden wilde en sensationele verhalen verspreid en langzamerhand ontstond er een heel scala van (sterke) verhalen en anekdotes.

Jochen Mancke (1926), een voormalige Wehrmachtsoldaat en sinds 1958 wonend in Kaapstad (Somerset-West), heeft in 2007 in eigen beheer al deze verhalen en anekdotes verzameld en uitgegeven ¹²). Blz. 61 t/m 63 heeft betrekking op het vergaan van de *COLOMBIA*.

Op blz. 62 staat het volgende geschreven:

.....A Dutch Mothership had been sheltering in East London docks and decided to leave, she got opposite Hamburg when she was torpedoed. I was there and we all heard the explosion. Goodbye ship. Just shows the extent of the communication from shore. At the time Major Alister Miller was in Hamburg, gathering information for Security Forces. I knew him well. Late one afternoon, bordering on darkness, I was out fishing from my boat in the river mouth, when I saw signalling from submarine to shore. I pinpointed the position and rowed my boat ashore, not using my motor, because of alerting the inshore signallers.....

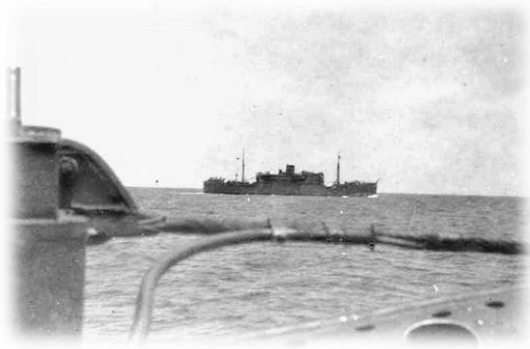
Uit bovenstaande kunnen we wel stellen dat het vertrek van Hr. Ms. *COLOMBIA* voor de vijand niet onopgemerkt is gebleven en dit uiteindelijk tot de ondergang van dit onvervangbare schip is geweest. Het lag niet aan het feit of de commandant nu wel dichtbij of ver weg van de kust had moeten varen, het schip was al tot zinken gedoemd: de vijand had zijn positie al ingenomen en wachtte geduldig af totdat de boot voorbij zou varen. Hr.Ms. *COLOMBIA* was verraden!

G. Horneman, Koog aan de Zaan, 2009.

Noten.



M.S. Colombia van de K.N.S.M. voor het uitbreken van de oorlog



Hr.Ms. COLOMBIA in konvooi, januari 1942