

PRUDENT LIMIT OF ENDURANCE.

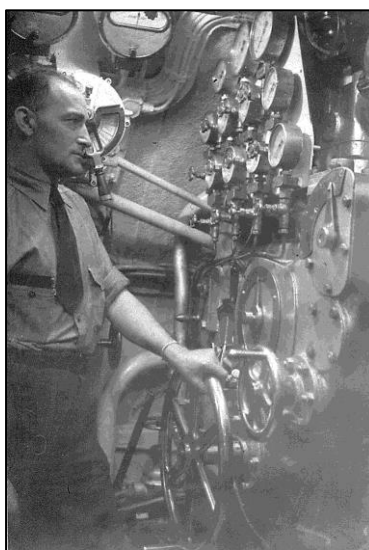
Door: Ltz1 G. Quint
Bewerkt door G.D. Horneman

1)

"Laikt meer een Salvation Army dormitory dan een selfrespecting submarine in wartime, c'dant", zei onze Canadese seiner Hardy in zijn beste Nederlands, geleerd in jaren trouwe dienst a/b Hr.Ms. O 15 waarvan hij een onmisbaar inventaris stuk is geworden. Gelijk had de jongen: de boegbuiskamer van onze 10-jarige 600-tonner, zonder de vette reserve torpedo's als "slabies" van aangrenzende kooiraambewoners, was door de internationale timmerliedengroep van S 9 ²⁾ met veel fantasie volgebouwd met tijdelijke, houten ledikanten. De schipper noemde het maar "de chambree" en dit puntmutsenwoord tekende zo ongeveer de gevoelens van de equipage. Toen werd er ook nog een RNVR Surgeon a/b geplaatst en ofschoon deze beminnelijke, gebaarde medicus aan de wal zeer werd geapprecieerd zijn komst aan boord werd gezien als een voorteken van Groot Onheil. De vele kisten medisch materiaal, die hem vergezelden, deden een ernstige aanslag op de beschikbare (?) ruimte en lieten 's mans populariteit onder nul dalen. "Hospitaaltje onder water" werd het eind oordeel en het was mij gebonden aan de - "Strictest Secrecy to be observed until departure"- onmogelijk te zeggen, dat hiermede de van ouds bekende spijker op de kop werd geslagen. Daarentegen: de dokter werd verklaard als een man die ons psychologisch zou bestuderen tijdens een lange patrouille, die kisten als behorend tot zijn onafscheidelijke uitrusting en die ledikantjes zouden iets te maken hebben met het overbrengen van geheime agenten.



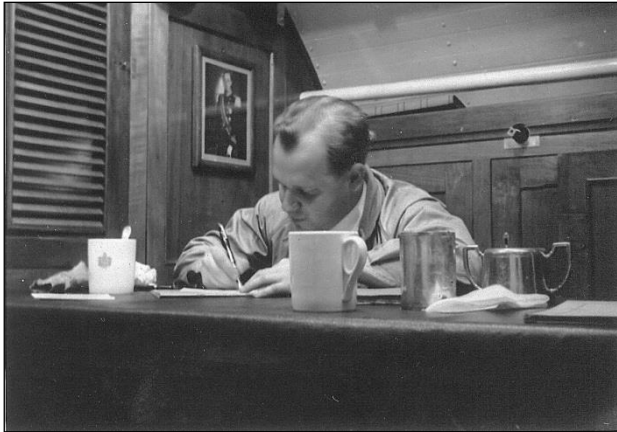
De commandant G. Quint met rechts de "dokter" in de kuip van Hr.Ms. O 15.



Machinekamer Hr.Ms. O 15, november 1942. Sergeant-machinist W. Molendijk.

¹⁾ Geschreven door de commandant van Hr.Ms. O 15 de luitenant ter zee 1^e kl. G. Quint (KMR). Hij was commandant van Hr.Ms. O 15 van 6 april 1942 tot 8 december 1942. Dit artikel is ook gepubliceerd in het boek: *De Nederlandse Onderzeedienst 1906-1966*, blz. 393 t/m 402.

²⁾ S 9 was de internationale 9^e Submarine Flottilje, gebaseerd te Dundee. Deze bestond onder anderen uit Britse, Nederlandse, Franse, Russische en Noorse onderzeeboten met bijbehorende walpersoneel.



Ltz. 2^e kl. A.J. Schouwenaar.



Diverse opvarenden, periode november-december 1942, afgemeerd te Dundee.

Zo zat ik dus in mijn eentje op het probleem van "Operation FB" ³⁾, de oorzaak van deze ongewone vertoning. Om toen niet vermelde redenen, zouden er geen escorts beschikbaar zijn voor de supply-vessel convoien tussen IJsland en de Russische havens. Daarom had Admiralty besloten die schepen ⁴⁾ maar als "independents" met 9½ mijl vaart alleen te laten varen, met

³⁾ **Operation FB** (29 oktober –9 november 1942) was een vervolg op de PQ-konvoien in de Tweede Wereldoorlog. Na de konvoien PQ 17 en PQ 18 werd de levering van hulpgoederen aan de Sovjet-Unie opgeschort, de risico's waren te groot. Beide konvoien hadden enorme verliezen geleden (van de PQ 17 kwamen er van de 36 schepen er 15 en van de PQ 18 kwamen van de 40 er 27 in Rusland aan). In dezelfde periode startte Operation Torch (8 tot 16 november 1942), de inval in Franstalig Noord-Afrika. De geallieerden hadden daar grote behoefte aan marineschepen, dus de bescherming van de Moermansk konvoien kon niet meer gegarandeerd worden. De Russen zaten op dat moment midden in de Duitse aanval op Stalingrad en hadden grote behoefte aan oorlogsmaterieel en kwam de gedachte naar voren deze te doen plaats vinden met ongeëscorteerde alleen varende koopvaardij schepen. Dat zulks mogelijk was, was al gebleken toen een tweetal Russische vrachtschepen die op verzoek van de Russische regering op 11 en 12 augustus ongeëscorteerd van IJsland waren vertrokken na een lange reis hun bestemming in de Karazee hadden bereikt. ³⁾ Daarom werd besloten om hiermee door te gaan, gebruikmakend van de donkere nachten in de periode van 28 oktober tot 9 november ³⁾, de schepen met een tussenpoos van 12 uur naar Rusland te laten vertrekken. Het eerste schip verliet op 29 oktober 1942 IJsland, spoedig gevolgd door nog 12 andere schepen. De bemanningen van deze schepen bestonden geheel uit vrijwilligers. Ter bescherming waren er onderweg enkele trawlers gepositioneerd, namelijk de HMT CAPE PALLISER, HMT NORTHERN PRIDE, HMT NORTHERN SPRAY en HMT St. ELSTAN. In de buurt van Moermansk lagen de HMT CAPE ARGONA, HMT CAPE MARIATO en HMT St. KENAN. Een succes werd het niet: drie schepen keerden terug, vijf schepen werden tot zinken gebracht en maar vijf schepen kwamen aan in de Sovjet-Unie. In tegenovergestelde richting verlieten 4 schepen de Russische haven waarvan er drie veilig aankwamen de vierde werd in verband met vijandelijke activiteit in de Barentssee teruggeroepen doch heeft het sein niet opgevangen en werd door de vijand tot zinken gebracht.

⁴⁾ De alleen varende koopvaardij schepen die vertrokken waren uit de haven van Hvalfjörður (IJsland): s.s. Richard H. Alvery (Amerikaans, 1941-7176 brt, vertrekt 29 oktober, aankomst te Rusland op 7 november); s.s. Empire Galliard (Brits, 1942-7179 brt, vertrekt 29 oktober, aankomst te Molotovsk op 7 november); s.s. John Walker (Amerikaans, 1941-7167 brt vertrekt 30 oktober, aankomst te Molotovsk op 12 november); s.s. Empire Gilbert (Brits, 1941-6640 brt, vertrekt 30 oktober, getorpedeerd door U 586 op 2 november); s.s. Dekabrist (Russisch, 1903-7300 brt, vertrekt 30 oktober, door vliegtuigen op 3 november gebombardeerd, uiteindelijk op 5 november gezonken); s.s. John H B Latrobe (Amerikaans, 1941-7176 brt, vertrekt 31 oktober, kwam op 9 november in aanvaring met een ijsberg en keerde terug naar IJsland); s.s. Chumleigh (Brits, 1938-5445 brt, vertrekt 30 oktober, door vliegtuigen op 5 november gebombardeerd, uiteindelijk op 6 november door de U 625 tot zinken gebracht); s.s. Hugh Williamson (Amerikaans, 1941-7176 brt, vertrekt 1 november, aankomst te Molotovsk op 11 november); s.s. Empire Sky (Brits, 1941-7455 brt, vertrekt 1 november, op 6 november door de U 625 tot zinken gebracht); s.s. William Clark (Amerikaans, 1942-7176 brt, vertrekt 2 november, op 4 november door de U 354 tot zinken gebracht); s.s. Empire Scott (Brits, 1941-6150 brt, vertrekt 2 november, aankomst te Moermansk op 18 november); s.s. Daldorch (Brits, 1930-5600 brt, vertrekt 3 november, op 6 november teruggekeerd naar

100 mijl onderlinge tussenruimte op de koerslijn. Deze was zo ver mogelijk van de Duitse bases in Noorwegen gehouden: om de Noord langs de Oostkust van Groenland, bewesten Jan Mayen eiland, dan langs de parallel van 76° N om de Oost, juist vrij van Spitsbergen's Zuidkaap en benoorden Bereneiland. Tegelijk varen 4 Russische schepen in omgekeerde richting ⁵⁾. Rescue Ships worden langs de route geposteerd "in case of". In het gebied tussen Groenland en Jan Mayen, met weinig kans op vijandelijke luchtactiviteit, worden dit vier A/S-trawlers ⁶⁾. Maar in de "Spitsbergen-Bear Island-Horth Cape Area" zullen twee onderzeeboten deze taak vervullen: Hr.Ms. O 15 tussen 5° en 11° O en zover benoorden 74° N als nodig en mogelijk, HMS TUNA beoosten ons gebied. So far so good , maar toen kregen Their Lordships toch enige buikpijn over de meerdere of mindere gezondheid van de hele operatie en kwam het geval weer voor een paar dagen in de lucht te handen. Tenslotte produceerde Whitehall een serie welgemeende waarschuwingen:

- de trawlers dienden zich verre te houden van het speelterrein van de onderzeeboten;
- deze laatste moesten een heel bijzondere en voorzichtige procedure in acht nemen bij het benaderen van koopvaarders -vooral Russische-, die het allemaal wel geacht werden te weten, maar tja;
- de radioverbindingen in het Hoge Noorden onbetrouwbaar zijnde, zouden Broadcasts op allerlei extra frekwenties vele malen worden herhaald;
- herinnerd werd aan "the very real danger of U-boats lurking in the vicinity of ships sunk;
- uitgebreide regelingen waren uitgedokterd voor het geval dat het aantal survivors de capaciteit van de onderzeeboten te boven zou gaan (60 gasten voor de TUNA, 36 voor O 15);
- Primary consideration of C.O.'s at all times is safety of Submarine".

Alles met het voorbehoud: "if practicable".



*Trawler HMT NORTHERN PRIDE.
betere tijden.*



Trawler HMT CAPE PALLISER in

Getroffen en gesterkt door al deze bezorgdheid, koos Hr.Ms. O 15 vanuit de grijze River Tay wateren tenslotte in de grauwe middaguren van 23 oktober 1942 zee. We vulden de laatste liters brandstof nog bij in Lerwick ⁷⁾. "Have fun, see you again sometime", zei Hugh Browne,

IJsland); s.s. Briarwood (Brits, 1930-4000 brt vertrekt 4 november, op 6 november teruggekeerd naar IJsland).

⁵⁾ Hiervan is er maar 1 Russisch schip verloren gegaan nl de tanker s.s. Donbass (1930-7925 brt) die door de Duitse torpedobootjager Z 27 op 7 november tot zinken is gebracht. Uiteindelijk hebben de Russen tussen 29 oktober 1942 en 9 februari 1943 30 schepen zonder enige bescherming de overtocht (visa-versa) laten maken. Behalve s.s. Donbass zijn de s.s. Krasny Partizan (1927-2418 brt) op 29 januari 1943 en s.s. Ufa (1917-1892 brt) op 26 januari 1943 door U 255 getorpedeerd.

⁶⁾ Dit waren de HMT CAPE PALLISER, HMT NORTHERN PRIDE, HMT NORTHERN SPRAY en HMT St. ELSTAN.

⁷⁾ Lerwick ligt aan de oostkust van het eiland Mainland (één van de Shetland eilanden) die gedurende de Tweede Wereldoorlog als uitval-basis werd gebruikt voor o.a. onderzeeboten die in de Noordelijke- en Poolzeeën patrouilleerden.

Commander R.N. en Senior Officer S/M's in de Advance-Base, waar we nog meer goede raad uit Londen in de handen kregen gestopt. Buiten werd meteen het gebruikelijk ceremonieel voor de trimduik in beweging gezet, maar iemand zag een vliegtuig door de wolkenflarden naderen en drukte maar gauw driemaal op de claxon. "Plof" zeiden de kingstons en vents, "Boem" zei het torenluik en in de bekende mum (25 sec., sinds onze verbouwing in Philadelphia ⁸⁾) zaten we onder de baren. Zulks tot grote verbazing van de medicus, die het allemaal maar raar vond en in de Centrale een ieder in de weg en op de tenen stond. Wij vonden het ook maar raar: de boot sjeesde door naar ernstige diepten met onhoudbare helling-voorover. Met alle-ampères-achteruit en blazend waar geblazen kon worden, werd de terugtocht naar boven aanvaard. Helemaal niet volgens het boekje voor deze, met leegmaken wat labiele, boot. Daarbij dan nog de noodzaak de Luftwaffe tot de tanden gewapend -zij het ongewild- te ontmoeten, dus 40 mm Vickers in alle glorie omhoog. Zo kwamen we in wolken spuitwater en met spectaculaire slagzij onder de ogen van de bevriende "Catalina", die met interesse en onverholen nieuwsgierigheid rond ons cirkeltjes hing te draaien. We hielden de eer aan ons, wisselden wat Recognition Signals, keken de trim nog eens goed na en deden het toen wat bezadigder over. Daarna, dived by day, koers naar Aalesund (62°-30'N en 05°-40'O). Daar zouden we eerst een paar dagen zoekbrengen "to shake down", om op het startschot van onze klanten uit de IJslandse Hvalfjord te wachten en om misschien en-passant nog een graantje mee te pikken. Ofschoon deze graantjes wel erg dun gezaaid leken, gezien de "targets limited to Cruisers and above". De Tweede Officier en ik hadden deze buurt al eens eerder in het periscoop-oog van Hr.Ms. O 14 gehad, dus zou de landfall wel een simpele zaak zijn, zonder die zoekplaatjes, zo wel bekend bij alle oorlogspatrouilleurs op de Noorse kust, waarbij dan de vraag rijst of die tjit-in-het-maanlicht nu een eiland-op-de-voorgond of een berg-in-het-achterland is. De onderwatervrede werd dan ook door niets verstoord, totdat -na dagworden- het vertrouwde kustgebied in onze afwezigheid bleek te zijn verrijkt met een gevarieerde collectie boeien. Enig plotten in de kaart bracht al ras het inzicht dat dit een Approach Channel moest zijn. En dus de conclusie: de schooiers hebben hier een mijnenveld gelegd. De nautische intellectuelen gingen, elk gewapend met de kaart, haastig in individuele retraite en kwamen tot de eensluidende conclusie dat dit veld beslist benoorden de boeienlijn moest liggen. Getroost hielden we ons bezuiden de lijn op, totdat de volgende dag de vissersvloot naar buiten kwam en met angstvallige schroom de noordkant van de boeienlijn hield. Kennelijk dachten Kriegsmarine en wij dus verschillend over de plaats van mijnenvelden, zodat wij ons met discrete haast naar de andere kant van de boeienlijn spoedden. Dat leverde daarna natuurlijk weer diepe ellende op met het misvaren van vissers en van hun netten en met opluchting werd dus die avond 27 oktober, het startsein voor "FB" uit de radio getoverd ⁹⁾. Na donker boven water, de brug ontgaan van al het vistuig dat we toch nog verzameld bleken te hebben en op naar de spitse bergen van Spitsbergen! Gesprekken over ijsberen die daar wèl, en pinguïns die daar niet zijn. Ook een gedachtewisseling met de Chef, in het genre van: "hoe lang zullen we er blijven?". Dat was door Admy precies voorgeschoteld: "until the prudent limit of endurance". Met andere woorden: zoek het zelf maar uit, zorg vooral dat je geen brandstof tekort komt, maar thuiskomen met wat veel olie is ook niet populair. Op papier zou de 1000 mijl terugreis een 12 ton vragen. Aan de andere kant: november en de Noorse kust van de Atlantiek. We besloten 100% reserve te nemen, dus als we hoofdtank III, reserve brandstof tank, van zijn 40 ton zullen hebben ontgaan, houden we net de brandstofsectie ad 23 ton over en gaan we om de Zuid. We waren blijkbaar weer eens alleen op zee en arriveerden 2 dagen later, geholpen door een zuidwesterstorm in de rug, in ons patrouillegebied na een eventless passage. "It is desirable that submarines keep a surface patrol as much as possible" (ook alweer in verband met die onzekere radio) en we wilden het wel zo lang als mogelijk met ons rantsoen van 40 ton on brandstof uitzingen. Aan de andere kant: liggen-drijven is niet gezond in oorlogstijd, dus tuften we maar met een 6 mijl in gemengd-bedrijf zo'n beetje zigzaggend rond. Trimduik elke ochtend tegen dagworden, motto "je kan nooit weten". Koud was het wel, maar- geen aasje wind en

⁸⁾ De verbouwing vond plaats op de Navy Yard te Philadelphia van 5 april 1942 tot 25 mei 1942.

⁹⁾ Op 27 oktober om circa 22h40 werd het sein van FOS "Operation FB, leave patrol forthwith" ontvangen.

dus best te harden zonder ons als eskimo's in te hoeven pakken. Een luie lange deining, een zee met soms een snufje ijslolly hier en daar, 10 uur zonsopgang, waarna de zon zo'n beetje langs de kim scharrelde en om een uur of vier was het alweer bekeken met de "dag". Een zicht met een kim zo scherp als een mes, waartegen elke meeuw haarscherp stond afgetekend. Ook de vliegtuigen (drie stuks), die we er soms moeizaam boven uit zagen klimmen. Kennelijk was dit wel een achtergebleven gebied van de Luftwaffe: met open drijvervliegtuigjes, tweedekkers, vlogen die lieden daar in de koude. "Heinkel-59", zei de dokter na lange studie in de boeken. Volgens ons leken ze veel op overjarige brikjes van "De Mok". De eerste week was zonder veel emoties, om niet te zeggen: stomvervelend. We hannesten maar zo'n beetje doelloos rond, wachtend op dingen die wel of niet komen zouden. Elke nacht een nieuw programma van cinerama-technicolor-Noorderlicht, geluidloos zwaaiend en wapperend in de ruimte, waaraan de uitkijken zich immer weer vergaapten en dan met eentonige regelmaat dienden te worden gewezen op de gevaren, die overal konden dreigen. Alleen de dokter , verre van ons onder de psychologische loep te houden, waren wij het die hem geestelijk dienden bij te staan. Het onwennige onderzeebootbestaan dreef hem zachtjes tot inwendig opgepotte razernij en omdat er -gezien de praktijk tot dusver- toch niet veel loos was, zetten we hem als therapie overdag in de uitkijkdienst, waar hij ieder periodiek de stuipen op het lijf joeg met spookperiscopen en idem bellenbanen. Tot de middagstilte van 5 november wordt verscheurd door een gillende alarmsirene, ratelende telegrafien, roer aan boord en plots uit hun langzame sluimer losbarstende diesels. Snoekduik door de deur naar de centrale, laddertje op en net op tijd om op twee scheepslengten dwars aan stuurboord een bellenbaan te zien voortschuiven op tegenkoers. De rakker, gelukkig tijdig gezien door de Derde Officier en niet door de ongeloof-waardige medische uitkijk. Aan het begin van de baan kwiek eronder en meteen door naar 40 meter teneinde beneden de dieptestelling van amice's torpedo's te verblijven. Geruiloz vaart en grote oren aan de geruispeiler. Gepaard aan bepaalde woorden over het artikel Asdic, waarvoor Philadelphia Navy Yard wel een mooie schoen aan de gootkiel had gefabriceerd, doch waarvan alle electronica ons nog niet deelachtig zijn geworden. De "U", ook niet van gisteren, houdt zich echter muisjesstil. We horen slechts het oorverdovend gekreun en gestamp van één onzer koopvaarders, die vanaf grote afstand de hele Poolzee met een unieke gelegenheid tot peilen en slagentellen vult. We gaan er dus maar weer uit om de Heinrich geen kans tot een ontsnapping aan de oppervlakte te geven, varen tot donker verwoed-zigzaggend rond met veel vaart ten koste van veel olie en gaan na donker worden onderwater in de hoop hem te horen als hij bovenkomt om batterij te laden. Maar ook dat mocht niet zijn en tenslotte dus maar ngetroos o t naar boven, waar Rugby ons overlaadt met een mandvol broadcasts. Na verloop van decoding-uren komt Hardy met de oogst, pikt er één uit en zegt: "*Here's noos for ye, Cap'n*". Het onwezenlijk verre Whitehall vertelt ons:

"IT IS APPARANT THAT ENNEMY IS AWARE OF THE PASSAGE OF INDEPENDENT SHIPS. IT MUST THEREFORE BE ASSUMED THAT ENEMY SUBMARINES WILL BE OPERATING IN BEAR ISLAND/SPITSBERGEN AREA X 1405A/6"¹⁰⁾

"Jewel", zeggen we, "you'r telling me". "CHUMLEIGH SOS STRUCK REEF SOUTH OF SOUTHCAPE SPITSBERGEN X MAKING WATER RAPIDLY" valt uit de radiohut. Zuidkaap ligt een dertig mijl benoorden de route en s.s. Chumleig heeft het blijkbaar wat te krap genomen op een onzuivere bestek. Collega-buurman TUNA heeft hiermede zijn eerste klant, zeggen we wat lichtvaardig. In de hoop dat hij assistentie erbij zal willen hebben, knabbelen we vol afgunst aan de meridiaan, die ons beider gebied scheidt. ¹¹⁾

¹⁰⁾ *Naval Staff History Submarines*, deel 1 vermeldt op pag. 164: "On 1st November intelligence was received of a 'pocket battleship' passing the Lofoten Islands northbound on 28th October. This was thought to be HIPPER and the Russian bound merchant ships were re-routed as far north as ice conditions allowed on 4th November, the two submarines being also moved north to the latitude of 76°20'E".

¹¹⁾ Wijsheid achteraf: bij aankomst ter plaatste, vond TUNA het wrak met 90° slagzij op de kust. Van mensen geen spoor. De boot bleef in de onmiddellijke nabijheid en poogde met kanonschoten, vuurpijlen en lichtkogels de aandacht van de overlevenden op haar aanwezigheid te vestigen. Tijdens een nadere verkenning liep de onderzeeboot nog en keer omhoog in deze, slecht in kaart gebrachte, kustwateren en ondervond veel hinder van de Luftwaffe. Toen na twee etmalen nog geen levenstekenen waren gezien, gaf

Als we van HMS TUNA echter niets horen, verhuizen we gezwind naar de westelijke grens van ons terrein, want aan de Groenlandse kant is ondertussen de duivel los:

"AIR ATTACK 75-30 x 02-20 AAA"

"W.CLARK TORPEDOED 75-30 X 27(?) -20 SSS"

12)

"AAA 73 N AND"

"AAA SSS 74"

Veel menselijke ellende en doodsnood schuilt er in deze en andere, verminkte of afgebroken berichten, die bij ons binnenstromen en waarop we geen enkele actie mogen en kunnen ondernemen. Op zijn gunstigst lijkt Operation-FB nog maar aan een zijden draad te hangen; het enige lichtpunt is, dat al een serie schepen voorbij het gebied is, waar nu Luftwaffe en U-boten gezamenlijk de vrijwel weerloze koopvaarders te lijf gaan. Admiralty verlegt de W-O route nog een 60 mijl noordelijker: 77° N. ¹³⁾ Gefrustreerd blijven we in ons gebied varen, kruipen zover om de Noord als we mogen ("to remain at 30 miles off the shipping route, unless proceeding to a rescue"), vangen enkele noodseinen op van aangevallen koopvaarders beoosten Spitsbergen waar helemaal geen Rescue Ships zijn en waar de operatie dus blijkbaar óók al helemaal verkeerd zit en zien nog enkele van onze zorgenkinderen langs de kim schuiven. Soms compleet met rookpluim, alsof er geen kwaadwillende dwarskijkers bestaan. ¹⁴⁾ We komen op ons Noordelijkste punt: 800 mijl van de Pool. De Tweede Officier is de artiest van het gezelschap en aan hem dus de taak een toepasselijk embleem voor deze rit te produceren: compleet met spitse bergen, ijsschollen, noorderlicht en ijsbeer. Onverwachte moeilijkheid: de man heeft zijn jeugd in de Oost doorgebracht, daarna zijn opvoeding blijkbaar veronachtzaamd en nooit een ijsbeer opgezocht in Artis. Het wordt hem uitgelegd en het resultaat is een redelijke beer op een ijsschots, met de rechtersvoerpoot aarzelend de watertemperatuur voelend. Iedereen heeft er vrede mee.

de commandant TUNA de hoop op en hervatte de normale route- bewaking. Maanden later werd bekend, wat was geschied: de schipbreukelingen – waaronder vele gewonden – slaagden er in de wal te bereiken. Tegen alle instructies in, trokken zij weg van de plaats van het onheil en vonden achter de eerste heuvelrug een verlaten trappershut met proviand en brandstof. Hier bivakkeerden men, onbewust van het feit dat de redder TUNA aan de andere zijde van die heuvels alles deed om de aandacht op zich te vestigen. Pas toen na weken vele gewonden waren bezweken en de leeftocht op was, besloten enkele resterenden door de sneeuw landinwaarts te trekken op zoek naar hulp. Na slechts een halve dag vonden zij een bewoonde nederzetting. Vele maanden later bereikten tenslotte 6 overlevenden van deze Libertyship-bemanning Engeland. Een zielige afloop, die totaal onnodig was geweest.

¹²⁾ De s.s. W. Clark is uiteindelijk op 8 november aangekomen te Moltovsk (Rusland).

¹³⁾ Op 8 november werd van FOS het bericht ontvangen: "2 more ships due to pass through area. O 15 to remain on patrol until prudent limit of endurance". En *Navall Staff History Submarines*, deel 1, vermeldt op pag. 164:

"On 7th November, anticipating that HIPPER might attempt to attack some of the merchant vessels, TUNA was ordered to a position off Söröy to intercept the enemy, O 15 remaining in her existing position to the prudent limit of endurance. Nothing was sighted during heavy weather and on 10th November TUNA was recalled, O 15 having left patrol the previous day (HIPPER, arriving off Söröy at 05h00 on 9th November passed some 40 miles to the eastward of TUNA's ordered position)".

¹⁴⁾ Volgens *Mededelingen van de Marinestaf, GB 110 (5/57)*, Den Haag, 1958 en *De Nederlandse onderzeedienst in de Tweede Wereldoorlog*, deel 1, G. Horneman, Aspect 2012: Op 7 november 1942 om 12h00 zag men vanaf de gegiste plaats 76°-30'N en 09°-40'O aan de horizon rook van één in westelijke koers varende stoomschip. Iets later kwam het schip, dat volgens berekening het s.s. Grossernishaven zou kunnen zijn boven de kim (dit schip komt niet voor op de schepenlijsten) Gedurende de tijd dat het schip in zicht was, bleef het een voor ontdekking zeer gevaarlijke rook ontwikkelen. Er zijn vier Russische schepen individueel vertrokken uit de Byclusky baai en er komen er drie aan in de Akureyri baai (IJsland). De s.s. Mussovet (vertrekt op 29 oktober 1942, aankomst op 7 november 1942), s.s. Azerbijan (vertrekt op 31 oktober 1942, aankomst op 9 november 1942), s.s. Chernyshevsky (vertrekt op 2 november 1942, aankomst op 11 november 1942) en de s.s. Donbass (vertrek 4 november 1942, gezonken op 7 november 1942). Daar het een westvarend schip is zou het 1 van deze schepen kunnen zijn.



'aarzeland de watertemperatuur voelend'

Kombuis Hr.Ms. O 15 met de kok P.N. (Piet) Schouw, november 1942.

Dan, 9 november, produceert HT III zijn laatste slok olie. Wij zijn aan onze Prudent Limit. Het weer is nog onbewogen en in gedachten zie ik ons met 15 ton olie in Lerwick arriveren. De verleiding is groot er nog wat dagen aan te knopen, maar de zaak is eenmaal overwogen en beslist en daar houden we ons aan: Koers 190. De volgende dag is het meteen mis: we lopen in een loeiende Zuid-Wester. Links en rechts bevriest de zaak en enigszins behoorlijk vaart houden is er niet meer bij. Zo zal het veel lange, heel lange, dagen blijven, waarbij we van de ene diepe depressie met telkens weer in de nog diepere zuster rollen. Onze wereld krimpt ineen tot een klein stuk woeste zee met een eindeloze opeenvolging van voortschuivende massieve, witgetopte, waterbergen. De witte krullers waaien er af tot voortgezweepte watervlagen, die één worden met het lage, jagende wolkengrauw. Moeizaam klimt de O 15 elke waterberg op, steekt boven zijn neus er uit en smakt dan voorover. De schroeven komen vrij en de diesels slaan loeiend door met veel te hoge toeren. Dan schuiven we de andere zijde van de waterberg af, de achterkant, die er zo bedriegelijk glad uit ziet. Maar tegelijk rijst de volgende watermassa hoog voor ons op. Zo hoog, dat we zeker zijn, dat deze keer de boot het zo meteen niet zal bolwerken in de donkere diepte van het waterdal, niet tijdig zal kunnen rijzen, door de waterlast zal worden overspoeld en in de diepte worden weggedrukt. Het voorschip schuift onhoudbaar de waterberg in en dan voltrekt zich het wonder: hoe de boot er net niet onder doorgaat, maar rijst en zowaar alweer op weg is, berg op. Totdat er opeens een paar kanjers voor ons oprijzen, een beschermende hand doet een snelle greep naar de telegrafien, maar toch verslikt de boot zich. Een harde dreun, een zwiepende boot, groen water overal, ravage in de verblijven en "Nou, nou" van sommige slachtoffers. We kunnen niet verder zien dan de eerstvolgende waterberg, niet verder denken dan het daarachter wachtende, diepe golfdal. Het komt bij niemand op, dat er tegelijk toch ook ergens een andere wereld bestaat. Een wereld, waar mensen in de zon zitten of zomaar lopen, met een paraplu, in neersijpelende regen. Waar mensen -zoals- wij gewoon boodschappen doen, in een bus zitten, of in een bioscoop. Moeizaam werkt de O 15 zich door de wilde waterwereld. De eerste dagen is er soms nog een wat twijfelachtig bestek, dat maar peuterstukjes in de kaart produceert. Over de 1000 mijl, die we moeten wegwerken en die we met 10-mijlsvaart in een 4½ dag dachten af te leggen, zullen we tenslotte ruim tweemaal zo lang gaan doen. En dat dan nog, nadat we op de derde dag (die een behoud van nog geen 70 mijl oplevert ondanks slagen voor 8½) besluiten, dat het zó niet langer gaat en dat onze 100% brandstofreserve niet de endurance zal produceren die we in dit beestenweer nodig hebben om thuis te komen. Ook besluiten we dat in zulk weer niemand aan

oorlogvoeren zal denken, of met andere woorden: pomp de hele trim maar uit de boot. Abnormaal is het, een "calculated risk". Wat het zwaarst is moet het zwaarst wegen: afgetrimd halen we het in dit weer nooit van zijn leven, met de trim eruit en met wat Duitse medewerking misschien net wel. O 15 is voelbaar lichter en we lopen nu wat meer over de zee dan er pardoos doorheen. ¹⁵⁾ Belangrijker is we lopen werkelijk een wat redelijker vaart. Met "onderwaterbedrijf bedankt" is het maar onwennig op oorlogsterrein in een Centrale te komen met lege duikroerstoelen, onbemande onderwaterposten en een verlaten roerganger die in zijn piere eentje zijn best doet om de gyro zo'n beetje in de buurt van de opgekregen koers te houden. "Alarm" past hierbij beslist niet en dus krijg ik 's avonds beleefd bericht van boven of ik gauw naar "iets gek" wil komen kijken. Na verwerken van een beste stortzee in het luik, blijkt het inderdaad héél gek: een licht, zo op 1 streek aan bakboord; afstand zoiets van een halve mijl. Helder is het licht, de vliegende stuifzeeën dimmen het nauwelijks. De koers die we sturen, is zowat de enig mogelijke in de holle zee. Om op alles voorbereid te zijn, halen we Aldislamp, twee mitrailleurs en een paar reddingsboeien in de telkens vol plenzende kuip, waar het natte en duistere gedrang elke beschrijving tart. Snel nadert het licht, komt zo dichtbij dat het zichtbaar danst en slingert in de zeegang en de stuif zeeën telkens in een witte waas verlicht. Zó dichtbij dat we hopen dat wát er ook onder moge zitten, niet groot is, want anders knetteren we er bovenop met de enige koers die we kunnen houden. Minderen zoveel vaart als het koershouden toelaat. Aldislamp er op; niets te zien in het geweld van water, weer en wind. Het licht danst vlak langs ons. Stom schuift het ons op luttele meters voorbij en verdwijnt meteen in een bui. Onder de omstandigheden niets aan te doen we hebben moeite genoeg ons eigen zaakje reilend en zeilend te houden. Wat of het is, zo eenzaam op de Oceaan, een tweehonderd mijl bewesten de Lofoten? Een reddingsboot? Dit is vrijwel uitgesloten in deze positie en hoe dan dit ongetwijfeld electrisch licht. Een of andere boei? Maar hoe dan de hoogte van dit licht - hoger dan onze ooghoogte- te verklaren. Onbevredigend, zacht gezegd. Het lichtprobleem heeft ons nog niet losgelaten, als de volgende ochtend om koffietijd toch de alarmsirene zijn hysterie botviert. Een hoogst onprettig geluid in onze -noodzakelijkerwijs- onduikbare duikboot. Reden: een eenzame, koerskruisende Focke-Wulff Condor, op koers oost kennelijk terugkerend van een lang-afstand meteo vlucht. Onze brave 40 mm is uit zijn waterdicht nest al op weg naar boven, maar daar blijft het bij; ondanks "bijpassen tot op klapdruk" is de pneumatiek niet bij machte in het wild slingerend en stampend schip de goede Vickers bij ons aan dek te brengen. Op zo'n 200 meter hoogte schuift de imposante Condor dwars voor ons over, afstand een paar honderd meter. De officier van de Wacht bekijkt hem door zijn kijker, leest zijn registratie nummer en zegt dat "*er mannetjes voor de ramen zitten*". Dat zal ongetwijfeld wel zo zijn, maar of ze hebben geen offensieve spullen meer aan boord, of ze slapen na hun lange oceaانvlucht. Of ze vinden het óók geen weer om wat te beginnen, dan wel denken wat we geen "O" maar "U" zijn. Hoe dan ook, onze bezoeker passeert statig, zegt boe noch ba, En dat was dan weer dàt. Condors resideren op het vliegveld Trondheim en aannemend dat ze een "gründlich" bestek hebben, geeft deze ontmoeting ons tenminste enig idee van onze breedte. Met het bestek is het namelijk bepaald niet je-dat. We navigeren met een dagelijks in grootte groeiende mogelijkheidscirkel over de kaart en beginnen er over te denken hoe we die moeten prikken in de niet zo wijde "gap" tussen de Shetlands en het mijnenveld daar beoosten. Ook zou het leuk zijn echt te weten hoe ver we eigenlijk zijn gevorderd, want de Chef kijkt zuinig als het woord "brandstofbestand" wordt genoemd: brandstofpeilingen zijn onneembaar door de wilde rondedans van onze O 15 in -ondertussen- de vierde diepe depressie met "wind and sea to match". Periodiek steekt hij zijn vermoeid-grijnzend hoofd om de hoek van het gordijn en rapporteert met getemperde voldoening: "*Verbruikstank bijgepompt en nog geen water!*" Toch moet het gemeen knijpen met de olie, dus wordt de radio geactiveerd en vragen we Whitehall om een W/T fix. Vragen staat tamelijk vrij, maar de radio-Duitsers zijn blijkbaar meer bij de pinken dan de Condors en hun onmiddellijk storen is zo effectief dat er geen doorkomen aan is. Dus karren we maar door, gissend naar de grootte van het olieplasje in de sectie, totdat op 17 november, 's ochtends tegen zessen, er een reuze klap is en ieder in de boot zijn trommelvliezen als ballonnetjes voelt

¹⁵⁾ Door het uitpompen van 11 ton trimwater van voor en midden kon het drijfvermogen van de boot voldoende worden vergroot.

uitbollen. "Groene zee door het luik" denkt de M.K. en stopt onverwijld de diesels. De Centrale biedt een imposant schouwspel: soliede kolom zee door het ondertorenluik. De spreekbuis spuit braaf mee. De elektrische radiatorkachels vullen het geheel met dichte stoomwolken en in de rode nacht-verlichting is het een beste "Inferno". Dante is er niets bij. De boot valt dwars en sluitingen in diverse schakelkasten produceren een vuurwerk- en stankbijdrage. Vloerplaten scheren als Gilettesmesjes door de zee, die lustig in de Centrale rondzwaart. Boven in de rode wolken grijnst een duivelse gedaante; de roerganger, die toch niets te sturen heeft op dit moment en zijn heil in de takken heeft gezocht toen zijn vloerplaat onder hem verdween. Als de zaak wat gekalmeerd is, valt het allemaal weer mee. De brugbezetting "is er nog", de schipper ruimt de Centrale-bende op, de monteur doet het nodige met die sluitingen. Het barograaf-pennetje wordt losgepeuterd van de onderrand van de schrijf trommel. Alleen de badkuip staat er wat scheefgezakt bij, stutten van het mijnentuig zijn geknapt en het tuig blokkeert het vrije leven in de kuip. 's Middags begint het toch wel heel kritiek te worden met de brandstof en we rekenen uit hoeveel mijlen op zijn voordeligst nog uit de batterij te peuteren zouden zijn. Hadden we maar een bestek, dan wisten we tenminste naar welke kant onze balans gaat doorslaan, in plaats van ons olierestantje op te souperen met dit getuf in het ongewisse. Dan, vlak voor donker worden, zegt de Tweede Officier dat hij iets ziet op een streek aan stuurboord, het kan een soliede wolk zijn, maar misschien ook wel een bergtopje. Stuur er maar heen en -hoe bestaat het- na een uur is het beslist Muckle Flugga, Noordpunt van de Shetlands. Hoe is het gòsmogelijk! Diezelfde avond liggen we om elf uur stilletjes gemeerd aan de Fish Quay van Lerwick. ¹⁶⁾ Grootmoedig krijgt de Chef bericht "dat iedereen maar moet gaan slapen en "de batterij-lading komt morgenochtend wel". "Moet wel", zegt de Chef, "we hebben gepeild en de brandstof is op, behalve een slokje dat misschien nog in de leiding zit." Een uur later: gestommel aan dek en een stootje. Nog wat later en een ietwat verwaterde commandant van HMS TUNA (R.P. Raikes, DSO, RN) zijgt neer op het bedmatrasje in mijn hut. Samen uit en samen thuis, leg ik hem in het Engels uit. "Your topside looks a bit Pisa" zegt hij op onze scheve brug doelend. Ik vertel hem van de Inferno-opvoering. Hij zegt: dat kan kloppen, ze waren om die tijd ook die golf tegengekomen, met als resultaat dat hij zich terugvond, in doodsnood wapperend aan het mijnentuig, een goed eind achter zijn brug. Terwille van de algemene nachtrust suggereer ik voorzichtig dat hij zijn batterij laden laat zitten tot de volgende ochtend. "Have to" zegt Tony, "the Chief has no fuel left whatsoever". "You both judged your endurance very nicely" zegt Hugh Browne met mild sarcasme de volgende ochtend. "Let us judge yours" zeggen we en schenken hem schielijk de andere helft. ¹⁷⁾

Naschrift. ¹⁸⁾

Het was geen gemakkelijke patrouille geweest, tijdens welke de O 15 ± 3900 zeemijl had afgelegd en tevens een record had gevestigd voor een Nederlandse onderzeeboot. Op 7 november 1942, had men n.l. een hoogte bereikt van niet minder dan 76°-40' N! De O 15 bevond zich toen op 8° O, zuidwestelijk van Spitsbergen. Na de oversteek uit Canada (tussen 15 september en 1 oktober 1942) had de O 15 2900 mijl afgelegd en had (de O 15 was oorspronkelijk ontworpen als kust-onderzeeboot) reeds spoedig daarna de lange arctische patrouille gemaakt en in ongeveer twee maanden tijd 6800 mijl afgelegd, waarbij de machines zich uitstekend hadden gehouden. Quint zwaaide hiervoor nog lof toe aan de Amerikaanse werf, maar niet minder aan Hoofdmachinekamer MSD 2^e kl. P.C. Kiepe, die had weten door te zetten dat de boot zo grondig onder handen was genomen.

¹⁶⁾ Met een restant van 3,5 ton brandstof (volgens Bezemer, *Verdreven doch niet verslagen*, pag. 488: 0,3 ton) ankerde de boot om 22h00 van die dag in de haven van Lerwick. Ook Bosscher, deel 3, (noot 56, blz 431) vindt dit niet te rijmen; een brandstof restant van 3,5 ton!

¹⁷⁾ Na 7 ton brandstofolie te hebben bijgeladen werd om 11h00 van die dag het anker gelicht en geëscorteerd door HMS PRESTON NORTH END arriveerde men op de p.v. van 18 november te Dundee.

¹⁸⁾) Cf. *Verdreven doch niet verslagen*², Bezemer, K.W.L., Hilversum, blz. 488-489.

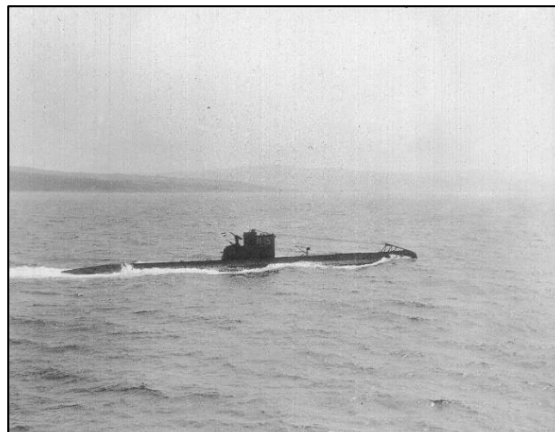
Patrouille Hr.Ms. O 15 gedurende de Operatie FB.

25-10-1942⁷ Patrouilles op de Atlantische Oceaan, de Noordelijke IJszee (Spitsbergen) en de 18-11-1942¹ Noorse kust, ter bescherming van niet-gekonvoioneerde schepen op de IJsland/Archangel (Arkhangelsk)-route.



Route Hr.Ms. O 15.

De punten zijn de posities van de boot om 12h00 's middags.



Hr.Ms. O 15 als N 15 na de verbouwing mei 1942.

- *Convoys to Russia 1941-1945*, Bob Ruegg & Arnold Hague
- *Arctic Interlude, independent to North Russia*, Hutson, Harry C.
- *National Archive KEW; ADM 199/429, Home Fleet Operations*
- *The Allied Convoy system 1939-1945*, Arnold Hague, Chatham
- *The War at Sea*, deel 2, S.W. Roskill, Her majesty's Stationnery Office, London, 1956
- *Naval Staff History Submarines*, Deel 1, Her majesty's Stationnery Office, London
- *Monografie Nederlandse Onderzeeboten*, deel 1-b, O-boten, G. Horneman, Aspekt, 2018
- *Nederlandse onderzeedienst 1906-1966*, Leeftang e.a., Stok, Den Haag, 1966
- *De Nederlandse Onderzeedienst in de Tweede Wereldoorlog*, deel 1, G.Horneman, Aspekt 2012
- *De Koninklijke Marine in de Tweede wereldoorlog*, deel 3, Bosscher, Ph.M, Franeker, 1990, blz. 174 en 175.
- *Ubootnet*
Wikipedia

