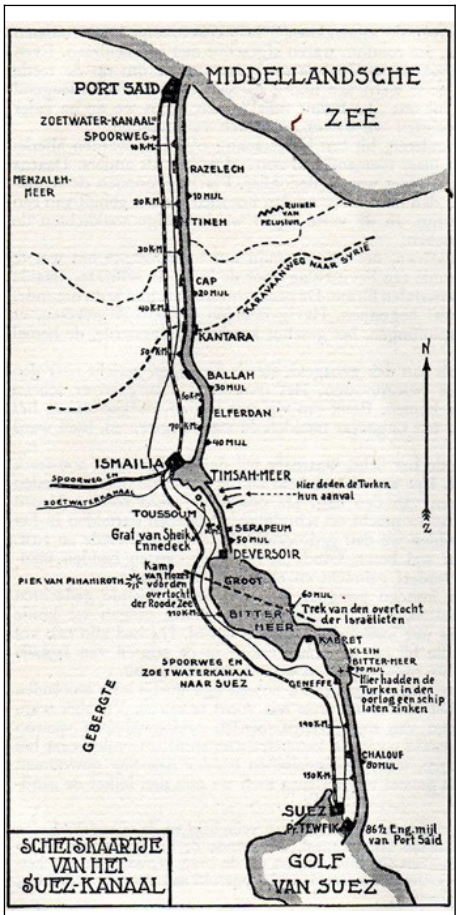
Het Konvooi

een stukje familiegeschiedenis

Mijn grootouders woonden en werkten van 1909 tot 1935 in het toenmalige Nederlandsch-Indië. In 1916 zijn zij met verlof naar Nederland gegaan, omdat mijn grootvader, ir. W.F.F. Oppenoorth, een jaar ziekteverlof kreeg. De terugreis zou dus in maart 1917 zijn. Het liep anders. Zij reisden terug in 1918. Het is de moeite van het vertellen waard.

In augustus 1914 is de Eerste Wereldoorlog uitgebroken. Zowel op land als op zee wordt er oorlog gevoerd. Beide partijen, de Entente (Engeland, Frankrijk en bondgenoten) en de Centralen (Duitsland, Oostenrijk-Hongarije, het Ottomaanse Rijk en bondgenoten), proberen het transport van goederen en voedsel over zee naar de ander te hinderen en indien mogelijk helemaal te blokkeren, om zo de economie en dus de slagkracht van de vijand te schaden. Naast de actieve oorlogsvoering is er de passieve: beide oorlogvoerende partijen leggen zeemijnen om de eigen thuislanden en om de vijandelijke landen. Voor de neutralen zijn er min of meer mijnvrije vaargeulen. De Noordzee wordt door de Engelsen tot oorlogsgebied verklaard en bemijnd. De Duitsers laten zich uiteraard niet onbetuigd en sluiten de Britse Eilanden rondom in met mijnen.

Beide partijen ontdekken dat onderzeeërs veel belangrijker zijn bij een zee-oorlog dan ze hadden gedacht. De Duitsers hebben er meer van dan hun tegenstanders en daar maken ze gebruik van. Ze zitten overal. Het enige Amerikaanse schip dat gezonken is in de Eerste Wereldoorlog is het USS *San Diego*, het vlaggeschip van de Pacific vloot. In 1916 loopt het in het zicht van New York op een Duitse mijn en zinkt. Deze mijn is zeer waarschijnlijk gelegd door de Duitse onderzeeër U-156, die ongeveer zes maanden later zelf op een Amerikaanse mijn loopt en zinkt.



Krantenkaartje van het Suez-kanaal met daarop aangegeven de plaats van de aanval in 1915 door de Ottomanen

Nederland is neutraal. Alle Nederlandse schepen zijn uitgerust met een levensgrote Nederlandse vlag op beide zijden met in grote letters hun naam en thuishaven. Toch vallen er slachtoffers onder de schepen van neutrale landen, voornamelijk vrachtschepen. Beide oorlogvoerende partijen huren namelijk schepen van neutrale landen om vracht te vervoeren. Als een schip ervan verdacht wordt lading van een van de oorlogvoerende partijen te vervoeren wordt het aangevallen. Over het algemeen worden passagiersschepen ontzien.

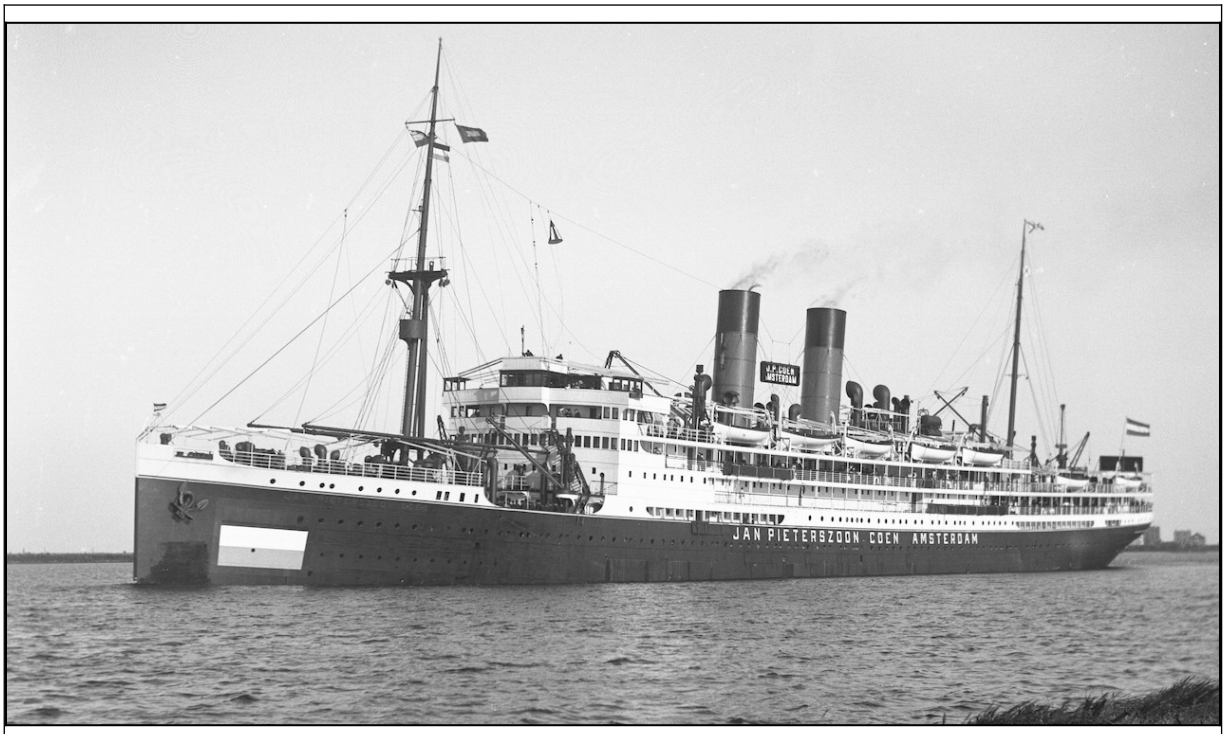
In de Middellandse Zee strijden alle vloten van de oorlogvoerende partijen De Russische vloot zit opgesloten in de Zwarte Zee achter de Ottomaanse Bosporus. Nadat de Entente Italië bij het verdrag van Londen ruime gebiedsuitbreiding in Afrika heeft toegezegd, verklaren de Italianen in 1915 de oorlog aan Oostenrijk-Hongarije en in 1916 aan Duitsland.

Hoewel Egypte in principe tot het Ottomaanse rijk hoort, zijn de Engelsen er de facto de baas. En al is de jihad door de Turkse kalief uitgeroepen, Egypte blijft relatief rustig. Vanaf het begin van de oorlog wappert aan beide uiteinden van het Suezkanaal de Engelse vlag. Voor de Engelsen is het Suezkanaal van levensbelang. Van het tonnage aan vracht dat in de voorgaande jaren door het Suezkanaal ging, mailschepen niet meegerekend, is zo'n 75 % Brits. Transportschepen voeren nu door het Suezkanaal manschappen, voedsel, brandstoffen (olie!) en andere materialen die zij nodig hebben in hun strijd aan uit hun koloniën en uit China dat ook de oorlog heeft verklaard aan Duitsland. Veel mensen uit de koloniën en uit China worden door de Entente zowel achter de linies als in de linies ingezet.

Voor de Ottomanen is het dus van groot belang het Suezkanaal te veroveren. Op 6 februari 1915 doen zij een eerste poging om deze aanvoerroute te blokkeren. Ze vallen aan bij El Kantara vlak boven de Bittermeren waar de karavaanweg uit Perzië het Suezkanaal kruist. Het was ze ook bijna gelukt. Het mailschip ss *Tabanan* van de Rotterdamse Lloyd is ongewild getuige van deze grote aanval. Op bevel van de Engelsen zijn zandzakken gestapeld op de brug die loods en stuurman moeten beschermen tegen geweerkogels en granaatscherven. Een tweede grote aanval in 1916 mislukt ook. Met als uitvalsbasis Egypte weet de Entente de Ottomanen en hun bondgenoten in 1918 uiteindelijk terug te dringen tot wat nu Turkije is. Een van de strategieën die gebruikt worden om het Ottomaanse Rijk op de knieën te krijgen, is de Arabische stammen in de Sinaïwoestijn en Arabië op te zetten tegen hun Turkse overheersers.

De Nederlandse regering besluit eind 1915 dat het Suezkanaal en de Middellandse Zee voor de mailschepen te gevaarlijk worden. De Middellandse Zee ligt vol met mijnen, al is er voor de neutrale schepen een vaargeul vrijgehouden. In 1918 zullen de Duitsers ook deze vaargeul vol mijnen leggen. De Nederlandse mailschepen moeten voortaan om de Kaap de Goede Hoop. De reis zal ongeveer 45 dagen duren. In plaats van wekelijks zullen de mailschepen nu elke tien dagen vertrekken. Vrachtschepen mogen alleen van het Suezkanaal gebruik maken indien ze in Colombo voldoende brandstof hebben geladen om vanuit het Suezkanaal in Gibraltar te komen.

Het eerste mailschip dat volgens de nieuwe dienstregeling gaat varen is het stoomschip *Johan Pieterszoon Coen* van de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland'. Het schip vertrekt op 1 januari 1916 uit Amsterdam, gaat via de Kaap naar Batavia en komt daar na ruim 45 dagen aan. Gebunkerd is er in Las Palmas, Kaapstad en Durban. Volgens schema moet het schip begin maart weer terugkeren naar Nederland.



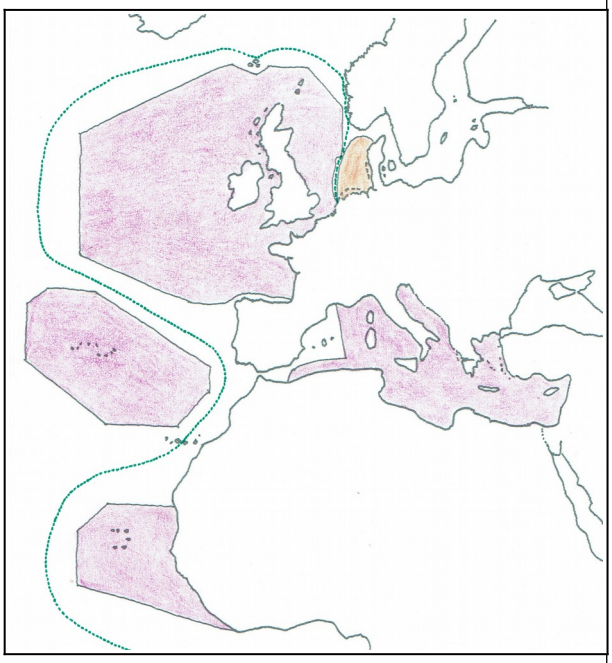
Het ss Jan Pieterszoon Coen *in 1915, met de neutrale beschildering uit WW I. (foto MarHisData, herkomst onbekend)*

Dat klopt. Inderdaad vertrekt volgens het Bataviaasch Dagblad 1916 de *J.P. Coen* op 11 maart uit Batavia. De familie Oppenoorth is aan boord. Ondanks de neutrale beschildering is de reis niet zonder gevaar, in dat jaar wordt het vrachtschip *Kediri* van de Rotterdamse Lloyd by de Canarische eilanden door een Duitse onderzeeër getorpedeerd en tot zinken gebracht. De route van de *J.P. Coen* is te volgen in de Indische kranten: na Batavia worden Singapore, Medan (Belawan-Deli),

Sabang aangedaan.
Veertien dagen later is het schip in Durban, op 3 april in Kaapstad en op 19 april in Las Palmas op de Canarische eilanden. Op 25 april wordt Falmouth (Cornwall) binnengelopen, waarna de reis voortgezet wordt naar Kirkwall op de Schotse Hybriden. Op 3 mei vertrekt de *J.P. Coen* van Kirkwall voor de tocht over de Noordzee naar Amsterdam waar het op 6 mei binnen loopt. Na aankomst van deze thuisreis wordt het schip opgelegd, samen met nog drie schepen van de Nederland, de *Prinses Juliana*, de *Prins der Nederlanden* en de *Koningin der Nederlanden*. De Rotterdamse Lloyd legt dat jaar ook zijn meest luxueuze mailstomers op, de *Tambora*, de *Goentoer*, de *Tabanan*, de *Insulinde* en de *Kawi* als die terugkomt van zijn laatste reis. De *Goentoer* zal later ingezet worden voor reizen naar Amerika en wordt dan in beslag genomen door de Engelsen om te dienen als troepentransportschip.

Volgens plan zou de familie Oppenoorth in maart 1917 weer terugkeren naar Indië. Echter, in november 1916 weigert de Engelse kolonie Zuid-Afrika voortaan kolen te leveren aan de Indische mailschepen. De vaart Nederland-Indië met mailschepen om Afrika wordt nu gestaakt. Het contact met Indië loopt alleen nog per telegraaflijn. Reizigers van en naar Indië moeten nu via Amerika over de Grote Oceaan naar Indië.

Overzicht uit 1918 van de Engelse mijnenvelden in de Noordzee (oranje). Tussen de Schotse Orkney-eilanden en de Noorse kust wordt begin 1918 de dichte Amerikaans-Engelse "North Sea Mine Barrage" aangelegd.



Overzicht uit 1925 van de Duitse mijnenvelden in 1918 op de Noordzee en de Noordelijke Atlantische Oceaan (paars). In oranje het Engelse mijnenveld van Denemarken tot en met Nederland. De stippellijn is de meest waarschijnlijk route van het Konvooi.

Sinds 1 februari 1917 voeren de Duitsers een onbeperkte duikbootoorlog. Alle schepen worden nu aangevallen, zowel die van de vijandelijke landen als van neutrale landen. Vanaf april 1917 zijn de Verenigde Staten in de oorlog betrokken. Ook zij leggen mijnen. De Noordzee en andere delen van de wateren rond Engeland liggen vol met mijnen. De Engelsen zijn er niet zuinig mee, de Duitsers

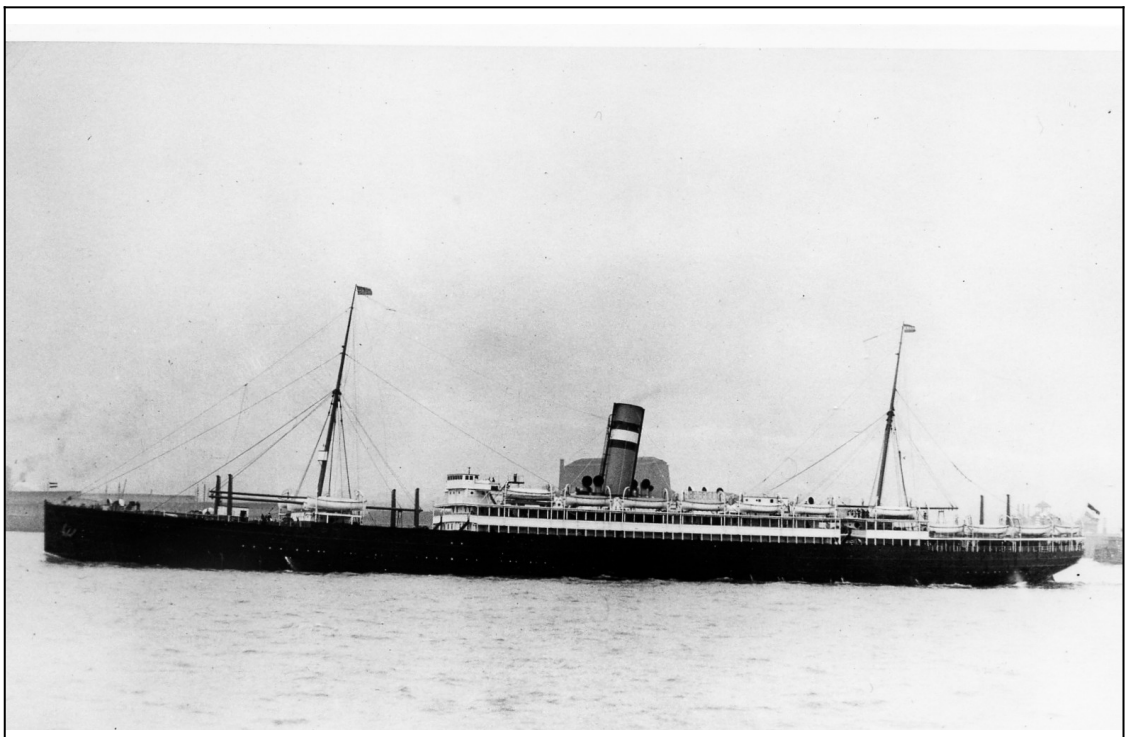
evenmin. In het gebied voor Denemarken, de Duitse Noordzeekust en boven de Nederlandse Waddeneilanden werden en worden veel mijnen gelegd, in Duitse of door Duitsland bezette landen (België) zo te zien tot op het strand. De vaarroutes van en naar Hamburg en Bremen en het Kieler Kanaal liggen vlak boven de Nederlandse Waddeneilanden. Daar zijn zelfs binnen de Nederlandse territoriale wateren door de Engelsen mijnen gelegd. Dat kost een aantal Friese kustvissers het leven. Maar pas nadat een Nederlands oorlogsschip onontkenbaar bínnen de territoriale wateren op een mijn is gelopen, dient de Nederlandse regering met frisse tegenzin een protest in bij Londen. In maart 1918 beginnen de Engelsen en Amerikanen met de aanleg van The Great Mine Barrage tussen Schotland en Noorwegen, een werkelijk gigantisch, zeer dicht mijnenveld.

De Nederlandse regering probeert zo goed en zo kwaad als het gaat het contact met Indië te onderhouden. Mensen en goederen worden via Amerika en de Grote Oceaan van en naar Indië gebracht. Echter, zelfs de vaart naar Amerika wordt problematisch. Door de duikboten en mijnenvelden is het gevaarlijk. Daarnaast kunnen Nederlandse schepen aan de ketting gelegd worden of gevorderd door de VS en Engeland. Dat overkomt tientallen Nederlandse schepen. Het gevolg is dat de scheepvaart bijna stil ligt. Zo zijn bijvoorbeeld de passagiersschepen *Ophir* en *Goentoer* van de Rotterdamse Lloyd gevorderd om als troepentransportschip te dienen voor respectievelijk de Engelsen en de Amerikanen. De *Goentoer* zal in 1919 worden teruggegeven, de *Ophir* is in vlammen opgegaan.

Het grote aantal verlofgangers in Nederland wordt voor de regering problematisch. Ze zijn in de kolonie nodig. Bovendien begint er in zowel moederland als kolonie gebrek te heersen aan materialen en grondstoffen. Er wordt een mogelijkheid gezocht om hier een mouw aan te passen. In het vroege voorjaar van 1918 neemt de Nederlandse regering een ferm besluit: er moeten zoveel mogelijk verlofgangers, militairen en broodnodige materialen naar Indië vervoerd worden. Onderhandelingen worden gestart met de Engelsen om het Konvooi, zoals dat gaat heten, door te laten gaan zonder het op zee te doorzoeken op contrabande. Ook de andere strijdende partijen worden op de hoogte gesteld van het voornemen een konvooi naar Indië te sturen. Alleen de Engelsen liggen dwars. Het schijnt zo te zijn dat de Engelsen het zien als een inbreuk op hun rechten als een neutrale partij in konvooi vaart met een eigen oorlogsschip. Bij wijze van hoge uitzondering mag het Konvooi uitvaren, al moeten alle schepen voor vertrek helemaal doorzocht worden. Ook de koffers van de passagiers worden nagekeken. Wat allemaal beschouwd wordt als 'contrabande' door Engeland blijkt als er anilinekleurstoffen van Duitse origine worden aangetroffen die aan boord van de *Noordam* mee zullen gaan naar Indië voor de batikindustrie. Dat levert vertraging en een kabinetscrisis op. Als tegen de zin van de minister van Marine de kleurstoffen op bevel van de minister van Oorlog van boord gehaald worden, treedt hij af. Koningin Wilhelmina benoemt hem onmiddellijk na zijn aftreden tot adjudant in buitengewone dienst en laat zo merken hoe zij er over denkt.

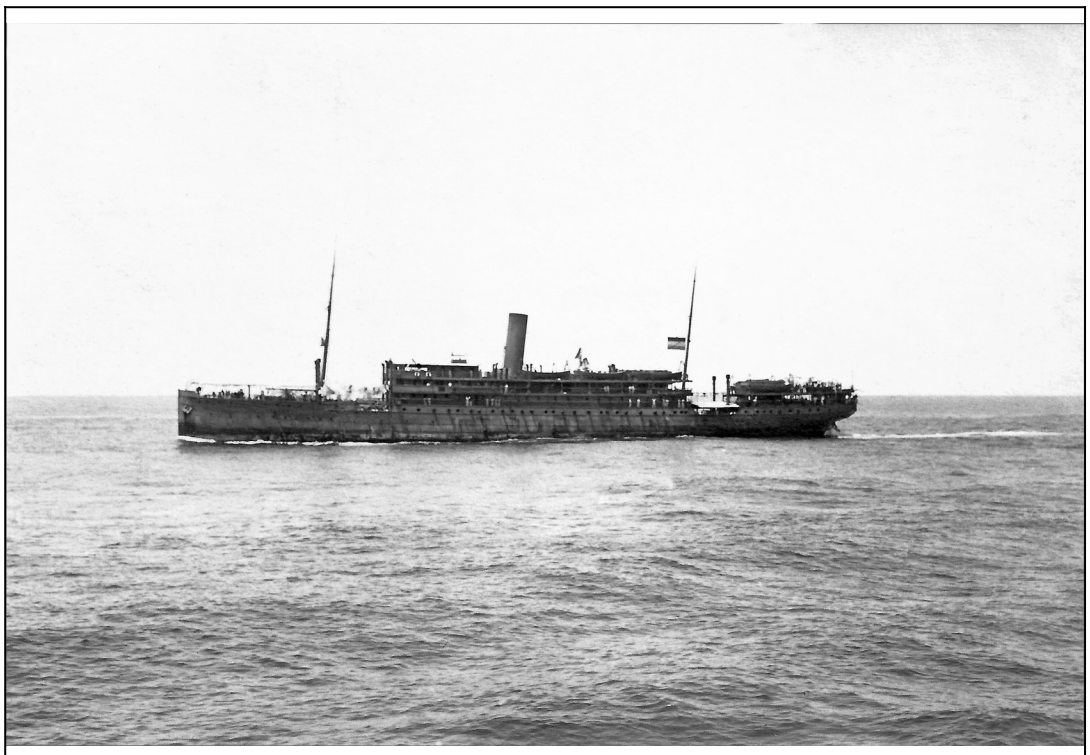
Het Konvooi krijgt de volgende samenstelling: een groot passagiersschip voor het vervoer van alle verlofgangers en van militairen, twee oorlogsschepen, waarvan één een bewapend passagiersschip is, en een kolenboot. De lasten worden verdeeld over drie grote rederijen: de Holland Amerika Lijn (HAL), de Rotterdamse Lloyd (Lloyd) en de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (Nederland). Van elk wordt een schip gehuurd. De rederijen op hun beurt verzekeren hun schepen voor een totaal bedrag van *ƒ* 18 miljoen, het equivalent in 2016 is ruim € 118 miljoen. De tocht zal gaan om Engeland heen over de Atlantische Oceaan om Kaap de Goede Hoop naar Nederlandsch-Indië.

Het ss *Noordam* is een van de grotere passagiersschepen van de HAL, het is groter dan de mailschepen van de Lloyd en de Nederland. Tijdens de reizen naar Amerika heeft de *Noordam* al een paar keer averij opgelopen door een mijn. Na de laatste keer is het schip door de maatschappij opgelegd in Rotterdam. De regering huurt het. Volgens de Sumatra Post van 17 juli gaan er op de *Noordam* 257 eersteklas passagiers mee, 241 tweedeklas, 370 derdeklas en 221 vierdeklas passagiers, waaronder een detachement aanvulling voor het KNIL. Er zijn 350 bemanningsleden.



Het ss Noordam *van de Holland-Amerika Lijn in 1902. (foto MarHisData, herkomst onbekend)*

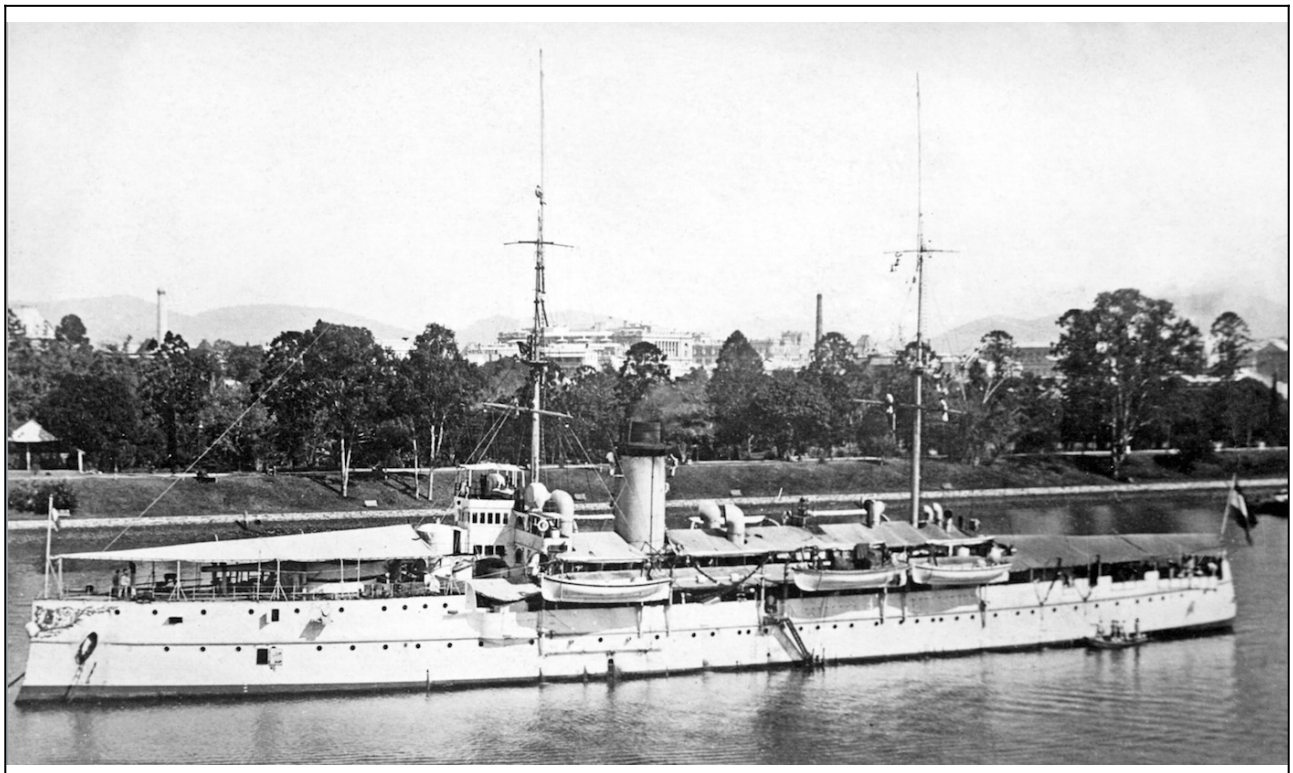
De mailstomer *Tabanan* van de Lloyd wordt ingelijfd bij de marine en omgebouwd tot hulpkruiser, met ruimte voor passagiers. Het wordt grijs geverfd en er zijn zes snelvuurkanonnen op geplaatst. Om vooral te laten zien dat het werkelijk een oorlogsbodem is, zullen er alleen marinemensen en andere militairen op ondergebracht worden. In deze uitmonstering ziet het schip er heel vervaarlijk uit. Vanaf de *Noordam* heeft Oppenoorth deze zeldzame foto van de *Tabanan* gemaakt.



De mailstomer Tabanan *van de Rotterdamse Lloyd ziet er als oorlogsschip vervaarlijk uit. (foto Oppenoorth)*

Natuurlijk wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om het schip met voor Indië bestemd militair materiaal vol te stouwen. Er gaan onder andere explosieve stoffen mee en, volgens de kranten, zelfs vliegtuigen. In eerste instantie maken de Engelsen wel bezwaar tegen de aanwezigheid aan boord van radiografische toestellen van Duitse makelij. Dat wordt in der minne geschikt.

Het pantserschip ss Hr Ms *Hertog Hendrik* is de werkelijke militaire begeleider van het Konvooi en de vertegenwoordiger van de Nederlandse regering. De bevelvoerder van de *Hertog Hendrik* is de hoogste gezagsdrager op deze tocht.



Het pantserschip Hr Ms Hertog Hendrik *in vredestijd; deze foto is waarschijnlijk genomen in de tropen. (foto MarHisData, herkomst onbekend)*

Bunkeren van kolen is niet mogelijk in Engelse gebieden en de gebruikelijke plaatsen om te bunkeren zijn Engels of staan onder Engels beheer. Daar wordt een mouw aangepast door te bunkeren in neutrale aanlegplaatsen. De *Hertog Hendrik* heeft minder capaciteit voor kolen dan de andere twee schepen en dus een kleinere actieradius. De *Noordam* en de *Tabanan* hebben een veel grotere actieradius en hoeven dus minder vaak te bunkeren. Daarom vaart het in 1918 gloednieuwe vrachtschip ss *Bengkalis* van de Nederland mee om de *Hertog Hendrik* te voorzien van extra kolen.

De schepen worden voorzien van victualiën en brandstof, al valt dat eerste niet mee met de strenge distributieregels. De eerste weken van de reis is schraalhans keukenmeester. Daar zullen de vierdeklasse passagiers het meeste last van gehad hebben: volgens de Indische kranten stonden de soldaten die vierdeklas reisden bij de scheepsbakkerij te bedelen om overgebleven brood. In de aanlegplaats Las Palmas zal voor ƒ 50.000 aan levensmiddelen worden ingeslagen, omgerekend naar 2016 is dat een bedrag van ruim € 328.000.

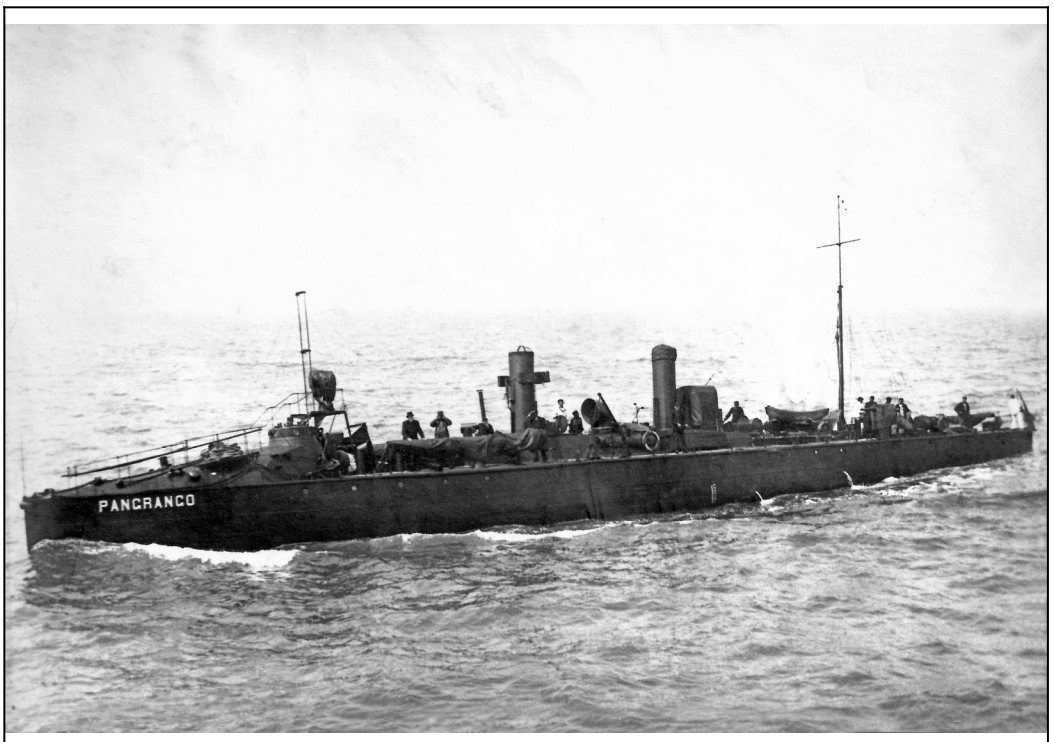
Het gloednieuwe vrachtschip Benkalis *van de Stoomvaartmaatschappij Nederland ligt bij de werf Feyenoord klaar voor de proefvaart. (foto MarHisData, herkomst onbekend)*

Een paar keer wordt de vertrekdatum verschoven en er zijn mensen die dan toch maar liever via Amerika gaan. Uiteindelijk zal 4 juli de tocht beginnen. In Indië wordt met grote belangstelling gewacht op berichten over 'Het Konvooi'. Het Bataviaasch Nieuwsblad weet al op 6 juli te melden dat de schepen zijn uitgevaren.

De Sumatra Post is wat later met de berichtgeving, deze krant meldt op 17 juli 1918 het vertrek van het Konvooi:

> "De door het departement van koloniën gecharterde en door de *Hertog Hendrik*, *Tabanan* (hulpkruiser) en *Bengalis* (kolenboot) geëscorteerde *Noordam* is blijkens een heden ontvangen telegrafisch bericht vier dezer Bataviawaarts vertrokken met regeringslading aan boord benevens 257 eerste-, 241 tweede-, 370 derde-, 221 vierdeklas-passagiers en 350 leden van de bemanning."

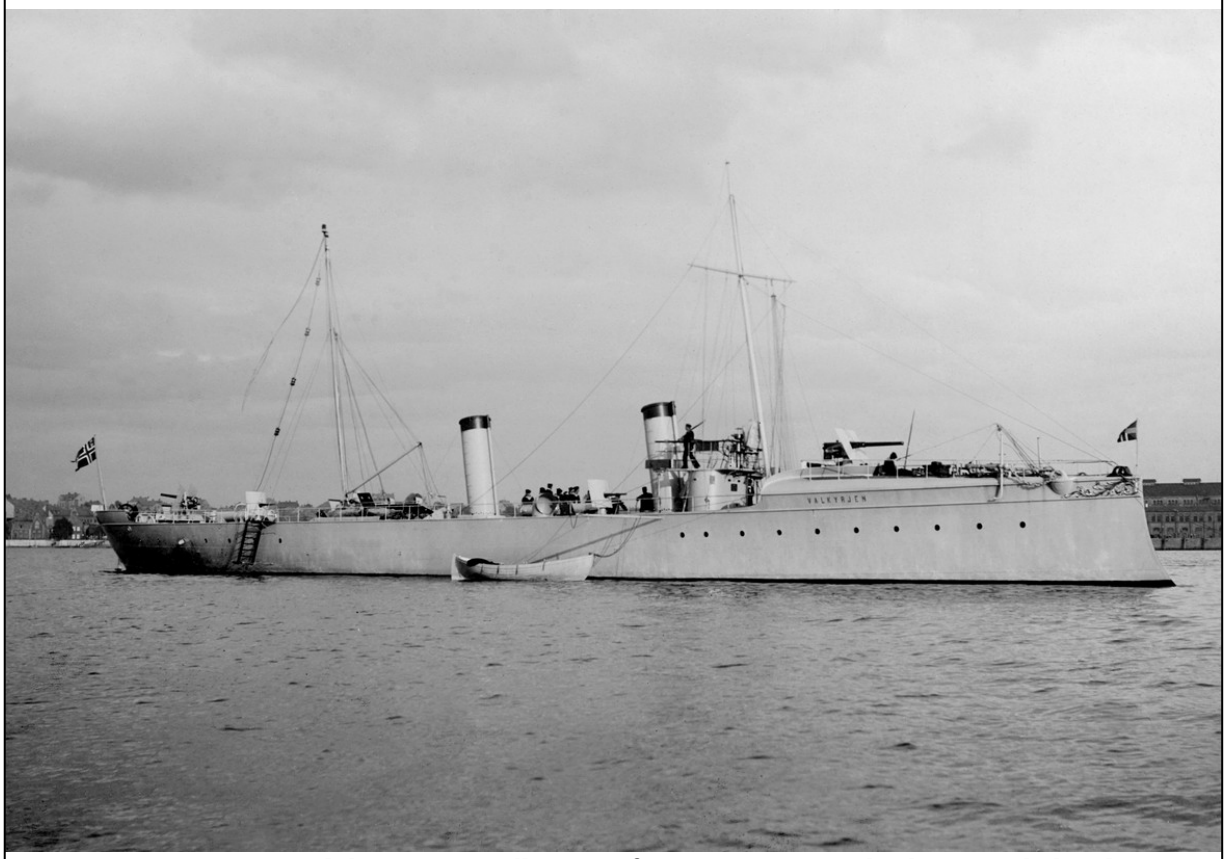
De *Noordam* wordt bij vertrek uit Rotterdam door een torpedoboot van de marine, Hr Ms *Pangrango* - genoemd naar een van de vulkanen op Java - door de nauwe vaargeul tussen de mijnenvelden over de Noordzee begeleid naar Den Helder. Oppenoorth maakt van de gelegenheid gebruik om tijdens deze korte reis de *Pangrango* te fotograferen. Bij IJmuiden voegt de *Benkalis* zich bij de *Noordam* en gedrieën varen ze naar Den Helder waar de twee oorlogsschepen liggen te wachten.



Hr Ms torpedoboot Pangrango*, gezien vanaf de* Noordam*. (foto Oppenoorth)*

Van Den Helder gaat de reis verder over de Noordzee in noordelijke richting door de smalle vaargeul tussen de mijnenvelden. De passagiers kijken angstig en gefascineerd naar enkele losgeslagen, drijvende mijnen die tijdens dit tripje langs het schip dobberen. In de Noorse wateren wordt het Konvooi begeleid door Noorse oorlogsbodems, het kustpantserschip *Harald Hårfagre* en de torpedobootjager *Valkyrjen*.

Het Noorse kustpantserschip Harald Harfrågre. (foto MarHisData, herkomst onbekend)



De Noorse torpedobootjager Valkyrjen. (foto MarHisData, herkomst onbekend)

De Noorse oorlogsschepen loodsen de Nederlandse schepen door de Noorse territoriale wateren langs de immense barrage van Engelse en Amerikaanse zeemijnen tussen Noorwegen en Schotland. Ver ten noorden van Schotland gaat de reis naar Tórshavn op de Faeröer eilanden waar ze op 9 juli aankomen. De neutrale Faeröer eilanden (Deens) liggen buiten de zone van mijnen. De reddingsboten kunnen naar binnen worden gehaald en de reddingsgordels opgeborgen. Of dit verstandig is, is een tweede, gezien het gevaar van onderzeeërs en losgeslagen mijnen.

Op het kaartje is de tocht van het Konvooi met een stippellijn aangegeven. Met een grote boog om de mijnenvelden rond de Azoren op de Atlantische Oceaan heen komt het Konvooi op 23 juli langs Spanje en Portugal aan bij de Spaanse Canarische eilanden. In Las Palmas wordt stevig ingeslagen om de karige bevoorrading aan te vullen. De tocht gaat verder met een grote omweg naar het westen bijna langs Zuid-Amerika om de mijnenvelden rond de Kaap Verdische-eilanden te verwijden. De volgende aanlegplaats is Annaboon, een kleine Spaanse kolonie in de Golf van Guinee, waar weer gebunkerd word. Op 25 augustus is het Konvooi bij Kaap de Goede Hoop.

Begin september bereikt het Konvooi Straat Mozambique. Aanleggen bij Nossi-Bé aan de noordkant van Madagascar is niet nodig. De zee is zo rustig dat de gezagvoerder van de *Hertog Hendrik* besluit in volle zee vanuit de *Bengkalis* kolen over te laden. Daarna varen de schepen verder naar Indië zonder ergens aan te leggen. Door Straat Soenda vaart het Konvooi langs de Krakatau de Javazee op naar Tandjong Priok, de haven van Batavia.

Pas drie maanden na vertrek, in de avond van 26 september 1918, meert het konvooi heelhuids af in Tandjong Priok. De ontscheping is de volgende dag.In 85 dagen hebben de schepen een afstand afgelegd van bijna 16.000 Engelse zeemijlen in plaats van de gebruikelijke 9192 zeemijlen.

Nog afgezien van de spanningen rond de oorlogssituatie was het geen ontspannen reis. De schepen waren overvol. De *Noordam* was niet ingericht op het reizen in de tropen. Voor de tropen ingerichte schepen hadden veel meer open dekruimten en schijnlichten die opengezet konden worden. Er waren veel kinderen aan boord die weinig bewegingsvrijheid hadden. Verder heersten er kinderziekten als waterpokken en kinkhoest, waardoor er elf, voornamelijk jonge, kinderen tijdens de reis zijn overleden.

Na de geslaagde overtocht naar Indië verandert de *Tabanan* weer in het luxe mailschip van voor de oorlog. Al op 11 november [Wapenstilstandsdag] wordt door het Bataviaasch Nieuwsblad gemeld dat de *Noordam* en de *Tabanan* door het Suez-kanaal naar Nederland zullen kunnen varen. Op 19 december 1918 vertrekt de *Tabanan* uit Tandjong Priok met militaire passagiers naar Rotterdam voor de terugreis en volgeladen met koloniale producten, onder andere tin, kapok, rijst, koffie en thee. Ook de *Noordam* neemt op zijn terugreis naast verlofgangers Indische goederen mee voor het hongerende Nederland, zoals 6000 ton klapperolie en 500 ton rijst. De *Bengkalis* komt in februari 1919 terug met onder andere ook broodnodige oliën en vetten voor de margarine-industrie in Nederland.

© tekst J.M. Oppenoorth 2019 © foto's 2019 MarHisData en J.M. Oppenoorth