

DE ONDERGANG VAN HR. MS. „O 13”.

door L. L. von Munching, *bibliothecaris van de marinebibliotheek.*

De Koninklijke Marine verloor tijdens de tweede wereldoorlog 14 onderzeeboten door vijandelijke actie, terwijl nog een drietal boten, dat op Nederlandse werven in aanbouw was, in Duitse handen viel. Van deze veertien verloren gegane onderzeeboten zijn er drie als vermist opgegeven; hiertoe behoort ook Hr. Ms.,O 13” (1931-555/715 ton), die onder bevel stond van luitenant ter zee 1e klasse E.H. Vorster. Van deze boot is tenslotte aangenomen, dat zij op 13 juni 1940, op de Noordzee ter hoogte van de Great Fisher Bank, op ca 56° 55' N.B. en 03°40' O.L. op een mijn is gelopen, waarbij de gehele bemanning, bestaande uit 31 koppen, het leven liet. Dit was het resultaat van de nasporingen, die enkele jaren na de oorlog plaats hadden door het toenmalige hoofd van het Bureau Maritime historie van de marinestaf en het hoofd van de British Naval Historical Branch.

Toevallig zijn er thans kort geleden nieuwe feiten naar voren gekomen omtrent het mogelijke verlies van deze boot. Dit was een gevolg van de onderzoeken die een Zwitsers auteur, de heer Hans R. Bachmann uit Kloten, heeft gedaan naar de activiteiten van de Poolse onderzeeboten tijdens de tweede wereldoorlog. Het leek mij daarom wel wenselijk de gehele oorlogsgeschiedenis van Hr. Ms. „O 13” nog even de revue te laten passeren.

Hr. Ms.,O 13” (Commandant Ltz. 1e kl. E. H. Vorster) voer, tezamen met Hr. Ms. „O 9” (Commandant Ltz. 2e kl. J. Metz) en Hr. Ms. „O 10” (Commandant Ltz. 2° kl. G. Quint), in de nacht van 9 op 10 mei 1940 uit op order van de Commandant der Marine te Willemsoord, om een afwachtingspositie in te nemen binnen de Nederlandse territoriale wateren. Bij het aanbreken van de dag bevonden zij zich in een linie ongeveer drie mijl uit de kust tussen Bergen en Egmond. Om 0400 uur gingen zij onder water voor onbekende laagvliegende vliegtuigen. Toen zij na enige tijd op periscoopdiepte kwamen, konden zij luchtgevechten waarnemen boven het vliegveld van Bergen; het waren de eerste aanwijzingen dat de vijandelijkheden met Duitsland waren uitgebroken. Om 0630 uur ontvingen zij een bericht van de Commandant der Marine te Willemsoord: „Oorlogstoestand met Duitsland; bondgenoten Engeland en Frankrijk”.

Aangezien het ongecoördineerd inzetten van geallieerde onderzeeboten in een klein zeegebied als de Noordzee voor de Nederlandse kust aanleiding zou kunnen geven tot misverstanden, werd door de Nederlandse marineleiding nog diezelfde dag besloten, in overleg met de Britse Admiraliteit, de Nederlandse boten naar Engeland te zenden. Aan de drie hiervoor genoemde onderzeeboten werd daarom de opdracht verzonden 's avonds bewesten de Haaksgronden rendez-vous te maken met Hr. Ms. mijnenveger „Jan van Gelder” (Commandant Ltz. 2e kl. Jhr P. L. M. van Geen) om onder escorte van dit schip de overtocht naar Engeland te maken. Alleen Hr. Ms.,O 13” ontving dit bericht op tijd; de beide andere boten zaten op het tijdstip van uitzenden diep onder water in verband met de aanwezigheid van Duitse vliegtuigen boven het

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”

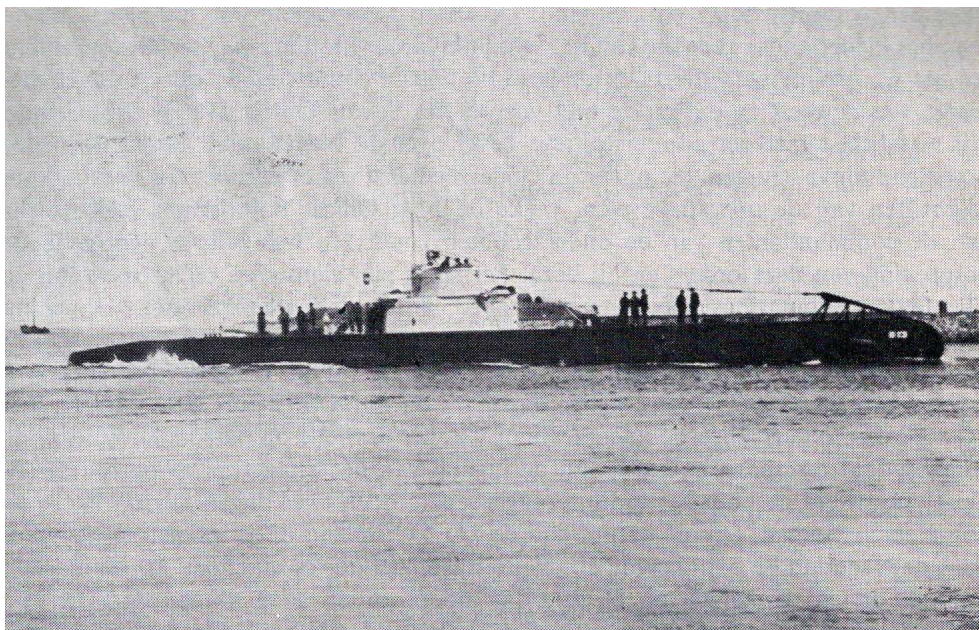


Commandant van Hr. Ms. „O 13” was de luitenant ter zee der 1e klasse E. H. Vorster. Hij was op 21 sept. 1905 geboren op Ambon en op 16 aug. 1927 benoemd tot luitenant ter zee der 3e klasse. Op 6 okt. 1939 werd hij benoemd tot commandant van deze boot.

kruisgebied. Zo ging op de avond van de 10e mei alleen Hr. Ms. „O 13”, begeleid door Hr. Ms. „Jan van Gelder” naar de Duins, waar zij in de namiddag van de 11e mei arriveerden. Van daaruit gingen beide boten later naar Portsmouth. Op 11 mei liepen Hr. Ms. „O 9” en „O 10” de haven van Nieuwediep binnen en vertrokken op de avond van de volgende dag naar Engeland, onder escorte van Hr. Ms. Bewakingsvaartuig „BV 5”, de voormalige zeesleepboot „Witte Zee” van L. Smit & Co’s Internationale Sleepdienst.

Eind mei 1940, tijdens de evacuatie van de British Expeditionary Force uit Duinkerken (Operatie „Dynamo”), maakte Hr. Ms. „O 13”, tezamen met Hr. Ms. „O 9” en „O 10”, de eerste oorlogspatrouilles in het Kanaal, tegen een eventueel binnendringen van Duitse vlooteenheden uit de Atlantische Oceaan. Onder de Franse kust ontmoette Hr. Ms. „O 13” daarbij een Duitse onderzeeboot, vermoedelijk de „U 9” - want dit was de enige Duitse onderzeeboot, die in die dagen op de Noordzee en in het Kanaal opereerde - doch de positie waarin Hr. Ms. „O 13” zich bevond was zo ongunstig, dat geen torpedo-aanval kon worden uitgevoerd. Tijdens deze patrouille bleek evenwel, dat Hr. Ms. „O 9” en „O 10” voor deze taak te oud waren. Deze onderzeeboten konden gedurende de korte zomernachten, de enige tijd dat betrekkelijk zonder gevaar boven water kon worden gevaren, hun batterijen niet voldoende opladen om de gehele daarop volgende dag onder water te blijven. In verband hiermede werd besloten deze beide boten voortaan uitsluitend als oefenboot te gebruiken; op 2 juni 1940 vertrokken zij naar Portland, waar de asdic-school was gevestigd.

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”



Een opname uit vreedetijd: Hr. Ms. „O 13” loopt de haven van Nieuwediep binnen na een geslaagde oefentocht. Een opname van voor de oorlog.

(Foto A.J. Vermeulen)

Hr. Ms. „O 13”, die na deze eerste patrouille wèl geschikt was bevonden om operationeel te worden ingezet, kwam als eerste Nederlandse eenheid op 7 juni 1940 te Dundee aan. De Britse Admiraliteit had n.l. besloten, omdat behalve Nederlandse ook nog Franse en Poolse onderzeeboten waren uitgeweken, een nieuw flottielje te vormen, het 9th Flotilla, dat was samengesteld uit onderzeeboten van vier verschillende naties en dat te Dundee zou worden gebaseerd als H.M.S. „Ambrose”. Dit flottielje heeft gedurende de gehele oorlog bestaan en werd later nog aangevuld met Noorse onderzeeboten, terwijl ook enkele Russische boten tijdens hun opwerkperiode hieraan waren toegevoegd. Op de commandant van dit flottielje, Captain J. G. Roper, R.N. rustte de moeilijke taak om uit het complex jamfabriek~weeshuis-havenloodsen later nog uitgebreid met een pensioonaat voor aspirant-onderwijzeressen, een efficiënte onderzeebootbasis op te bouwen, die aan alle eisen voldeed. Tevens had hij dan nog het operationele bevel over de onderzeeboten van vier en later zelfs van vijf nationaliteiten. Tot de eerste boten die tot dit flottielje behoorden, waren de Poolse „Wilk”, de Nederlandse „O 13” en de Franse onderzeeboten „Minerve” en „Rubis”, later nog de Noorse „Uredd” en enkele Britse boten.

Op 16 juni 1940 kwamen de staf en het waldetachment van de Onderzeedienst te Dundee aan, daarna volgden de andere Nederlandse onderzeeboten en hulpvaartuigen,

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”

zoals de „Amstelstroom” en „Mulan”. De eerste commandant die het bevel voerde over het Nederlandse gedeelte van het 9th. Submarine Flotilla, was kapitein-luitenant ter zee C. Hellingman; die in Nederland de laatste commandant van de Onderzeedienst was geweest en die nu de titel voerde van Senior Officer Dutch Submarines. Hij was belast met het administratieve bevel over de Nederlandse boten, torpedo-boten en hulpvaartuigen, die onder de Onderzeedienst ressorteerden. Hij ontving ook afschriften van de operatiebevelen, welke de Flag Officer Submarines rechtstreeks aan de commandanten van de onderzeeboten zond. Hij was ook aanwezig bij de bespreking van deze orders en hij bezat het recht zijn zienswijze rechtstreeks bij de Flag Officer Submarines naar voren te brengen, indien hij met deze ernstig van mening verschilde ten aanzien van de operatiebevelen.

De Nederlandse Onderzeedienst, die dus voortaan, vanuit Dundee zou opereren, kreeg echter onmiddellijk een ernstige slag te incasseren. Op 12 juni 1940 ging Hr. Ms. „O. 13” als eerste geallieerde onderzeeboot van het flottielje op patrouille, waarbij de commandant de opdracht kreeg aan de ingang van het Skagerrak te patrouilleren. Op 19 juni werd de boot per radio teruggeroepen, doch twee dagen daarna had men nog niets vernomen. Op die datum had de „O 13” op zijn basis moeten terugkeren, doch de Nederlandse boot keerde nimmer terug en het oorlogsdagboek van de marine-staf te Londen vermeldde op 25 juni dat moet worden aangenomen dat Hr. Ms. „O. 13” verloren is gegaan. Het was de eerste van onze onderzeeboten, die niet van een oorlogspatrouille terugkeerde; er zouden er nog meer volgen!

Na de oorlog werden nasporingen gedaan om ‘bijzonderheden te vinden over het lot van deze onderzeeboot. Daarbij bleek, dat op 16 juni 1940 twee Arado-boordvliegtuigen van de Duitse slagkruiser „Scharnhorst” - die op dat moment met torpedo-schade ten gevolge van een aanval van een Britse torpedootjager op de rede van Drontheim lag en daar herhaaldelijk door vliegtuigen van de Britse Fleet Air Arm werd aangevallen - op 30 mijl ten noorden van Haltenbank op de Noorse kust, op ca 64°30' N.B., een grote geallieerde onderzeeboot hadden aangevallen en de bemanning had destijds gerapporteerd dat deze tot zinken was gebracht. Volgens hun waarnemingen werd deze onderzeeboot aangevallen, toen zij aan de oppervlakte voer en door twee bommen nabij de toren werd getroffen. De achtersteven verhief zich in de hoogte en daarna had een explosie plaats, waarna olie aan de oppervlakte kwam. Aangezien deze positie ongeveer 400 mijl noordelijk lag van het patrouillegebied van Hr. Ms. „O 13”, was het niet waarschijnlijk dat deze geallieerde onderzeeboot de „O 13” zou zijn geweest. Volgens Britse onderzoeken bleek later dat de aangevallen onderzeeboot waarschijnlijk de onderzeeboot-mijnenlegger H.M.S. „Porpoise” (Commandant Lt. cdr. P. Q. Roberts, R.N.) was, die op 16 juni door vijandelijke vliegtuigen was aangevallen, doch daarbij slechts geringe schade beliep. De „Porpoise” maakte een „crash dive” om aan de aanval te ontkomen en de opspuitende waterfonteinen uit, de ballasttanks gecombineerd met de exploderende bommen, wekten de schijn dat de boot was getroffen.

Tenslotte kwam men tot de conclusie, dat Hr. Ms. „O 13” op 13 juni 1940 tot zinken was gebracht ten gevolge van een mijnexplosie het Duitse mijnenveld, aangeduid

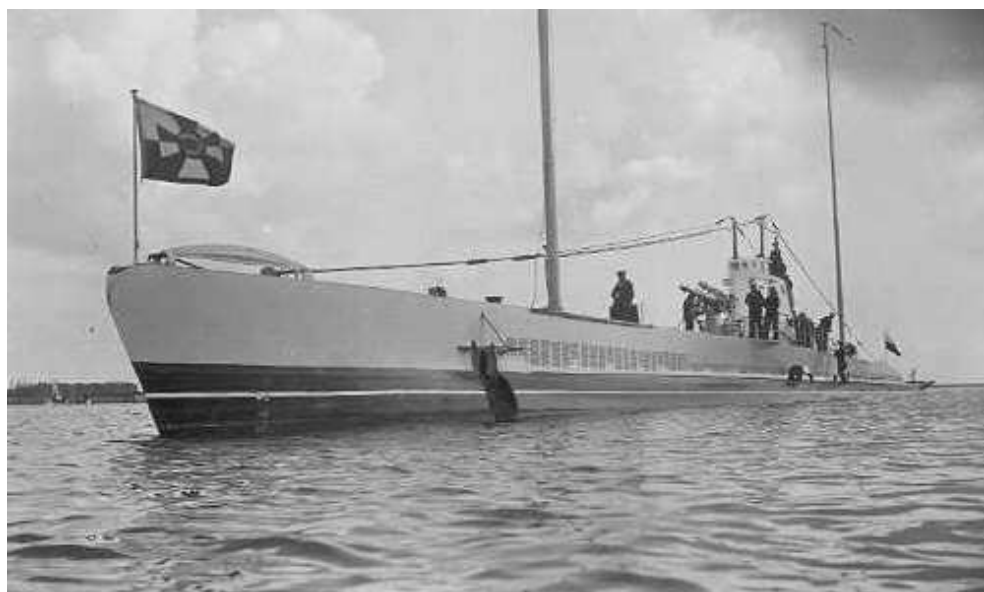
DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”

als 16B, dat in mei 1940 door een Duitse mijnenlegger was gelegd en waarvan de positie was ongeveer 56°55' N.B. en 03°00' O.L. Dat was wat tot voor kort als zeker werd aangenomen betreffende de ondergang van Hr. Ms. „O 13”. Als zodanig staat het verlies ook te boek in de aflevering van april 1968 van het „Marineblad”, waarin de materiaalverliezen van de Koninklijke Marine tijdens de tweede wereldoorlog staan vermeld. Ook de verliezen van de Poolse onderzeeboot „Orzel” (vermoedelijk op 25 mei 1940) en de Britse onderzeeboten „Salmon” (vermoedelijk op 9 juli 1940) en „Thames” (vermoedelijk op 23 juli 1940) zijn hierop terug te voeren.

Voor het verhaal over de waarschijnlijke ondergang van Hr. Ms. „O 13” moeten we ons nu wenden tot de oorlogsgeschiedenis van de Poolse onderzeeboot O.R.P. „Wilk”. Deze onderzeeboot was de eerste van een drietal, dat de Poolse marine in 1926 in Frankrijk had besteld volgens de bouwplannen van Normand. Deze drie boten werden op verschillende werven gebouwd; de „Wilk” was ‘afkomstig van de Chantiers et Ateliers de Augustin Normand te La Havre en liep op 12 april 1929 van stapel. Op 31 oktober 1931 werd deze onderzeeboot in dienst gesteld; later volgden nog de zusterboten „Rys” (gebouwd door de Ateliers et Chantiers de la Loire te Nantes) en de „Zbik” (gebouwd door de Chantiers Navals te Balinville). Op 19 november 1931 vertrok de „Wilk” uit Cherbourg naar Gdynia, waar zij vier dagen later aankwam. Deze boot had een waterverplaatsing aan de oppervlakte van 980 ton en van 1.250 ton onder water. De lengte bedroeg 78,5 m., de breedte 5,9 m. en de diepgang was 4,2 m. De bewapening bestond uit zes torpedolanceerbuisen, n.l. vier boegbuisen en twee baksbare buizen onder het achterdek. Als artillerie-bewapening was één kanon van 10 cm, aan boord en vier anti-luchtmitrailleurs van 40 mm., die later zijn vervangen door twee speciale zware luchtdoelmitrailleurs. Bovendien kon deze onderzeeboot 38 mijnen van het type Sauter-Harle 4AR meenemen. De voortstuwing van de „Wilk” geschiedde door middel van twee Normand:Vickers dieselmotoren met een gezamenlijk vermogen van 1.800 pk., waarmee varend aan de oppervlakte een snelheid van 14,4 mijl kon worden bereikt; voor de onderwatervaart beschikte de boot over twee electromotoren met een vermogen van 1.200 pk., waarmee een snelheid van 9,5 mijl kon worden volgehouden. De brandstofvoorraad bedroeg 43 ton. De bemanning bestond aanvankelijk uit 46 koppen, waarvan 4 officieren, doch later is dit aantal gestegen tot 54, waarvan vijf officieren. Het is niet precies bekend, doch wel waarschijnlijk, dat de torpedolanceerbuisen van 55 cm, in Engeland zijn ingericht voor 53,3 cm. torpedo's. Op 1 september 1939, toen de Duitse troepen de Poolse grenzen overschreden, was de dislocatie van de Poolse onderzeeboten als volgt: „de „Orzel” en „Wilk” lagen in de marinehaven Oksywie te Gdynia en de drie andere onderzeeboten, de „Sep”, „Rys” en „Zbik”, lagen in de marinehaven op Hel. Hier was ook het vlootcommando gevestigd en de commandant van de divisie onderzeeboten met zijn staf.

Op 1 september 1939 om 0500 uur ontving de commandant van de „Wilk”, Kapitan mar. (= luitenant ter zee le kl.) B. Krawczyk, opdracht om vanuit Hel uit te lopen en een positie in te nemen tussen de zuidpunt van Hel en de monding van de Weichsel, in verband met het feit dat Duitse troepen de Poolse grenzen hadden overschreden.

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”



De Poolse onderzeeboot „Wilk”, de oudste van de vijf onderzeeboten, waarover de Poolse marine op 1 september 1939 de beschikking had. Behalve de drie eenheden van dit type, die alle in Frankrijk waren gebouwd, beschikte men ook nog over de in Nederland (resp. bij de Kon. Mij De Schelde te Vlissingen en bij de Rotterdamsche Droogdok Mij te Rotterdam) gebouwde onderzeeboten „Orzel” (Arend) en „Sep” (Gier). De bouw van eerstgenoemde onderzeeboot was mogelijk gemaakt door gelden, die door de Poolse Navy League waren ingezameld.

Pas om 10.00 uur ontving de commandant bericht dat vijandelikheden tegen Duitse eenheden konden worden geopend, als de gelegenheid daartoe zich voordeed. Op de aangewezen positie had de commandant van de „Wilk” echter geen enkele kans op succes, want de Duitse luchtmacht opereerde onafgebroken boven de Danziger Bocht. Bovendien was het prachtig weer en de zee spiegelglad, zodat de boot direct zou worden ontdekt. In de nacht van 3 september werd order ontvangen een mijnversperring te leggen. Tegen middernacht werd deze versperring op de voorgeschreven positie gelegd met behulp van 20 (in plaats van de 38 mijnen die aan boord konden worden meegenomen) mijnen, die aan boord waren. Ondertussen was de activiteit van de Poolse onderzeeboten voor de Duitsers niet verborgen gebleven, want de „Wilk” werd vrijwel onophoudelijk door Duitse mijnenvegers achtervolgd en met dieptebommen bestookt. Op 5 september meldde de Duitse mijnenveger „M 4” een vijandelijke onderzeeboot te hebben vernietigd en enkele uren later zond de commandant van de „M 7” eenzelfde bericht uit.

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”

Van het vlootcommando op Hel kreeg commandant Krawczyk daarop een ander patrouillegebied toegewezen, ditmaal tussen Bornholm en Brusterort, in de hoop daar successen te boeken tegen Duitse oorlogsschepen. Doch ook hier bleef de commandant van elk succes verstoken; daarentegen werd de boot tussen 2 en 7 september met niet minder dan 42 dieptebommen bestookt! Daarom gaf de commandant van de Poolse zeestrijdkrachten, Schout bij nacht Unrug, radiografisch aan de commandanten van alle onderzeeboten opdracht te trachten door te breken naar Engeland, of, indien dit ten gevolge van brandstofgebrek of beschadigingen niet mogelijk was, zich zo lang mogelijk in de Oostzee te handhaven en de vijand daarbij zoveel mogelijk afbreuk te doen. Als munitie en voorraden zouden zijn uitgeput, moest men zich maar in Zweden laten internen. Commandant Krawczyk was de eerste Poolse onderzeebootcommandant, die besloot naar Engeland uit te wijken. Op 12 september meldde hij radiografisch zijn besluit aan het vlootcommando op Hel. Op de avond van de 14e september, nadat hij tevergeefs jacht had gemaakt op Duitse oorlogsschepen, sloot hij zich aan bij een naar het noorden gaand konvooi, zodat hij ongehinderd de hem onbekende Zweedse mijnevelden zou passeren. Tijdens de nacht ontmoette hij twee vijandelijke torpedootjagers, die op tegenkoers lagen. Na de oorlog is gebleken dat de eerste de „Richard Beitzen” was; deze meldde wel de aanwezigheid van een onderzeeboot, doch was overtuigd dat het een Zweedse onderzeeboot was, omdat hij aan de staart van het konvooi voer! Deze ontmoeting had plaats op 14 september 1939 om 2330 uur in de Flintrinne, dus binnen de Zweedse territoriale wateren. De tweede bleek de oude torpedoot „T 107” te zijn geweest. Toen het de commandant echter duidelijk was, dat géén van de vijandelijke jagers de achtervolging inzette, zette hij zijn koers naar het Kattegat voort. Aldaar aangekomen meldde hij zijn behouden doorbraak naar de Noordzee aan het vlootcommando te Hel; op 20 september ontmoette hij op de aangegeven positie de Britse jager H.M.S. „Sturdy”, die hem naar een Britse haven zou brengen. Na te Rosyth brandstof te hebben geladen, liep O.R.P. „Wilk” op 21 september 1939, precies drie weken, nadat Duitse troepen de Poolse grenzen hadden overschreden, de Britse vlootbasis Scapa Flow binnen. Drie weken daarna ging de „Wilk” naar Dundee om aldaar in onderhoud te gaan; vervolgens ging de boot naar Rosyth en werd daarop toegevoegd aan het 9th. Submarine Flotilla. Op 14 oktober 1939 arriveerde bovendien geheel onverwacht de nog vrijwel nieuwe, in Nederland gebouwde Poolse onderzeeboot „Orzel” (1938-1.110 ton) te Rosyth. Deze boot was op 16 sept. de haven van Tallinn binnengelopen om de ziek geworden commandant aan land te brengen. De Estlandse marine-autoriteiten namen - waarschijnlijk onder druk van Rusland - het merkwaardige besluit de boot te internen. Zij namen de zich aan boord bevindende kaarten in beslag, evenals het sluitstuk van het kanon. Een aantal torpedo's werd ook van boord gehaald. Alvorens dit karwei geheel was geklaard nam de waarnemend commandant, Kapitein mar. Grudzinsky, het besluit om te trachten te ontsnappen. In de vroege ochtenduren van 18 september wist hij behendig uit de haven te ontsnappen, nadat de Estlandse wacht was overmeesterd. Na een enerverende tocht - er waren immers geen kaarten meer aan boord! - slaagde Grudzinsky erin de Duitse oorlogsschepen, die in de Oostzee op hem loerden, te ontwijken en de Noordzee te bereiken.

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”



Een opname van een aantal Poolse marine-officieren, die in dit artikel worden genoemd en die tijdens de tweede wereldoorlog bekendheid genoten: v.l.n.r. T. Bernas, de latere commandant van de Poolse onderzeeboot „Sokol”; B. Karnicki, de eerste commandant van de „Sokol”; een Britse liaison-officer; A. Kloptowski, de latere commandant van de „Zbik”, en B. Romanowski, de eerste commandant van deze onderzeeboot, tevens Chef van het Poolse onderzeebootfiottielje. Zoals men uit bijgaand verslag kan lezen waren Karnicki en Romanowski resp. commandant en oudste officier aan boord van de „Wilk” tijdens de tragische aanvaring met Hr. Ms. onderzeeboot „O 13”.

(Foto H. R. Bachmann, Kloten).

De „Wilk” maakte enkele patrouilles naar het Skagerrak en onder de kust van zuid-west-Noorwegen; de boot ging daarna opnieuw in onderhoud en keerde op 4 juni 1940 te Rosyth terug.

Eind mei 1940 was het moreel van het in Engeland verblijvende marinepersoneel danig gedaald. Eén van de drie naar Engeland uitgeweken torpedobootjagers, de „Grom” (1936-2.144 ton) was op 4 mei 1940 ter hoogte van Narvik door Duitse luchtaanvallen verloren gegaan, waarbij 59 opvarenden het leven lieten. Een tweede slag trof de Poolse marine, toen de „Burza” (1929-1.540 ton), één van de beide Poolse torpedobootjagers die in actie waren bij de evacuatie van Britse troepen uit Duinkerken, op 24 mei 1940 in het Kanaal door Duitse luchtaanvallen ernstig werd beschadigd; de boeg werd geheel ingedrukt, de dekhuizen gehavend en de machinekamer was nog slechts een ruïne. Over de achterstevan moest de „Burza” naar Portsmouth worden gesleept voor herstel, dat geruime tijd zou duren. Maar, de zwaarste slag voor de uit-

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”

geweken Poolse marine kwam eind mei, toen bleek dat de „Orzel”, die op 23 mei naar het Skagerrak was vertrokken voor een patrouille, twee dagen daarna werd vermist. Opnieuw had de Poolse marine een ernstig verlies te betreuren, niet alleen van 56 officieren, onderofficieren en schepelingen, doch bovendien van een vrijwel nieuwe onderzeeboot, die zich in de enkele maanden dat de oorlog oud was, reeds méér dan een naam had verworven!

Om nu het moreel weer wat op peil te brengen, besloot Kapitan mar. B. Karnicki, die als oudste officier, bij afwezigheid van de commandant, met het bevel over de „Wilk” was belast, uit te lopen om te trachten de vijand zoveel mogelijk afbreuk te doen. Op dat moment bevond Commandant Krawczyk zich in Zweden, om te trachten de bemanningen van de drie Poolse onderzeeboten, die daar waren geïnterneerd, naar Engeland te krijgen, zodat men in staat zou zijn de bemanningen van de Poolse oorlogsschepen aan te vullen.

Tijdens deze patrouille van de „Wilk” ramde deze boot een onbekende onderzeeboot, waarvan men tot voor kort altijd aannam, dat het een Duitse onderzeeboot was geweest. De ontmoeting was zuiver toevallig en had, volgens het oorlogsdagboek van de „Wilk” plaats op 20 juni 1940 om 0025 uur op 56°50' N.B. en 03°37' O.L. De zee was spiegelglad, het zicht echter zeer beperkt. De „Wilk” voer aan de oppervlakte om de batterijen op te laden; de elektromotoren gaven vermogen af aan de schroeven, maar laadden tevens de accubatterij op. Om het geluid van de uitlaatgassen van de dieselmotoren zoveel mogelijk te verminderen, had men deze uitlaatgassen onderwater geleid. De boot voer zig-zag en veranderde elke vijf minuten 90° van koers, zodanig dat deze 45° van de generale koers afweek; de snelheid was vier mijl. Officier van de wacht was porucznik (= luitenant ter zee 2e klasse o.c.) B. Romanowski, die het hierna volgende verslag samenstelde: „Ik stond op de brug en had uitkijk in een sector van 10° aan stuurboord tot 100° naar bakboord; de seiner had dezelfde sector aan stuurboordzijde en de derde man hield uitkijk in de halve cirkel van stuurboord naar bakboord over het achterschip van de boot. Juist toen de „Wilk” bezig was om 90° naar stuurboord uit te draaien, nam ik, gelijk met de seiner, het voorschip van een schip waar op niet meer dan 300 meter. Nog vòòr ik precies kon herkennen wat ik in de duisternis zag, stopte ik het draaien van de boot en stuurde de boeg van de „Wilk” in de richting van het schip dat ik waarnam. Na enkele seconden zag ik, dat het een onderzeeboot was, die een koers volgde, die loodrecht op de onze stond. De afstand was zo gering, dat het onmogelijk was een torpedo af te vuren en daarom besloot ik te rammen. Ik gaf direct order „Volle kracht vooruit!” en stuurde de boeg van de „Wilk” naar stuurboord, klaar om te rammen.

Het machinekamerpersoneel van de „Wilk” was volkomen ingevaren en onmiddellijk schakelde deze het opladen van de batterijen uit en werd het aantal omwentelingen van de dieselmotoren verhoogd. Doch nog vòòr vol-vermogen was bereikt, trof de voorsteven van de „Wilk” de andere onderzeeboot aan bakboord-zijde, vlak vòòr het kanon.

De commandant van de andere boot bemerkte ons iets later, dan wij hem. Hij maakte de fout, op dezelfde koers door te zetten en alleen trachtend om onderwater te gaan, in plaats van „hard-stuurboord” te geven en de snelheid te verhogen. Hij werd nu door

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”

de „Wilk” geramd, op het ogenblik, dat hij bezig was met het voorschip onder water te gaan. De aanvaring was zò hevig, dat de vijandelijke boot waarschijnlijk aan de bovenzijde in tweeën werd gesneden, maar in elk geval werd een groot deel van zijn drukvaste huid opengereten. Wij voeren met de gehele boot over de andere boot heen. Grote luchtbellen kwamen aan de oppervlakte, doch het was niet uit te maken of dit de lucht was die uit de ballasttanks ontsnapte, òf dat dit een gevolg was van de aanvaring. Waarschijnlijk is de andere boot gezonken.”

De luitenant ter zee 2e klasse o.c. Romanowski en de seiner waren de enige getuigen van de aanvaring. De toenmalige commandant, Karnicki, bevond zich ten tijde van de aanvaring in de officiersmess en schreef aan de Zwitserse auteur Bachmann het volgende: „Ik gaf opdracht de motoren te stoppen en ging naar de brug. Romanowski vertelde mij over de onderzeeboot of iets dergelijks, waarheen hij de boot had gedraaid. Ik gaf hem opdracht goed uit te kijken en liet het schip ronddraaien. Toen ging ik naar beneden om te zien naar de schade die was aangericht. Het water stroomde de machinekamer binnen. Bootsmansman Rybicki zocht naar de oorzaak en ontdekte dat één van de koelwaterpijpen was beschadigd. Hij draaide de kingston dicht en het binnenstromen van het water hield op. Er stond op dat moment al één meter water in de machinekamer. Ik gaf opdracht het water naar buiten te pompen en ging weer naar de brug. Romanowski rapporteerde dat hij geen beweging meer had gezien in het water en ook geen wrakstukken aan de oppervlakte, doch hij was er zeker van, dat het een onderwatergaande onderzeeboot was geweest, géén boot, die juist aan de oppervlakte kwam. Toen het schip draaide, verloor hij het uit het oog. In het logboek werd melding gemaakt van een ontploffing op enige afstand”.

Merkwaardig is het overigens, dat de commandant van de „Wilk” in zijn logboek niets over de andere onderzeeboot heeft geschreven. Dit heeft tot gevolg gehad, dat de aanvaring bij de Admiralty alleen teboek loopt als het „Wilk”-incident.

De „Wilk” was bij de ramstoot ernstig gehavend: van de bakboord-schroef waren drie bladen afgebroken, van de stuurboordschroef één. Verder was de leiding van één van de hogedruk-luchtfiessen gesprongen en waren de log, het gyrokompas en de roerinstallatie beschadigd. Karnicki had gehoopt dat hij de reis kon voortzetten, maar de boot liep nog slechts vijf mijl en bij het onderwater gaan traden zware lekkages op. Er bleef hem niets anders over dan hulp aan te vragen bij de Admiraliteit en deze zond daarop enkele patrouillevaartuigen en een paar vliegtuigen voor escorte. Tenslotte gelukte het Karnicki zijn beschadigde boot behouden op zijn basis terug te brengen.

In 1941 nam de commandant met een deel van zijn bemanning een nieuwe boot, de „Sokol” over en Romanowski nam met de rest van de bemanning in de herfst van 1941 in de Verenigde Staten de „S 25” (800/1062 ton) over, die als „Jastrzab” bij de Poolse marine in dienst kwam. Nadat Kapitan mar. Krawczyk was overleden, nam Jablonski de boot over. De „Wilk” werd daarop als oefenboot aan het 4th. Flotilla toegevoegd. In deze functie bleef de boot nog een halfjaar in gebruik, toen was zij zodanig verouderd, dat zij op 2 april 1942 aan de reserve te Plymouth werd toegevoegd.

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”

Van Poolse zijde werd steeds aangenomen, dat de beschadigde of gezonken vijandelijke onderzeeboot een Duitse was. De reeds hiervoor genoemde heer Bachmann heeft, in samenwerking met Dr Jürgen Rohwer, de chef van de Bibliothek für Zeitgeschichte te Stuttgart en het Militär-geschichtliches Forschungsamt te Freiburg thans echter vastgesteld, dat op dat tijdstip geen enkele Duitse onderzeeboot verloren is gegaan, werd vermist of beschadigd op zijn basis is teruggekeerd. Het moet dus uitgesloten worden geacht dat het een Duitse boot was en het zou dus alleen een geallieerde onderzeeboot kunnen zijn geweest. Met medewerking van de Historical-Branch van de Britse Admiraliteit werd daarop een onderzoek ingesteld en daarbij bleek, dat op 1 juli 1940 in Engeland de volgende boten op de werf lagen: H.M.S. „Ursula” en H.M.S. „Snapper” op de Tyne, de „H 34” in Lowestoft, de „Wilk” in Rosyth, de „Severn” in Devonport en de „O 21” te Dundee. Nasporingen in de archieven van de Britse Admiraliteit hebben uitgewezen, dat géén van deze onderzeeboten aanvaringsschade had. Zo bleef tenslotte niets anders over dan Hr. Ms. „O 13” de boot die medio juni 1940 op mysterieuze wijze werd vermist.

Eén van de punten die nog steeds twijfel oproept is het feit dat de Ltz. 2e kl. o.c. Romanowski in zijn verslag spreekt van een kanon op het voorschip, terwijl Hr. Ms. „O 13” juist géén kanon had. De drie boten van deze klasse bezaten twee mitrailleurs van 40 mm., die echter verzinkbaar waren opgesteld, doch het is niet onmogelijk, dat de Poolse officier van de wacht het vòrtorpedokraantje in de duisternis voor een kanon heeft aangezien. Waarschijnlijk was dit echter, volgens een mededeling van het hoofd van het bureau maritieme historie van de marinestaf, verwijderd en dat maakt het nog raadselachtiger.

Het hoofd van het bureau maritieme historie van de marinestaf, Commandeur bd. J. F. van Dulm, is tot de conclusie gekomen, dat de positie, die de „Wilk” heeft opgegeven van de plaats, waar de aanvaring plaats vond en de geschatte positie van Hr. Ms. „O 13” slechts 16 mijl verschillen, zodat het, naar hem voorkomt, zeer wel mogelijk is dat de Nederlandse onderzeeboot door het rammen van O.R.P. „Wilk” tot zinken is gebracht. Indien dit juist is, dan is dit wel een bijzonder tragische vergissing, maar één, die in oorlogsomstandigheden mogelijk is. Immers, op 10 september 1939, zeven dagen na het uitbreken van de tweede wereldoorlog, werd de Britse onderzeeboot H.M.S. „Oxley” door de Britse onderzeeboot H.M.S. „Triton”, op de Noordzee ten zuidwesten van Stavanger, met een torpedo vernietigd, omdat de commandant van laatstgenoemde onderzeeboot van mening was met een Duitse onderzeeboot te doen te hebben!

Bronnen:

Nederlandse Onderzeedienst, De, 1906-1966; uitgeg. ter gelegenheid van het zestigjarig bestaan. Den Haag, Stok, 1967;

BEZEMER, K. W. L. Zij vochten op de zeven zeeën. Utrecht, De Haan, 1954;

LIPSCOMB, F. W. The British submarine. London, Black, 1954;

DE ONDERGANG VAN HR.MS. „O 13”

- BACHMANN, H. R. De polske undervandsbaade og deres inflydelse paa den tyske søkrigsførelse i Østersøen under septemberfeittoget 1939 in „Tidsskrift for Søvaessen”, juni 1969;
- PERTREK, J. Wielkie dni malej floty. Poznan, 1946, 1958, 1966;
- PERTREK, J. Poiskie okrety wojenne w. latach 1920-1945 No 9 Okrety podwodne „Rys”, „Zbik” i „Wilk”. Gdynia, 1958;
- ROMANOWSKI, B. Torpeda w celu. Warszawa, 1958, 1966;
- ROMANOWSKI, B. Polskie okrety podwodne w II wojnie swiatowej in Przegląd Morski. Gdynia, 6/1958.
- Correspondentie van H. R. Bachmann met Rear-admiral P. N. Buckley, CB, DSO,
- Correspondentie van H. R. Bachmann met J. J. Colledge,
- Correspondentie van H. R. Bachmann met Dr Jürgen Rohwer,
- Correspondentie van H. R. Bachmann met kmdr. res. B. Romanowski,
- Correspondentie van H. R. Bachmann met kmdr. B. Karnicki,
- Correspondentie van L. L. v. Munching met hoofd van het bureau maritieme historie, brief van 16 jan. 1969 no 42-69/K/V/3/v0.