



Deze nieuwsbrief is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“de redactie “  
A.C.Krijgsman  
Abeelstraat 96  
3329 AG Dordrecht  
[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)



Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....  
*Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.*



## 3e jaargang – nummer 41 – 18 augustus 2020

### Extra editie O 15

#### UNTIL PRUDENT LIMIT OF ENDURANCE.

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<sup>2)</sup>. 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<sup>3)</sup> 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 RNV

<sup>1)</sup> In het archief van de Traditiekamer Onderzeedienst op Steiger 19 te Den Helder bevindt een verslag van een patrouille van Hr.Ms. O 15, één van de Nederlandse onderzeeboten die gedurende de Tweede Wereldoorlog vanuit Engeland opereerde. Het is geschreven door de commandant van deze boot, de luitenant ter zee 1<sup>e</sup> kl. G. Quint (KMR). Hij was commandant over deze boot gedurende 6 april 1942 tot 8 december 1942. Het is (na te zijn aangepast) gepubliceerd in het boek: *De Nederlandse Onderzeedienst 1906-1966*, blz. 393 t/m 402. De samensteller van dit artikel, (G. Horneman, Traditiekamer Onderzeedienst), heeft dit verslag aangevuld met nooit eerder gepubliceerde foto's en gegevens die na publicatie van het boek *De Nederlandse Onderzeedienst 1906-1966* bekend zijn geworden.

<sup>2)</sup> De grote onderlinge verbondenheid bij de opvarende van de O 15 was gedurende de oorlogsjaren uitstekend. Er vonden er vier jaar lang nauwelijks mutaties plaats, zij het dan wel het commando over de boot enkele malen wisselde. Één der onderofficieren vertelde na de oorlog, dat de mannen van de O 15 een hechte gemeenschap vormden, waarin men elkaar door en door kende en volkomen vertrouwde.

<sup>3)</sup> S 9 was de internationale 9<sup>e</sup> Submarine Flottilje, gebaseerd te Dundee. Deze bestond onder anderen uit Britse, Nederlandse, Franse, Russische en Noorse onderzeeboten met bijbehorende walpersoneel.

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.*



*Ltz. 2<sup>e</sup> 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" <sup>4)</sup>, de oorzaak van deze ongewone vertoning. Om toen niet vermelde redenen, zouden er geen escorts beschikbaar zijn voor de supply-vessel convoeien tussen IJsland en de Russische havens. Daarom had Admiralty besloten die schepen <sup>5)</sup> maar als "independents" met 9½ mijl vaart alleen te laten varen, met 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 <sup>6)</sup>. Rescue Ships worden langs de route geposteed "in case of ....". In het gebied tussen Groenland en Jan Mayen, met weinig kans op vijandelijke

---

<sup>4)</sup> **Operation FB** (29 oktober –9 november 1942) was een vervolg op de PQ-konvoeien in de Tweede Wereldoorlog. Na de konvoeien PQ 17 en PQ 18 werd de levering van hulpgoederen aan de Sovjet-Unie opgeschort, de risico's waren te groot. Beide konvoeien 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 konvoeien 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 (s.s. Belomorcanal en s.s. Friedrich Engels) 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. Daarom werd besloten om hiermee door te gaan, gebruikmakend van de donkere nachten in de periode van 28 oktober tot 9 november, 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 Barentszee teruggedroepen doch heeft het sein niet opgevangen en werd door de vijand tot zinken gebracht.

<sup>5)</sup> De alleen varende koopvaardij schepen die vertrokken waren uit de haven van Hvalfjörður (IJsland): s.s. Richard H. Alvery (Amerikaans, 1941-7176 brt, vertrekt op 29 oktober, aankomst te Rusland op 7 november); s.s. Empire Galliard (Brits, 1942-7179 brt, vertrekt op 29 oktober, aankomst te Molotovsk op 7 november); s.s. John Walker (Amerikaans, 1941-7167 brt vertrekt op 30 oktober, aankomst te Molotovsk op 12 november); s.s. Empire Gilbert (Brits, 1941-6640 brt, vertrekt op 30 oktober, getorpedeerd door U 586 op 2 november); s.s. Dekabrist (Russisch, 1903-7300 brt, vertrekt op 30 oktober, door vliegtuigen op 3 november gebombardeerd, uiteindelijk op 5 november gezonken); s.s. John H. B. Latrobe (Amerikaans, 1941-7176 brt, vertrekt op 31 oktober, kwam op 9 november in aanvaring met een ijsberg en keerde terug naar IJsland); s.s. Chumleigh (Brits, 1938-5445 brt, vertrekt op 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 op 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 op 2 november, op 4 november door een Ju 88 gebombardeerd en beschadigd, later op de dag door de U 354 tot zinken gebracht); s.s. Empire Scott (Brits, 1941-6150 brt, vertrekt op 2 november, aankomst te Moermansk op 18 november); s.s. Daldorch (Brits, 1930-5600 brt, vertrekt op 3 november en op 6 november teruggekeerd naar IJsland); s.s. Briarwood (Brits, 1930-4000 brt vertrekt op 4 november en op 6 november teruggekeerd naar IJsland).

<sup>6)</sup> 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.

luchtactiviteit, worden dit vier A/S-trawlers <sup>7)</sup>). 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.*



*Trawler HMT CAPE PALLISER in betere tijden.*

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 <sup>8)</sup>. "Have fun, see you again sometime", zei Hugh Browne, 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

<sup>7)</sup> Dit waren de HMT CAPE PALLISER, HMT NORTHERN PRIDE, HMT NORTHERN SPRAY en HMT St. ELSTAN.

<sup>8)</sup> Lerwick (havenstad en tevens hoofdstad van de Shetland eilanden) ligt aan de oostkust van het eiland Mainland (het grootste eiland van de Shetland eilanden) die gedurende de Tweede Wereldoorlog als vooruitgeschoven operationele basis werd gebruikt voor o.a. onderzeeboten die in de Noordelijke- en Poolzeeën patrouilleerden.



verbouwing in Philadelphia<sup>9)</sup> 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 tjot-in-het-maanlicht nu een eiland-op-de-voorground 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<sup>10)</sup>. Na donker boven water, de brug ontdaan 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 ontdaan, 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

---

<sup>9)</sup> De verbouwing vond plaats op de Navy Yard te Philadelphia van 5 april 1942 tot 25 mei 1942.

<sup>10)</sup> Op 27 oktober om circa 22h40 werd het sein van FOS "Operation FB, leave patrol forthwith" ontvangen.

zigzaggend rond. Trimduik elke ochtend tegen dagworden, motto "je kan nooit weten". Koud was het wel, maar- geen aasje wind en 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 ongeloofwaardige 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. Geruisloze 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 elektronica 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 ongetroost 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"

11)

---

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

"Jewel", zeggen we, "you'r telling me". "CHUMLEIGH SOS STRUCK REEF SOUTH OF SOUTHCAPES 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. <sup>12)</sup>

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"

<sup>13)</sup>

"AAA 73 N AND ....."

"AAA SSS 74 ....."

Veel menselijke ellende en doodsnoed 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. <sup>14)</sup>. 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. <sup>15)</sup> We komen op ons Noordelijkste punt: 800 mijl van

---

<sup>12)</sup> 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 een 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 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.

<sup>13)</sup> De s.s. W. Clark is uiteindelijk op 8 november aangekomen te Moltovsk (Rusland).

<sup>14)</sup> 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 7<sup>th</sup> 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 10<sup>th</sup> November TUNA was recalled, O 15 having left patrol the previous day (HIPPER, arriving off Söröy at 05h00 on 9<sup>th</sup> November passed some 40 miles to the eastward of TUNA's ordered position)".

<sup>15)</sup> 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

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.



*'aarzelend 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

---

varend 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. Azerbajan (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.



waaien er af tot voortgezweept waterlagen, 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 pardoes doorheen. <sup>16)</sup> 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

---

<sup>16)</sup> Door het uitpompen van 11 ton trimwater van voor en midden kon het drijfvermogen van de boot voldoende worden vergroot.

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 klap-druk" 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 jedaat. 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 mijneveld 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-grijzend hoofd om de hoek van het gordijn en rapporteert met getemperde voldoening: "*Verbruikstank bijgepompt en nog geen water!*" Toch moet het gemeen knippen 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 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 electrische 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. <sup>17)</sup> 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. <sup>18)</sup>

Naschrift. <sup>19)</sup>

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<sup>e</sup> kl. P.C. Kiepe, die had weten door te zetten dat de boot zo grondig onder handen was genomen.

## Bronnen.

- *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*, Leeflang e.a., Stok, Den Haag, 1966
- *De Nederlandse Onderzeedienst in de Tweede Wereldoorlog*, deel 1, G.Horneman, Aspekt 2012

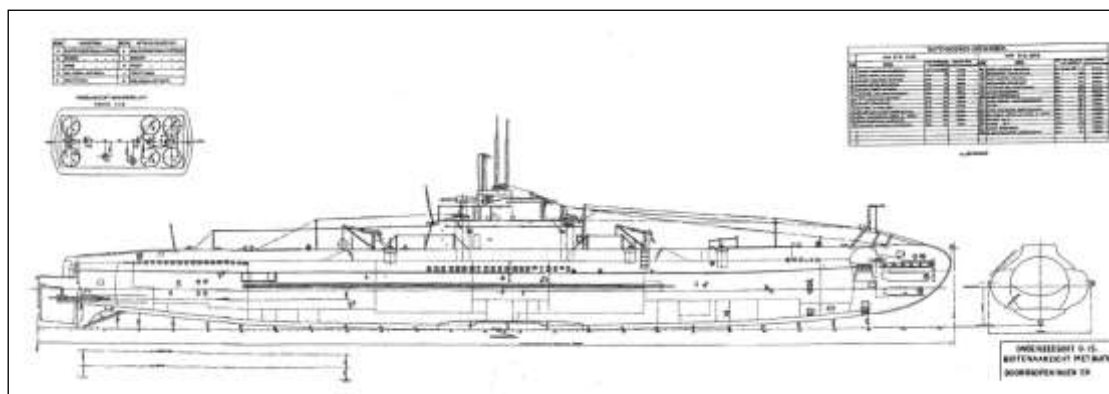
<sup>17)</sup> Met een restant van 3,5 ton brandstof (volgens Bezemer, *Verdreven doch niet verslagen*, pag. 488: 0,3 ton) ankerde de boot om 22h00 van die dag in de haven van Lerwick. Ook Bosscher, deel 3, (noot 56, blz. 431) vindt dit niet te rijmen; een brandstof restant van 3,5 ton!

<sup>18)</sup> 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.

<sup>19)</sup> Cf. *Verdreven doch niet verslagen*<sup>2</sup>, Bezemer, K.W.L., Hilversum, blz. 488-489.

- *De Koninklijke Marine in de Tweede wereldoorlog, deel 3, Bosscher, Ph.M, Franeker, 1990, blz. 174 en 175.*
- *Ubootnet*
- *Wikipedia*

## O 15



*ARA, Scheepstekeningen Marine, 4.MST, inv.nr.: 2518-2645 (Buitenaanzicht met buitenboordopeningen).*

type	:	dubbele 'drukvaste' huid-type (IV) kustonderzeeboot
bouwwerf	:	Fijenoord te Rotterdam
werfnummer	:	319
klasse	:	O 12 (O 12, O 13, O 14 en O 15)
naamsein	:	O 15; N 15/P 15 (WW II, Brits)
marinecode	:	67161 (1933); 01082 (1940); 97500 (1945)
radioroepsein	:	PAFN
ontwerper	:	Struyff, J.J. v.d.
tonnage	:	610 ton bw; 754 ton ow <sup>20)</sup>
afmetingen	:	lengte 60,41 meter oa (zonder messen) breedte 6,83 meter diepgang 3,675 meter hoogte vanaf grootspant met de brugopbouw 9,24 meter
voorstuwing	:	2 Sulzer diesels; type 6Q35: 2-tact 6 cilinders (motoren 414/415; enkelwandig; direct omkeerbaar; cil. diameter 350 mm, slag 380 mm en 450 omw.), dieselmotor met aanzetlucht <sup>21)</sup>

<sup>20)</sup> Dit zijn de gewichten en maten na de verbouwing in 1936. Voor de maten van voor de verbouwing zie *Berekeningen der stabiliteit en uitkomsten der Slingerproeven van Hr.Ms. Onderzeeboot O 15, 1932* (Traditiekamer OZD):

Breedte buitenkant huid 5,4 meter, breedte over de berghouten 5,752 meter. Diepgang 3,675 meter. Waterverplaatsing bw afgetrimd met brandstof-olie in hoofdtank III 629,394 m<sup>3</sup> = 645,758 ton, ow 728,308 ton.

<sup>21)</sup> De motoren No. 414/415 zijn afgeleverd voor Hr.Ms. O 15; de motoren No. 416/417 zijn geplaatst in Hr.Ms. O 14.

koppelingen	:	2 W. Schmitt (Slikkerveer) elektromotoren en generatoren hoofdkoppeling; Bamag (hydrolisch) keerkoppeling: ster
batterijen	:	120 (2 x 60) cellen Varta 28 MAD 860, 8000 Ah (2 x 120 Volt)
capaciteit	:	5610 Ah gedurende 3 uren
vermogen	:	diesel 1.800 Apk (2 x 900 Apk). elektro 610 Apk (2 x 305 Apk) <sup>22)</sup>
brandstof	:	27,240 ton (binnentank); normaal 40,825 ton (één buitentank, tank III); totaal 68,065 ton 83,443 ton (twee buitentanken, tanken I en III); totaal 110,683 ton
water	:	drinkwater 2,490 ton waswater 7,05 ton
smeerolie	:	8,355 ton
drinkwater	:	9,7 m <sup>3</sup>
schroeven	:	2; diameter 1600 mm; spoed 1290 mm; 3 bladen; 400 kg per stuk.
Fabrikant	:	Martin Stone
Ankers	:	2 stokloze ankers, type Martin, no. 24620 (BB anker) en no. 24619 (SB anker)
Stuurinstallatie	:	elektrisch ; de noodinstallatie heeft een handbediening (brug, de commandocentrale en de hekbuis-kamer)
snelheid	:	16,0 kn/bw; 8,0 kn/ow <sup>23)</sup>
actieradius	:	3.500/8 kn/bw; 26/8 kn/ow
hogedruk	:	200 atm, 1 compressor in nr. Ludwigsberg, 9 ltr/min (compressors van de dieselmotoren waren speciaal ontworpen om extra druk te leveren van 200 atm)
duikdiepte	:	60 meter
periscopen	:	2 periscopen (op de lengte na, identiek); 180 mm diameter met een slag van ruim 4654 mm voor de voorperiscope (lengte 7,10 meter) en 4740 mm voor de achterperiscope (lengte 7,35 meter) <sup>24)</sup>

De Sulzer diesel is erg gevoelig voor te veel speling krijgen of warm lopen van de kruispenbussen met alle verschijnselen, die daar het gevolg van zijn. Het in eigen beheer aanmaken van deze bussen, waaraan, door de hoge vlaktedruk, waaraan zij zijn onderworpen, zeer hoge eisen gesteld worden, heeft de goeden naam van deze motoren herhaaldelijk aangetast. Vooral bij hoog geforceerde dieselmotoren behoort een zeer goede veredelde smeerolie gebruikt te worden en deze olie te koelen of te smeren onderdelen dan wel prima in orde te zijn, om het geheel goed te doen laten functioneren.

<sup>22)</sup> Wordt ook wel 2 x 256 Apk opgegeven en volgens F.O.S. No. SM 130 van 23-01-1941 (Df-1/10 NIMH): 2 x 175 Apk.

<sup>23)</sup> Cf. F.O.S. No. SM 130 van 23 januari 1941 (Df-1/10 NIMH): De onderstaande afstanden en snelheden zijn alle in de praktijk, dus inclusief aangroei scheepshuid, opladen batterij invloeden enz. en bij goed weer gemeten.

Boven water: 1300/8; 850/10 en 600/14 (max. snelheid) met alleen vol geladen binnenbrandstoftanken; 3000/8; 2000/10 en 1600/14 met binnenbrandstoftanken en één buitenbrandstoftank; 4500/8; 3200/9,5 en 2500/12 met binnenbrandstof-tanken en twee buitenbrandstoftanken. Onder water (maximale afstand bij economische vaart): 120/2; 80/4 of 15/8

<sup>24)</sup> De voorste kan alleen vanuit de commandotoren boven de centrale worden gebruikt en fungeert kennelijk als aanvalspersicoop. De achterste kan zowel uit de centrale als uit de commandotoren worden gebruikt en is dus te beschouwen als navigatie-periscope. Noch in het bestek, noch in het devies/aanvullingsdevies wordt



sonar	:	Atlas, oud patent (richttoestel)
bewapening	:	4 boegbuizen van 53,3 cm 1 hekbuis van 53,3 cm 10 torpedo's (type II <sup>53</sup> en III <sup>53</sup> ; gedurende de WOII: Mk II) 2 mitrailleurs van 40 mm, No. 2 in waterdichte buns <sup>25)</sup> 1 mitrailleur 12,7 mm, No. 3 <sup>26)</sup>
bemanning	:	31 <sup>27)</sup>
bijzonderheden	:	De boot wordt gebouwd ter vervanging van Hr.Ms. O 5.

Ontwerp Koninklijke Marine 1928/1929. De mitrailleurs van 40 mm staan op verzinkbare affuiten welke zich voor en achter de commandotoren bevinden en kunnen op en neer bewogen worden door middel van een luchtmotor, fabricaat Pokorny & Wittekind, type PNU – MS1. Omdat de boten van dit type de koopvaardijsluis te Den Helder moeten kunnen passeren, zijn zij aan maximale maten gebonden. Dat levert een instabiel ontwerp op; bijv. bij het rijzen maakt het zware slagzij. Door verwijdering van één 40 mm mitrailleur (de voorste) en verbreding en verhoging van de buitenballasttanks, wordt dit euvel enigszins ondervangen (1936/1937). <sup>28)</sup>

Ontworpen als kustonderzeeboten voor eigen wateren, valt desondanks in 1936 de beslissing de serie in te zetten voor de maritieme verdediging van de Antillen en op een Atlantische oversteek is uiteraard de brandstofcapaciteit niet berekend. Meer tanks worden gevuld met dieselolie, met gevolg dat het drijfvermogen tot 7% wordt gereduceerd. De Nederlandse onderzeeboten vanaf de O 12 werden uitgerust met Atlas luisterapparatuur. De O 15 had twee rijen van zes microfoons (aan bakboord en stuurboord).

Op 3 maart 1930 wordt de kiel gelegd bij Fijenoord te Rotterdam en op 27 mei 1931 te water gelaten. <sup>29)</sup>

Op 28 juli 1932 bij de werf in dienst gesteld en 12 september 1945 te Dundee wegens ouderdom uit dienst gesteld.<sup>30)</sup>

---

melding gemaakt van nummers (men beschouwde periscopen als inventarisartikelen). Periscopen kunnen elektrisch opgezet worden (voor het eerst op Nederlandse boten toegepast).

<sup>25)</sup> De zgn. 2 pounder "pom-pom" Vickers.

<sup>26)</sup> Cf. F.O.S. No. SM 130 van 23 januari 1941 (Df-1/10 NIMH) was er geen geschut aan boord op 23 januari 1941.

<sup>27)</sup> Cf. F.O.S. No. SM 130 van 23 januari 1941 (Df-1/10 NIMH): 5 officieren en 28 bemanningsleden.

<sup>28)</sup> Cf. *Devies van Hr.Ms. Onderzeeboot O 14 (1932)*, Traditiekamer OZD: Wijzingen gehouden gedurende vierjaarlijks onderhoud 1937:

Ingevolge Min. Res. 11 juli 1935 IVe Afd. A. No. 121 werd de stabiliteit verbeterd door de breedte van de boot te vergroten van 5,400 m op 6,480 meter. Hierdoor werd de buitenhuid weggenomen van spant 47 - 84 en vervangen door een nieuwe buitenhuid van gewijzigden vorm. De dikte van de beplating werd daar te plaatse van 6 mm naar 5 mm verminderd. De platen zijn dwarsscheeps aangebracht en de gehele constructie is zoveel mogelijk gelast. Waar de nieuwe buitenhuid aan bestaande constructie werd verbonden is het klinkwerk, waar nodig gehandhaafd. De plaatsteunen op de spanten zijn vervangen door pijpsteunen. Het berghout werd aan bakboord zijde ingekort en tot dezelfde lengte teruggebracht als aan stuurboord zijde.

<sup>29)</sup> Cf. *Het Vaderland*, 27 juli 1932 is de boot op 26 juli 1932 te water gelaten.

<sup>30)</sup> Cf. *GB 110*, hoofdstuk 2.2. is de boot op 1 september 1946 uitdienst gesteld.

Vertrekt op 10 december 1945 van Dundee naar Rotterdam (aankomst 2 dagen later).<sup>31)</sup>  
In maart 1946 afgevoerd uit de sterkte en op 2 oktober 1946 tijdens openbare verkoping  
verkocht ter sloop aan Frans van Rijdsdijk te Hendrik-Ido-Ambacht (samen met de O 9).

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

25-10-1942-] Patrouilles op de Atlantische Oceaan, de Noordelijke IJszee (Spitsbergen) en  
18-11-1942-] de Noorse kust, ter bescherming van niet-gekonvooierde schepen op de  
IJsland/Archangel (Arkhangelsk)-route.



*Route Hr.Ms. O 15.*

*De rode lijn is de patrouille naar het operatiegebied FB, blauw Operatie FB en  
groen is de route terug naar Lerwick. De punten zijn de posities van de boot om  
12h00 's middags.*

25-10-1942-] Vertrekt van Lerwick (A.M.). 1<sup>e</sup> Patrouille nabij Ålesund en Spitsbergen.<sup>32)</sup>

<sup>31)</sup> De boot wordt provisorisch in dienst gesteld. Aan boord zijn een aantal bemanningsleden o.l.v. een kwartiermeester toegewezen om de voormalige Duitse Schnellboot-basis met bunker aan de Waalhaven in Rotterdam klaar te maken om als Nederlandse onderzeebootbasis te gaan dienen. Samen met de reeds aanwezige Hr.Ms. O 9 en O 10 en het ex-Duitse vaartuigje DORNBUSCH, later Hr.Ms. HOBEIN, vormden deze boten de accommodatie voor het personeel.

<sup>32)</sup> De Telegraaf van 24 januari 1998 vermeldt in een interview met oud-opvarenden:  
".... Hij was ook aan boord toen Hr.Ms. O 15 bij het Noorse Narvik door Duitse bommenwerpers werd aangevallen en een dieptebom bij de kuip van de boot explodeerde. 'Een enorme klap, ik dacht dat we er geweest waren. Om de mof te misleiden hebben we toen al onze torpedo's afgevuurd en vervolgens met de lege buizen voorraden naar buiten geschoten om de vijand het idee te geven dat we waren vernietigd. Twintig

16-11-1942-]

25-10-1942 Positie van de boot om 12h00 is 61°-16'N en 01°-00'O.

26-10-1942 Positie van de boot om 12h00 is 62°-33'N en 05°-33'O.

### **Patrouilleterrein bereikt.**

27-10-1942 Positie van de boot om 12h00 is 62°-33'N en 05°-30'O.

28-10-1942 Positie van de boot om 12h00 is 63°-55'N en 00°-00'O.

29-10-1942 Positie van de boot om 12h00 is 66°-45'N en 05°-00'O.

30-10-1942 Positie van de boot om 12h00 is 70°-05'N en 04°-45'O.

31-10-1942 Positie van de boot om 12h00 is 71°-42'N en 04°-45'O.

01-11-1942-] Er wordt bescherming gegeven aan een Moermansk-konvooi; Operatie FB.

09-11-1942-]

01-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 74°-29'N en 05°-59'O.

02-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 74°-50'N en 08°-30'O.

03-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 75°-05'N en 08°-12'O.

04-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 75°-05'N en 07°-40'O.

05-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 75°-35'N en 06°-20'O.

06-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 76°-35'N en 09°-00'O.

07-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 76°-34'N en 07°-40'O.

08-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 76°-30'N en 05°-40'O.

09-11-1942 Vertrekt van het patrouilleterrein, naar Lerwick.

Positie van de boot om 12h00 is 74°-55'N en 05°-40'O.

10-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 72°-45'N en 05°-25'O.

11-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 70°-45'N en 05°-20'O.

12-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 69°-00'N en 02°-50'O.

13-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 68°-00'N en 01°-00'O.

14-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 66°-05'N en 01°-30'O.

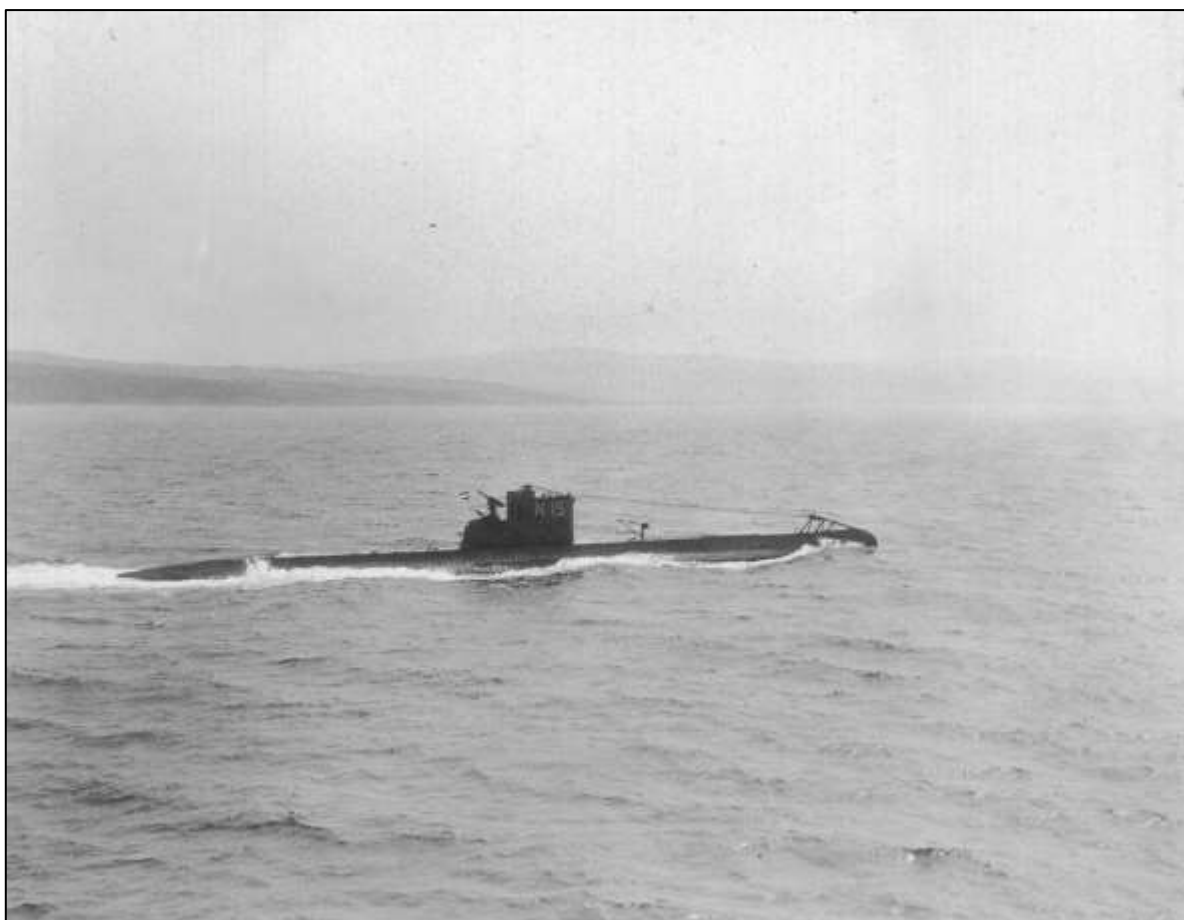
15-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 64°-10'N en 00°-10'O.

16-11-1942 Positie van de boot om 12h00 is 61°-00'N en 00°-13'O.

Aankomst te Lerwick om 22h00.

---

*uur hebben we onder water stilgelegen om vervolgens zwaar beschadigd naar de marinehaven van Scapa Flow te varen waar de boot werd gerepareerd'...".*



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

**Dit prachtige stuk geschiedenis is aangereikt door Gerard Horneman, TRAKA. Zelf ben ik een man van de boven-water-vloot, maar als ik deze geschiedenis lees zijn er toch wel even momenten om stil te staan over deze onderwaterwereld en de risico's die deze mannen liepen....**

**Respect !**

Heeft u vragen, opmerkingen of iets mede te delen?,  
klik dan op ons anker hiernaast.  
U komt dan automatisch in het gastenboek opdat een  
ieder het mee kan lezen wat er leeft onder de lezers.

