

Het gevecht tussen de 'U 70' en 'de Mijdrecht'

door Fred de Wit

In de twee vorige nummers van de 'Proosdijkoerier' is aandacht besteed aan het VOC-schip dat niet de naam 'Mijdrecht' in de 17^e en 18^e eeuw naar de Oost voer om rijk beladen met specerijen terug te keren naar het vaderland.' Tijdens één van die reizen is liet schip' zelfs door' Turkse kapers overvallen. Maar' de bemanning i s de rovers van zich af te schudden en bereikte veilig Kaap de Goede Hoop.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog voer er eveneens eenschip mende naam 'Mijdrecht' over' de wereldzeeën en over de belevenissen van dit schip gaat het volgende verhaal.

De olietanker 'Mijdrecht'

Op 10 mei 1940 raakte ons land in oorlog met Duitsland nadat de Duitsers hier zonder oorlogsverklaring waren binnengevallen. Binnen vijf dagen moesten wij capituleren en de regering week uit naar Engeland. De capitulatie gold echter niet voor de koopvaardijvloot waardoor de Nederlandse schepen tot het einde van de oorlog medegewerkt hebben aan de bevrijding van ons land. Tot één van die schepen behoorde de motortanker 'Mijdrecht' (7493 ton) van de Rotterdamse rederij Phs. van Ommeren. Deze rederij had de gewoonte om haar schepen te noemen naar plaatsen die op 'drecht' eindigden. Vandaar dat sinds 1911 vier schepen met de naam 'Mijdrecht' de wereldzeeën hebben bevaren. Het eerste schip kreeg een andere naam toen het in 1929 aan een dochtermaatschappij van Van Ommeren werd verkocht. Bij een luchtaanval is het op 25 februari 1941 in de Middellandse zee tot zinken gebracht. Het tweede schip werd in 1929 te Rotterdam bij de RDM gebouwd en zou historie maken. Tijdens de aanval van de Duitsers op ons land bevond het zich in de Pacific. Aangekomen in het Europese oorlogsgebied ontkwam het net aan een Duitse luchtaanval. Eind 1940 werd het bewapend en kreeg het een kanon op het achterdek. Tevens werden enige leden van de bemanning opgeleid tot kanonnier.

Op 4 maart 1941 vertrok de 'Mijdrecht' onder kapitein Jan Swart, in ballast, uit de Schotse haven Oban naar Trinidad. Het voer in konvooi met nog een tweede schip van rederij Van Ommeren, de Woensdrecht, dat Curacao als bestemming had. De volgende dag werd aangesloten bij een groter konvooi dat maar liefst vijftig schepen telde. Voor de Duitse onderzeeërs natuurlijk een uitgelezen kans om aan te vallen. De 'Mijdrecht' voer achteraan en was aangewezen als een soort reddingsschip, dat drenkelingen hulp moest gaan bieden wanneer onverhoopt schepen door de Duitse onderzeeboten tot zinken gebracht zouden worden. Hiertoe waren allerlei voorzieningen aangebracht, zoals grijplijnen langs zij en stormladders. Bovendien waren er voldoende sloepen en reddingsboeien aan boord. Op het hoofdkwartier van de Duitse Grootadmiraal Donitz in Kiel was men er echter door verkenningen van de luchtmacht achter gekomen dat een groot

konvooi zee zou kiezen. Vier onderzeeboten, de U37, U70, U99 en de U-A, kregen vanuit het hoofdkwartier orders om op 5u50 tot de aanval over te gaan. Maar ook de Commodore van het konvooi was op zijn hoede en hij waarschuwde de schepen dat er onderzeebootaanvallen te verwachten waren. Een waarschuwing die op 6 maart nog eens werd herhaald. Op 7 maart werd het offensief geopend. De U 99 bracht twee schepen tot zinken en de U 70 wist twee schepen te beschadigen, waaronder de 'Mijdrecht'. Tot de getroffen schepen behoorde eveneens de Britse tanker 'Delilian'. Op de 'Delilian' dacht men oorspronkelijk dat het schip verloren was, zodat een aantal leden van de bemanning in de twee reddingsboten ging en in zee sprong. De 'Mijdrecht' bevond zich in de directe omgeving van het schip en kwam direct in actie om de getroffen zeelui te helpen. De nacht was helder en de reddingssloepen van de 'Delilian' waren duidelijk te zien, evenals de rode lichtjes van de zwemvesten van de zeelui die in het koude zeewater waren gesprongen. Steeds wanneer de 'Mijdrecht' naderbij voer, roeiden de sloepen van de 'Delilian' weg, omdat men aanvankelijk meende dat het Nederlandse schip eveneens getorpedeerd was en als verloren moest worden beschouwd. Uiteindelijk heeft men toch alle drenkelingen kunnen oppikken.

Bij het aan boord halen van de drenkelingen stond kapitein Jan Swart op het dek en stuurman de Bruyn in de stuurhut. Opeens zag deze laatste een Duitse onderzeeboot op het schip afkomen en waarschuwde meteen de bemanning, die het geschut achter op het dek moesten bedienen. Helaas waren zij te laat, en voordat het vuur op de duikboot geopend kon worden, was het schip reeds door een torpedo van de U 70 getroffen. Die trof de 'Mijdrecht' vlak voor de machinekamer. De achter-cofferdam was opengescheurd. De schade was groot en door de bunker lekte het in de machinekamer, die echter verder nog gebruikt kon worden. Het achterschip lag dan wel enige meters dieper in het zeewater, maar er was geen sprake van dat het zou gaan zinken. Op het moment dat het schip werd getroffen, hield de kapitein zich in de rooksalon bezig met de geredden van de 'Delilian'. Enige leden van de bemanning van de 'Mijdrecht' wilden zich naar de reddingsboten begeven maar kapitein Swart hield ze

tegen en zei dat die slechts op zijn uitdrukkelijke order gestreken mochten worden. Maar ondertussen lag het schip nog steeds stil waardoor het voor de duikboten een gemakkelijke prooi was. De motor moest weer aan de gang worden gebracht en de machinisten Van der Wilt en Keulemans begaven zich naar de machinekamer die vol rook stond. Het lukte hun de motor weer aan de gang te krijgen tot grote opluchting van kapitein Swart ^{en 1ste} stuurman De Bruyn die zich op de brug van het schip bevonden. Deze laatste zag opeens, vlakbij en bijna rechtvooruit, een onderzeeboot onderduiken. Even tevoren had hij het roer overgegeven aan de radiotelegrafist Van den Berg en riep deze toe: 'hard stuurboord, we gaan ze rammen'. De 'Mijdrecht' had inmiddels weer een vaarsnelheid van ongeveer 7 mijl en ramde daarop de onderzeeboot, voor wie deze manoeuvre totaal onverwachts kwam, omdat men zich juist gereed maakte voor het afvuren van een tweede torpedo op de Nederlandse tanker.

De ondergang van de U 70.

De U 70 was op 20 februari voor een eerste patrouillevaart uit Kiel vertrokken naar het noordelijke gedeelte van de Atlantische Oceaan. Commandant was de luitenant ¹ klasse Joachim Matz, die zijn orders ontving vanuit het hoofdkwartier van de Duitse marine. Door de aanvaring raakte de duikboot zwaar beschadigd. De commandotoren werd aan de achterzijde behoorlijk ingedeukt, de beide periscopen raakten onklaar en de

brug van de duikboot was geheel vernield. In de boot zelf was alles wel intact gebleven, maar doordat het peiltoestel met bevestigingstang was losgerukt, spoot een flinke straal zeewater naar binnen. Als door een grote golf getroffen rolde de U 70 naar een zijde onder de 'Mijdrecht' door en kwam aan bakboordzijde, bijna langs zij, nog even boven water. Een ogenblik later kwam de achtersteven ongeveer vier meter boven water waarna het schip geheel onder water verdween. De bemanning van de tanker had dit allemaal met grote vreugde en opwinding waargenomen. Vanaf de tanker werd nu ook met een 10 cm kanon op de duikboot geschoten maar deze schoten troffen geen doel, hoewel één van de bemanningsleden meende een explosie gezien te hebben. Kort hierop meldde de duikboot aan de Duitse 'Befehlstelle' te Kernevel in Frankrijk dat men 'schwere Turmschaden' had opgelopen.

Om 7u43 seinde één van de escorterende korvetten dat er een duikboot boven water verschenen was. Er werden toen twee series dieptebommen afgeworpen maar die troffen geen doel. De U 70 was inmiddels tot 80 meter onder water gegaan, maar door de dieptebommen kwam er steeds meer water binnen via het gat dat door het rammen van de 'Mijdrecht' was veroorzaakt. Om de dieptebommen te ontwijken ging men vervolgens naar 100 meter diepte waardoor de druk van het binnenstromende water nog erger werd. Men besloot daarop tot 80 meter terug te gaan maar in plaats daarvan zakte de



Impressie van het rammen van de U70 door de 'Mijdrecht' Bron: Schilderij gemeentehuis De Ronde Venen.

onderzeeër dieper en wel naar 120 meter. De controle over de duikboot, die zelfs tot 200 meter wegzakte, ging toen geheel verloren. De waterval werd steeds heviger en alle instrumenten begaven het stuk voor stuk. Overal hoorde men gekraak en de bemanning wist dat hun laatste uur geslagen was, want drie series dieptebommen zouden het lot van de duikboot bezegelen. Het lukte luitenant Matz wel de onderzeeboot horizontaal te houden en hij besefte dat alleen een wanhopige poging om boven water te komen hen zou kunnen redden. De twee elektrische motoren werden op volle kracht vooruit gezet en met de laatste voorraad van samengeperste lucht werd geprobeerd de duikboot te laten stijgen. Dit lukte ondanks het feit dat er om 1 lu40 nog vier dieptebommen op de U 70 werden afgeworpen. Toen de commandant het torenluik opende werden er door de geweldige overdruk in de boot zes man naar buiten geblazen. Om 12u18 verdween de U 70 met 20 bemanningsleden voor altijd in de diepe zee. Zij vonden daar een zeemansgraf. Luitenant Matz en 25 overlevenden werden door één van de schepen van het konvooi opgepikt en krijgsgevangen gemaakt.

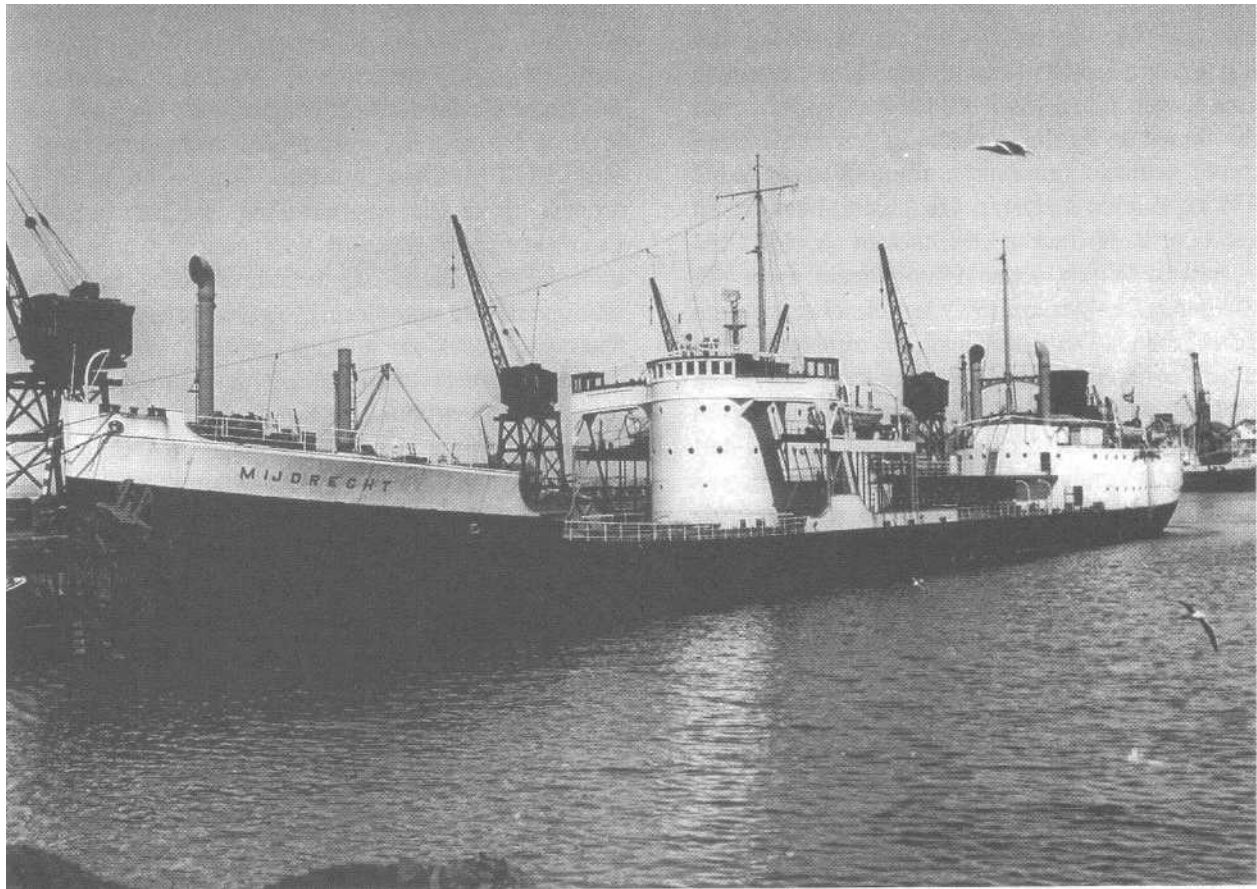
De beschadigde 'Mijdrecht' keerde terug naar Schotland en liep op 9 maart de Clyde binnen. Nadat het schip op twee werven was gerepareerd, vertrok het op 2 september naar New York. Vervolgens werd het ingezet voor de bevoorrading van de geallieerde strijdkrachten in het Midden Oosten. Dit gebeurde hoofdzakelijk vanuit Abadan in Iran via het Suez kanaal naar Alexandrië en Haifa. Op 15 november 1943 en 20 februari 1944 maakte het twee konvoireizen naar Rusland op de beruchte Noordroute naar de havens Moermansk en Archangel. Tijdens die reizen gingen geen schepen verloren. Hoewel het schip de U 70 niet zelf tot zinken had gebracht, was het rammen toch de oorzaak, dat de duikboot in zodanige moeilijkheden kwam, dat anderen de genadeslag konden toebrengen. Kapitein Swart rapporteerde aan de Admiraliteit dat hij drie schokken had gevoeld toen zijn schip de U-boot ramde. Toen de 'Mijdrecht', na dit hachelijke avontuur, in het dok moest om gerepareerd te worden, bleek dat op de romp een strook van twaalf meter grijze verf zat.

Gelukwensen en onderscheidingen

Kapitein Swart kreeg reeds de volgende dag gelukwensen van de Admiraliteit voor zijn moedig optreden en zijn kundig zeemanschap. Hoewel zijn schip was getorpedeerd, hield hij het hoofd koel en wist de duikboot, door deze te rammen, enorme schade toe te brengen. Maar bij deze gelukwens bleef het niet. Aan hem werd ook de hoge onderscheiding Lloyd's 'all Lloyd's War Medal for Bravery at Sea' toegekend en hij werd op 29

augustus benoemd tot 'Honorary Officer of the Order of the British Empire'. Door het toekennen van deze onderscheidingen werden ook de Nederlandse bemanningsleden voor hun moed en doortastendheid geëerd. Maar ook de Nederlandse regering in Londen prees de moed van de bemanning en koningin Wilhelmina onderscheidde zeven leden van de bemanning met het Bronzen Kruis: kapitein Swart en hoofdmachinist Van der Wilt (beiden met Eervolle Vermelding), 1^e stuurman De Bruyn, bootsman Velthuis, radiotelegrafist Van den Berg, en de kanonniërs Wiersma en Icke. De gehele bemanning ontving een door Winston Churchill ondertekende oorkonde. Na de oorlog kreeg het schip in 1948 van koningin Juliana een 'Koninklijke Vermelding bij Dagorder'. Dit was een bronzen herdenkingsplaat die op het schip werd bevestigd en onthuld door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat mr. D.G.N. Spitzten.

Kapitein Swart heeft dit niet mogen meemaken, hij overleed in 1946 op Terschelling. In het gemeentehuis van De Ronde Venen hangt nog een aquarel waarop de heldenrol van de 'Mijdrecht' is afgebeeld. In 1950 werd het schip verkocht naar Helsinki en kreeg het de nieuwe naam 'Wilma', waarna het in 1958 te Abo is gesloopt. Burgemeester Van der Haar had door een krantenbericht vernomen dat het schip verkocht zou worden en stuurde Van Ommeren een brief waarin hij informeerde wat er met de bronzen gedenkplaat zou gebeuren. Van Ommeren antwoordde hierop dat de plaat op het derde schip wederom zou worden aangebracht. Het gevolg van deze correspondentie was, dat de burgemeester uitgenodigd werd voor de tewaterlating op 31 juli 1952 te Vlissingen en de proefvaart van het nieuwe schip. Bovendien werd het door de Mijdrechtse Mavo Maranatha geadopteerd. In het jaar 1960 maakte het smaldeel V van de Koninklijke Marine een wereldreis. Dit smaldeel bestond uit de Harer Majesteits schepen Karel Doorman, Limburg en Groningen. Aan boord van het vliegekampschip Karel Doorman bevonden zich twee vliegtuigsquadrons. Voor deze reis werd de olietanker Mijdrecht door de marine van de firma Van Ommeren gecharterd als olie en bevoorradingsschip. De schepen, die op 30 mei 1960 platvoetwacht (van vier tot acht uur in de na middag) aanving deden een groot aantal belangrijke en minder belangrijke havensteden aan. Op 16 juni voegde de Mijdrecht, die eerst elders brandstofolie had moeten tanken, zich bij het smaldeel. Tijdens de zeer lange reis werden talloze oefeningen gehouden maar kregen de bemanningsleden ook gelegenheid tot ontspanning. Voor de Nederlandse gemeenschappen in die steden vormde het bezoek van het smaldeel een welkome afwisseling.



Een latere 'Mijdrecht'

In 1970 werd het aan het buitenland verkocht. In 1978 kreeg een vierde schip de naam 'Mijdrecht', een zogenaamde conbulker, die in Gotheborg in Zweden werd gebouwd. Dit schip kreeg in mei 1989 de naam Mainit Bay, werd in 1996 verkocht, en heette toen Siam Sincerety. In de wereld van de scheepvaart is de laatste jaren ontzettend veel gebeurd en daardoor ook bij Van Ommeren. Er varen geen schepen meer met de naam 'Mijdrecht'. Maar toen het laatste schip met deze naam werd verkocht, is de bronzen gedenkplaat verwijderd en

kreeg deze een ereplaats in het kantoor van Van Ommeren Shipping BV op het Wilhelminaplein 28 te Rotterdam.

Geraadpleegde literatuur:
Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog door K.W.L. Bezemer.
Geraadpleegde bronnen:
Archief van de gemeente Mijdrecht
Archief van PHs. van Ommeren Rotterdam
Archief Ministerie van Defensie (Marine)
Scheepvaartmuseum Amsterdam.