

JEREMY HARWOOD

# DE TWEEDE WERELDOORLOG OP ZEE

DE ZEESLAGEN VAN 1939 TOT 1945



**DE TWEEDE WERELDOORLOG**  
**OP ZEE**

© Uitgeverij Omniboek, 2016  
Postbus 13288, 3507 LG Utrecht  
www.omniboek.nl  
www.boekenwereld.com

Oorspronkelijk gepubliceerd door Quid Publishing in 2014  
© Quid Publishing, Hove, Verenigd Koninkrijk

Vertaling Wiebren Tabak  
Omslagontwerp GBU grafisch compleet  
Bewerking en redactie Jaap Verschoor / Kantoor Verschoor  
Boekmakers, Heemstede  
Zetwerk Peter Verwey Grafische Producties, Heemstede

De rechten van de Nederlandse vertaling berusten bij  
Uitgeverij Omniboek

ISBN 978 94 0190 755 2  
NUR 689

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden  
verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand,  
of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch,  
mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier,  
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored  
in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means,  
electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without the  
prior written permission of the publisher.

JEREMY HARWOOD

# DE TWEEDE WERELDOORLOG OP ZEE

DE GROTE ZEESLAGEN VAN 1939 TOT 1945



Omniboek



# INOUDE

<b>Tijdljn</b>	<b>6</b>	<b>HET TIJ KEERT</b>	<b>135</b>
		Slag om de Atlantische Oceaan	136
		Maiale, X-Craft en Kaiten	144
		Island hopping	148
		Operatie Husky	154
		Slag bij de Noordkaap	158
		S-Boten, MTB' en PT's	162
		Slapton Sands	166
		D-Day	170
		<b>HET EINDSPEL</b>	<b>179</b>
		Slag in de Filipijnenzee	180
		Onderzeebootoorlog in de Pacific	186
		De Golf van Leyte	192
		Operatie Ten-Go	198
		<b>Bibliografie / Verder lezen</b>	<b>202</b>
		<b>Register</b>	<b>204</b>
		<b>Fotoverantwoording</b>	<b>208</b>
<b>DE AANZET</b>	<b>11</b>		
Martieme krachtsverhoudingen	12		
Ondergang van de <i>Athenia</i>	20		
De magnetische mijn: Hitlers dodelijke wapen	24		
De ondergang van de <i>Royal Oak</i>	28		
De laatste reis van de <i>Graf Spee</i>	32		
De inval in Noorwegen	38		
De evacuatie uit Duinkerken	44		
Operatie Seelöwe	50		
'Die glückliche Zeit'	54		
Strijd in de Middellandse Zee: Taranto	60		
Strijd in de Middellandse Zee: Kaap Matapan	64		
Jacht op de <i>Bismarck</i>	68		
<b>WERELDWIJDE OORLOGVOERING</b>	<b>75</b>		
Maritieme krachtverhoudingen	76		
Kaperschepen	80		
Pearl Harbor	84		
De ondergang van Force Z	90		
Uitbraak door het Kanaal	96		
Slag in de Koraalzee	100		
Midway	104		
Arctische konvooiën	108		
Guadalcanal	114		
Mediterrane konvooiën	120		
Operatie Torch	128		

Japanse vliegtuigbemanningen drommen samen op het vliegdek van het vliegkampschip *Kaga* voor een briefing de dag voordat Japan op 7 december 1941 zijn verrassingsaanval op de Amerikaanse Pacificvloot bij Pearl Harbor ontketent. Het verbluffende Japanse succes bevestigde dat de heerschappij van het slagschip als koningin van de zee voorbij was. Dit werd drie dagen later nog eens onderstreept door de ondergang voor de kust van Malakka van het Britse slagschip *Prince of Wales* en de slagkruiser *Repulse*. Beide werden vanuit de lucht tot zinken gebracht.

# TIJDLIJN

MEI  
JUNI  
JULI  
AUGUSTUS  
SEPTEMBER  
OKTOBER  
NOVEMBER  
DECEMBER  
JANUARI  
FEBRUARI  
MAART  
APRIL  
MEI  
JUNI  
JULI  
AUGUSTUS  
SEPTEMBER  
OKTOBER

## 17 SEPTEMBER 1939

Vliegekampschip *Courageous* getorpedeerd en tot zinken gebracht door de U-29 ten zuidwesten van Ierland.

## 14 OKTOBER 1939

DE U-47 brengt het in Scapa Flow voor anker liggende slagschip *Royal Oak* tot zinken en ontsnapt onopgemerkt. ①

## 10 APRIL 1940

Zes Britse torpedobootjagers verrassen tien Duitse in het fjord van Narvik en boren er twee de grond in. De Britten keren drie dagen later terug – dit keer ondersteund door het slagschip *Warspite* – en brengen nog eens zeven torpedobootjagers en een U-boot tot zinken. ②

## 4 SEPTEMBER 1939

Lijnschip *Athenia* door de U-31 tot zinken gebracht bij Ierland. Het ongeëscorteerde en onbewapende vaartuig wordt zonder waarschuwing getorpedeerd; 19 bemanningsleden en 95 passagiers (28 Amerikanen) komen om.

## 13 DECEMBER 1939

De *Graf Spee* wordt tot de strijd gedwongen door drie Britse kruisers voor de monding van de Rio Plata en zoekt een veilig heenkomen in neutraal Uruguay. Ze brengt zichzelf op 17 december tot zinken voor de haven van Montevideo.

## 28 MEI-4 JUNI 1940

Britse en Franse oorlogsschepen en honderden kleine vaartuigen evacueren Britse, Franse en Belgische troepen uit Duinkerken.

## 3 JULI 1940

Force H valt de Franse vloot die in Mers-el-Kébir voor anker ligt aan. Ze brengt het slagschip *Bretagne* tot zinken en berokkent de *Provence* en de slagkruiser *Dunkerque* ernstige schade.

NOVEMBER

DECEMBER

JANUARI

FEBRUARI

MAART

APRIL

MEI

JUNI

JULI

AUGUSTUS

SEPTEMBER

OKTOBER

NOVEMBER

DECEMBER

JANUARI

FEBRUARI

MAART

APRIL

#### 11 NOVEMBER 1940

Vanaf een vliegkampschip opererende Britse torpedobommenwerpers vallen de Italiaanse slagvloot in zijn basis Taranto aan en stellen de helft buiten gevecht.

#### 28 MAART 1941

Bij Kaap Matapan onderschept de Britse Middellandse Zeevloot een Italiaans smaldeel dat is uitgevaren om Britse konvoeien tussen Alexandrië en Griekenland aan te vallen. Het Italiaanse slagschip *Vittorio Veneto* loopt ernstige schade op en drie zware kruisers en twee torpedobootjagers worden de grond in geboord.

#### 24 MEI 1941

De *Bismarck* en *Prinz Eugen* brengen de slagkruiser *Hood* tot zinken en takelen het slagschip *Prince of Wales* toe in Straat Denemarken.

#### 17 MEI 1941

Het Duitse slagschip *Bismarck* en de zware kruiser *Pinz Eugen* varen van hun Baltische basis Gotenhafen (Gdynia) naar Noorwegen in een poging naar de Noord-Atlantische Oceaan uit te breken.

#### 27 MEI 1941

Nadat haar stuurinrichting onklaar is gemaakt door vanaf een vliegkampschip opererende torpedobommenwerpers wordt de kreupele *Bismarck*, die op de haven van het Franse Brest afkoerst, in het nauw gedreven door de Home Fleet en op 740 km van haar bestemming tot zinken gebracht

#### 19 NOVEMBER 1941

De Australische lichte kruiser *Sydney* en het Duitse kaperschip *Kormoran* brengen elkaar in de wateren van West-Australië tot zinken. Er zijn geen overlevenden van de *Sydney*.

#### 10 DECEMBER 1941

Japanse vliegtuigen afkomstig van luchtmachtbases bij Saigon brengen de *Prince of Wales* en de slagkruiser *Repulse* tot zinken voor de noordwestkust van Malakka.

#### 7 DECEMBER 1941

Twee golven van Japanse vliegtuigen, opererend vanaf vliegdekschepen, voeren een verrassingsaanval uit op de Amerikaanse Pacific-vloot in Pearl Harbor.

#### 11 FEBRUARI 1942

Vanuit Brest beginnen de *Scharnhorst*, *Gneisenau* en *Prinz Eugen* aan hun uitbraak door het Kanaal naar de Duitse thuiswateren, waar ze twee dagen later arriveren.

#### 11 JANUARI 1942

Operatie Paukenschlag, het eerste gecoördineerde U-boot offensief tegen scheepvaart langs de Amerikaanse oostkust.



MEI

JUNI

JULI

AUGUSTUS

SEPTEMBER

OKTOBER

NOVEMBER

DECEMBER

JANUARI

FEBRUARI

MAART

APRIL

MEI

JUNI

JULI

AUGUSTUS

SEPTEMBER

OKTOBER

#### 4 JUNI 1942

De Slag bij Midway begint met een Japanse luchtaanval op het eiland. Admiraal Nimitz is vooraf op de hoogte van de Japanse plannen en heeft zijn vliegkampschepen in stelling gebracht. De Japanners verliezen vier van hun uitgelezen carriers, de Amerikanen slechts een: de *Yorktown*.

#### 7 MEI 1942

De Slag in de Koraalzee begint. Hij duurt drie dagen en eindigt in een patstelling. Hoewel de Amerikanen meer schepen verliezen, moeten de Japanners hun plannen opgeven om invasietroepen aan land te zetten bij Port Moresby.

#### 10 AUGUSTUS 1942

Operatie Pedestal, een laatste wanhopige poging om een konvooi naar Malta te krijgen voordat het eiland tot overgave gedwongen wordt, van start. Van de 14 koopvaardijsschepen die vanuit Gibraltar waren uitgevaren, halen er zes Valetta. De als laatste arriverende tanker *Ohio* moet door drie schepen de haven in gesleept worden.

#### 27 JUNI 1942

Konvooi PQ-17 zet koers van IJsland naar Archangelsk. Nadat zijn escorte is teruggetrokken, geeft de Britse admiraliteit het konvooi de foutieve opdracht zich te verspreiden. PQ-17 lijdt catastrofale verliezen. Van de 35 schepen gaan er 24 ten onder door aanvallen van vliegtuigen en U-boten.

#### 8 NOVEMBER 1942

Operatie Torch, de geallieerde amfibische invasie van Frans Noord-Afrika, begint. Eenheden landen bij Casablanca op de Marokkaanse Atlantische kust, bij Oran in West-Algerije en bij Algiers.

#### 9 JULI 1943

Operatie Husky, de geallieerde invasie van Sicilië, van start. De landingen geven de stoot aan de omverwerping van Mussolini door de Hoge Raad van de Fascistische Partij.

#### 24 MEI 1943

Dönitz trekt zijn U-boten terug uit de Noord-Atlantische Oceaan. Zijn verliezen zijn nu ondraaglijk geworden. Alleen al in mei werden 41 U-boten tot zinken gebracht.

#### 26 DECEMBER 1943

In de Barentszee wordt de *Scharnhorst* naar de kelder gejaagd door een oppermachtige Britse strijdmacht. Slechts 36 van haar 1839-koppige bemanning overleven.

#### 9 SEPTEMBER 1943

De Italiaanse vloot stoomt van La Spezia in Noord-Italië naar Malta waar ze zich aan de Royal Navy overgeeft.

NOVEMBER

DECEMBER

JANUARI

FEBRUARI

MAART

APRIL

MEI

JUNI

JULI

AUGUSTUS

SEPTEMBER

OKTOBER

NOVEMBER

DECEMBER

JANUARI

FEBRUARI

MAART

APRIL

### 6 JUNI 1944

Operatie Overlord, de geallieerde invasie van Noord-Frankrijk, beginnend met landingen op de Normandische stranden, wordt gelanceerd. 3

### 27 APRIL 1944

Een Schnellbootflottielje onderschept een konvooi dat deelneemt aan Operatie Tiger, de generale repetitie voor D-Day, terwijl dit de Baai van Lyme oversteekt op weg naar Slapton Sands.

### 23 OKTOBER 1944

De Slag in de Golf van Leyte is Japans laatste maritieme poging om de loop van de oorlog in de Stille Oceaan te veranderen. De Japanners verliezen 4 carriers, 3 slagschepen, 6 zware en 4 lichte kruisers, 11 torpedootjagers, een onderzeeër en circa 500 vliegtuigen.

### 19 JUNI 1944

De Slag in de Filipijnenzee begint. De Japanners verliezen zoveel vliegtuigen dat de Amerikaanse piloten het neerschieten ervan betitelen als een 'kalkoenenjacht'.

### 30 JANUARI 1945

De *Wilhelm Gustloff*, ooit een Duits cruiseschip, wordt in de Oostzee door een Russische onderzeeboot tot zinken gebracht. Van de 10.000 militairen en burgervluchtelingen waarmee het schip is volgepropt, komen meer dan 6000 om. Tot op heden is dit nog steeds de ergste ramp in de maritieme historie.

### 25 MAART 1945

De Amerikaanse marine opent het voorbereidende bombardement op Okinawa. In een week tijd vuurt ze ruim 500.000 granaten en raketten op het eiland af.

### 7 APRIL 1945

Op zelfmoordmissie naar Okinawa wordt Japans laatste superslagschip *Yamato* door Amerikaanse vliegtuigen de grond ingeboord.



# DE AANZET

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog beheersten Groot-Brittannië en Frankrijk samen de zeeën. Ofschoon de schepen van Hitlers Kriegsmarine modern en goedbewapend waren, was de sterkte van de Duitse marine – tenminste waar het oppervlakteschepen betrof – aantoonbaar inferieur aan die van de beide geallieerde vloten. Het Derde Rijk hoefde niet op zijn bondgenoten te rekenen om dat krachtsverschil goed te maken. Zowel Italië als Japan had besloten neutraal te blijven.

Eind juli 1940 was de situatie veranderd. Frankrijk had gecapituleerd – ironisch genoeg was een groot deel van zijn vloot bij Mers-el-Kébir vernietigd door de Royal Navy, toen ze weigerde naar een Britse haven op te stomen. Italië had zich nu bij de As-mogendheden geschaard, en de Regina Marina maakte zich op om de Britten de maritieme heerschappij in de Middellandse Zee te betwisten. In de Atlantische Oceaan vormden Duitse U-boten een constante bedreiging. Ondertussen lag in het Verre Oosten de Keizerlijke Japanse marine op de loer, wachtend op het moment om toe te slaan.

# MARITIEME KRACHTSVERHOUDINGEN

Toen Groot-Brittannië in september 1939 ten strijde trok tegen nazi-Duitsland dacht men dat de Royal Navy volkomen paraat stond. Qua mankracht beschikte de vloot over een totale sterkte van 129.000 officieren en manschappen, plus 73.000 reservisten. Inclusief de Australische en Nieuw-Zeelandse vaartuigen die samen met haar dienden, kon de marine over 317 operationele oorlogsbodems beschikken. Opgesplitst in twaalf slagschepen en slagkruisers, acht vliegvlootjes, 58 kruisers, 100 torpedobootjagers, 101 escortevaartuigen en 38 onderzeeboten.

## POVERE BRITSE VOORBEREIDING

Op het eerste gezicht oogde dit als een formidabele maritieme slagorde, maar die ogenschijnlijke kracht verborg diverse onderliggende zwaktes. Eén probleem was waarschijnlijk onoplosbaar. Het bleek duidelijk onmogelijk om er een vloot van wereldklasse op na te houden met de beperkte budgetten die de Britse admiraliteit als gevolg van de moeilijke tijd die het land na de Eerste Wereldoorlog doormaakte ter beschikking stonden. Een ander probleem was er echter een van eigen maaksel.

In 1922 ondertekende Groot-Brittannië het Vlootverdrag van Washington, dat op instigatie van de VS strikte beperkingen oplegde aan het aantal slagschepen en slagkruisers die de Britse, Amerikaanse, Japanse, Franse en Italiaanse vloten mochten bevatten. De verhouding die het verdrag voorschreef was 5:5:3:1,75:1,75 – dat wil zeggen dat de Royal Navy en de Verenigde Staten gelijkwaardigheid werd gegund, terwijl de Japanners, in ruil voor concessies in het Verre Oosten, een lichte getalsmatige inferioriteit accepteerden. De Fransen en Italianen hielden elkaar in evenwicht. Het verdrag stelde ook een tienjarig moratorium in, tijdens welke periode geen van de ondertekenaars een slagschip op stapel mocht zetten. Van elk schip dat daarna gebouwd werd, mocht de waterverplaatsing niet meer zijn dan 35.000 ton.

In de jaren daarna bleven opeenvolgende Conservatieve en Labour-regeringen tegen het maritieme

bouwprogramma aanschoppen. In 1929, daarbij deskundig advies negerend, stelde Labour voor het aantal kruisers in de Royal Navy te verminderen van 70 naar 50. Het besluit werd in het jaar daarop geformaliseerd tijdens de maritieme conferentie van Londen, toen de Britten evenredigheid in kruisertonnage met de VS accepteerden. De Japanners hielden vast aan een ratio van 70 procent. Torpedobootjagers en onderzeeboten gingen nu ook onder de voorwaarden van 'Washington' vallen, terwijl het moratorium werd verlengd tot 1936.

Het was een triest verhaal. In april 1931 vatte admiraal Sir Frederick Field, stafchef van de marine, het cumulatieve effect van tien jaar bezuinigingen samen. 'Het Britse Gemenebest', schreef hij, 'heeft een maritieme sterkte aanvaard die, in bepaalde omstandigheden, beslist tekortschiet om onze verbindingslijnen overzee open te houden ingeval we in een oorlog betrokken raken. In defensieve uitrusting, in de modernisering van schepen... zitten we onder de norm van de andere grootmachten.'

Field vervolgde met het beschrijven van specifieke Britse zwakheden. 'Het aantal slagschepen is nu zo gekrompen dat indien de bescherming van onze belangen het nodig maakt onze vloot naar het oosten te verplaatsen, er bij een eventuele twist met een Europese natie onvoldoende vaartuigen van dit type in de thuiswateren zouden achterblijven om de veiligheid van onze handel en ons grondgebied te garanderen.' De 50 kruisers die de marine volgens het Vlootverdrag van Londen zou mogen houden, was 'absoluut onvoldoende', terwijl ze ook qua aantallen torpedobootjagers gevaarlijk zwak was. In 1918 beschikte de marine over 433 torpedobootjagers, die allemaal broodnodig waren. Het cijfer in 1931 bedroeg circa 120. Tegen 1936 zouden 55 hiervan bejaard zijn.

De consequenties waren ernstig. Toen de herbewapening van de marine in 1936 eindelijk op gang kwam – hetzelfde jaar waarin Groot-Brittannië het Brits-Duitse vlootverdrag sloot, dat de Kriegsmarine het recht gaf op uitbreiding tot 35 procent van de omvang van de

HMS *Nelson* voor anker. Een van de twee slagschepen die de Britten in de jaren twintig bouwden, haar zusterschip was de *Rodney*. Als enige slagschepen van de Royal Navy beschikten zij over een hoofdbewapening van 406 mm kanons. Beide waren ook uniek doordat alle drie hun geschuttoresen voor de bovenbouw waren geplaatst. Dit ontwerp vormde een compromis. Om aan de voorwaarden van het in 1922 gesloten Vlootverdrag van Washington te voldoen, mocht de waterverplaatsing van de *Nelson* de 35.000 ton niet overschrijden. Dat was alleen mogelijk in ruil voor een lagere snelheid en minder pantser.



oppervlaktevloot van de Royal Navy – moest er na jaren van verwaarlozing een enorme achterstand ingelopen worden.

Het gros van de Britse grote schepen was te oud – slechts twee dateerden van na de Eerste Wereldoorlog – te traag, of onvoldoende bepantserd, terwijl de vijf King George V-klasse slagschepen in aanbouw onder een ongelukkig ontwerpcompromis leden. Terwijl de Duitsers en Amerikanen kozen voor 15-inch en 16-inch geschut – en de Japanners voor 18-inch (460 mm) – hielden de Britten zich aan het Vlootverdrag van Washington en kozen voor 14-inch (356 mm) kanons. De bedoeling was om er twaalf van te installeren, maar dit bleek onmogelijk zonder een onaantvaardbaar verlies aan snelheid en bepantsering. Bijgevolg werd het aantal teruggebracht naar tien, gemonteerd in twee vierlingtorens en een tweeling.

### FRANSE ZEEMACHT

Met zeven oude en nieuwe slagschepen, en nog eens twee in aanbouw, een vliegdekschip, 19 kruisers en 66 torpedobootjagers vormde de Franse marine een onschatbare aanvulling op de Britse maritieme slagkracht. Vooral in de Middellandse Zee, waar het leeuwendeel van de Franse vloot zich bevond. De Franse en Britse Middellandse Zeevloten – de een geconcentreerd in het westen, de ander in het oosten – waren samen net sterk genoeg om het tegen de Italiaanse slagvloot te kunnen opnemen, mocht Italië besluiten zijn verplichtingen aan Duitsland na te komen. Mussolini verkoos echter neutraal te blijven.

De situatie verslechterde in juni 1940. Nu de Fransen verslagen waren en de Italianen het strijdperk betraden, sloeg de maritieme machtsbalans in het nadeel van de Britten door. Een sterk eskader moest van de Home Fleet worden losgemaakt om op enigerlei wijze de Franse aanwezigheid in het westelijk deel van de Middellandse Zee te vervangen. Dit tastte het vermogen van de Home Fleet aan om de Atlantische konvooien te beschermen tegen strooptochten van Duitse raiders. Terzelfdertijd zette het wegvallen van

de Franse vloot de Britse positie in het Verre Oosten en de Pacific op het spel, aangenomen dat de Japanners zouden besluiten misbruik te maken van de hachelijke situatie waarin de Britten zich bevonden.

### MERS-EL-KÉBIR

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de Britse Middellandse Zeevloot via het Suezkanaal naar Singapore zou varen, terwijl de Fransen achterbleven om de Italianen in toom te houden. De Franse capitulatie maakte deze draai naar het oosten onmogelijk tenzij de Middellandse Zee werd opgegeven. Churchill, nog maar enkele weken premier, piekerde daar niet over.

Er was overigens een nog slechtere oplossing. De Britten geloofden, al dan niet terecht, dat er een reëel risico bestond dat de Franse vloot aan de Duitsers zou worden overgedragen als onderdeel van de wapenstilstandsvoorwaarden. Churchill en zijn oorlogskabinet besloten tot drastische actie. Op 27 juni beval de premier dat men alle Franse schepen zou beletten naar hun thuishavens terug te keren.

In Alexandrië, waar Force X – een slagschip, vier kruisers, drie torpedobootjagers en een onderzeeër – voor anker lagen naast de Britse Middellandse Zeevloot, verliepen de zaken vreedzaam. De Fransen stemden erin toe hun schepen te demilitariseren. Dat was niet het geval in Mers-el-Kébir, een belangrijke Franse marinebasis 4,8 km ten westen van Oran in Algerije, waar admiraal Sir James Somerville's Force H, die in allerijl uit Gibraltar was uitgevaren, in de ochtend van 3 juni arriveerde.

Somerville's strijdmacht omvatte de slagkruiser *Hood*, de slagschepen *Valiant* en *Resolution*, de carrier *Ark Royal*, twee lichte kruisers en 11 torpedobootjagers. De Franse slagschepen *Bretagne* en *Provence*, de slagkruisers *Dunkerque* en *Strasbourg*, het watervliegtuigmoederschip *Commandant Teste*, zes torpedobootjagers en een bonte verzameling onderzeeërs, torpedoboten, kanonneerboten, patrouillevaartuigen en mijnenvegers verdrongen zich in de haven.

Somerville gaf admiraal Marcel Gensoul, de Franse

Onderweg naar herstelwerkzaamheden op een Amerikaanse marinewerf passeert het Franse slagschip *Richelieu* in 1943 de Brooklyn Bridge in de East River van New York. Als grootste slagschip door Frankrijk ooit gebouwd, kende de *Richelieu* een veelbewogen oorlogspad. Getorpedeerd en ook nog beschadigd door granaatvuur bij de mislukte poging in september 1940 van de Britten en Vrije Fransen om de West-Afrikaanse havenstad Dakar te veroveren, diende ze tot 1942 onder de Vichy-vlag, waarop ze na de Duitse bezetting van Vichy-Frankrijk eindelijk in de handen van de Vrije Fransen overging.







Een menigte van 60.000 opgewonden Duitsers kijkt toe terwijl Adolf Hitler op 15 februari 1939 de *Bismarck*, het eerste van de nieuwe generatie superslagschepen van het Derde Rijk, op de werf Blohm & Voss in Hamburg van stapel laat lopen. Volgens kapitein-ter-zee Ernst Lindemann, haar eerste en laatste commandant, 'het grootste, sterkste en beste slagschip dat ooit te water is gelaten door welke Duitse of buitenlandse scheepswerf dan ook'. Met een topsnelheid van net boven de 30 knopen was de *Bismarck* beduidend sneller dan elk slagschip in de Royal Navy. Grootadmiraal Erich Raeder, opperbevelhebber van de Kriegsmarine, wilde nog grotere en zwaardere bewapende oorlogsbodems bouwen, maar dit plan werd losgelaten kort na het uitbreken van de oorlog in 1939.

bevelhebber, vier keuzes. Hij en zijn vloot konden doorvechten vanuit een Britse haven, naar Engeland varen waarna de marinemensen zouden worden gerespatieerd naar Frankrijk, naar een haven in het Caribisch gebied opstomen waar de vloot voor de rest van de oorlog onder Amerikaanse controle zou staan of zichzelf tot zinken brengen. Net als vele hoge Franse marineofficiërs destijds koesterde Gensoul een diep wantrouwen jegens de Britten. Door Vichy bevolen om te vechten, indien noodzakelijk, probeerde hij tijd te rekken terwijl zijn schepen stoom opwekten en zich gevechtsklaar maakten. Somerville waarschuwde hem dat hij om 19.30 uur het vuur zou openen als hij geen bevredigend antwoord op zijn eisen ontving.

De Britten begonnen de Fransen te beschieten zodra het ultimatum verliep. De *Bretagne* explodeerde en kapseisde, de *Dunkerque* werd uitgeschakeld en de *Provence* liep aan de grond. De torpedobootjager *Mogador*, die zijn achtersteven verloor, wist in ondiep water te ankeren. Op miraculeuze wijze slaagde de *Strasbourg*, afgeschermd door vijf torpedobootjagers, erin te ontsnappen, evenals de *Commandant Teste* en nog eens zeven jagers. Samen met zes kruisers uit Algiers lukte het hen Toulon en de veiligheid te bereiken. De *Richelieu*, een van Frankrijks nieuwste slagschepen, was minder fortuinlijk. Zij werd zwaar beschadigd door torpedobommenwerpers van de Fleet Air Arm\* en was een jaar lang buiten gevecht gesteld.

De hele actie duurde niet langer dan een halfuur. Zo'n 1300 Franse zeelieden vonden de dood. Ofschoon parlementsleden in het Britse Lagerhuis Churchill toejuichten nadat hij de aanval had gerechtvaardigd, was het, zoals *The Times* schreef, een 'melancholieke overwinning'. Het gros van de resterende Franse vloot bleef tot 1942 in de haven van Toulon liggen. Toen de Duitsers Vichy-Frankrijk binnenmarcheerden als reactie op de geallieerde invasie van Noord-Afrika, voerde de marine de geheime orders uit die haar

\* Marine Luchtvaartdienst

opperbevelhebber admiraal François Darlan had uitgevaardigd voor zulk een gebeurtenis. Ze bracht zichzelf tot zinken.

## HERBOUW VAN DE KRIEGSMARINE

Frankrijk was niet de enige grootmacht die vrijwel zijn hele marine verloor. In 1919 was de Duitse keizerlijke Hochseeflotte na zijn overgave aan de Royal Navy door zijn eigen bemanningen tot zinken gebracht terwijl hij lag te weg te rotten in de grote Britse marinebasis Scapa Flow.

De zegevierende geallieerden hadden al besloten dat het Duitsland verboden moest zijn om ooit weer een maritieme grootmacht te worden. Het Verdrag van Versailles beperkte de omvang van zijn vloot tot niet meer dan zes verouderde slagschepen, zes kruisers, twaalf torpedobootjagers en twaalf torpedoboten. Nieuwe, vervangende slagschepen mochten de 10.000 ton niet te boven gaan. Het was de Duitsers evenmin toegestaan om marinevliegtuigen of onderzeeboten te bouwen.

Tegen de tijd dat Hitler in 1933 aan de macht kwam, had de marine reeds de *Deutschland* (later omgedoopt tot *Lützow*), *Admiral Hipper*, en *Admiral Graf Spee* op stapel gezet, haar eerste moderne schepen. Ofschoon begrensd in tonnage door de beperkingen van Versailles overtroefden hun 280 mm kanons alle eigentijdse kruisers, terwijl ze dankzij hun MAN-dieselmotoren, die een snelheid van 28,5 knopen konden ontwikkelen, sneller waren dan de meeste slagschepen. De Duitsers noemden ze 'Panzerschiffe' – de Britten doopten ze vestzakslagschepen. Admiraal Erich Raeder, sinds 1929 bevelhebber van de marine, had ze bedoeld voor de kaapvaart.

Twee slagkruisers van 32.000 ton – de *Scharnhorst* en *Gneisenau* – liepen in 1936 van stapel, gevolgd door drie zware kruisers, beginnend met de *Admiral Hipper* en eindigend met de *Prinz Eugen*. Er stonden twee meer op de rol, maar die werden nooit afgemaakt. Net zo min als de *Graf Zeppelin*, de eerste van Duitslands geplande vliegekampschepen. Haar bouw vormde



De machtige Italiaanse slagschepen *Littorio* en *Vittorio Veneto* openen beide het vuur met hun hoofdbewapening terwijl ze op volle kracht vooruit stomen. Toen de oorlog uitbrak, was Italië's Regina Marina de op vier na grootste marine ter wereld. Op papier leek het een formidabele vechtmachine, maar toen ze in oorlogstijd op de proef werd gesteld, leed ze een serie smadelijke nederlagen. Een van de problemen waarmee de *Littorio* en andere slagschepen van dezelfde klasse kampten, was dat de lopen van haar 381 mm kanons maar half zo lang meegingen als die van haar tijdgenoten. Ook de afwezigheid van enige radarapparatuur vormde een belangrijk nadeel.

onderdeel van Plan Z, dat Hitler in januari 1939 autoriseerde.

Plan Z was een blauwdruk voor een grootscheepse uitbreiding van de marine. Tegen 1944 zou de Kriegsmarine moeten bestaan uit 12 slagschepen, 15 vestzakslagschepen, 4 carriers, 5 zware kruisers, 36 lichte kruisers en 249 U-boten. Raeder, die al jaren op zo'n bouwprogramma had aangedrongen, was opgetogen over de steun van de Führer, maar die zou niet standhouden. Goering was van meet af aan tegen en het uitbreken van de oorlog in september '39 leidde tot uitstel en vervolgens afstel ten gunste van een maximale inspanning om de productie van U-boten op te schroeven. Als enige overleefden de *Bismarck* en *Tirpitz*. Eerstgenoemde werd in februari 1939 door Hitler zelf te water gelaten en in augustus 1940 in dienst gesteld. De *Tirpitz* volgde in februari 1941.

### **REGINA MARINA**

Hoewel relatief klein was de Kriegsmarine buitengewoon efficiënt. De Italiaanse vloot was een stuk groter, maar werd slecht aangevoerd. Op papier vormde ze op vier na de grootste zeemacht ter wereld – kleiner dan de marines van Groot-Brittannië, de VS, Japan en Frankrijk – maar groter dan die van Duitsland en de Sovjet-Unie.

Na de capitulatie van Frankrijk in 1940 en de neutralisering van zijn vloot, gingen de Italianen er prat op dat hun marine de meest geduchte in het Middellandse Zeegebied was. Ze telde zes slagschepen (waarvan twee, *Littorio* en *Vittorio Veneto*, sneller en

beter bewapend waren dan alles wat admiraal Cunninghams Middellandse Zeevloot daartegenover kon stellen), zo'n 20 kruisers (7 daarvan meer dan 10.000 ton), 61 torpedootjagers, 70 torpedoboten en ruim 100 onderzeeërs. Ze kende echter één belangrijk manco. Het ontbrak de Regina Marina aan vliegkampschepen. Admiraal Domenico Cavagnari, stafchef van de marine van 1932 tot 1940, toen Mussolini hem de zak gaf na de succesvolle aanval van Fleet Air Arm-torpedobommenwerpers op de voor anker liggende Italiaanse vloot in Taranto, sprak zijn veto uit over de bouw ervan.

Evenals Mussolini rekenden zijn admirals slechts op een korte oorlog. En net als hij werden ze daarin teleurgesteld. Hoewel getalsmatig imposant, liep de vloot die zij aanvoerden in technologisch opzicht achter en werd hij fantasieloos geleid. Admiraal Franco Maugeri, sinds 1941 hoofd inlichtingendienst van de marine, was er als de kippen bij om Mussolini de schuld te geven voor de gebreken. Mussolini zei hij, had niets meer gecreëerd dan 'een showmarine, een groot, glanzend stuk speelgoed dat prestige en luister verleende aan zijn regime'. In feite was het leiderschap van de marine even schuldig. Zij schenen aan een collectief minderwaardigheidscomplex jegens de Royal Navy te lijden.

De daaruit voortvloeiende paradox was dat hoe sterker hun vloot werd, des te minder de gevechtsschuwe Italiaanse admirals bereid leken om hem in een zeeslag te riskeren. Toen ze onder Duitse druk met tegenzin in het offensief gingen, waren de resultaten rampzalig.

# DE ONDERGANG VAN DE *ATHENIA*

In de namiddag van 3 september 1939 – de dag dat Groot-Brittannië en Frankrijk het Derde Rijk de oorlog verklaarden – werden de eerste schoten afgevuurd in de Slag om de Atlantische Oceaan. Kapitanleutnant Fritz-Julius Lemp, de 26-jarige commandant van U-30, een Type VIIa onderzeeboot op patrouille circa 400 km ten noordwesten van Ierland, gaf de aanzet tot de langste campagne van de hele oorlog. Ze duurde bijna zes jaar, praktisch tot aan het moment van Duitslands capitulatie.

Op 22 augustus was de U-30 een van de veertien Duitse onderzeeërs die uit Wilhelmshaven vertrokken om hun oorlogsposten in te nemen. De daaropvolgende week, waarin de Poolse crisis escaleerde, ging het er steeds meer op lijken dat er oorlog zou uitbreken met de westerse grootmachten. Op 3 september gebeurde het onvermijdelijke. Om 12.56 uur (Berlijnse tijd) seinde het Opperbevel van de Onderzeedienst een gecodeerd bericht met topprioriteit. Er stond in: ‘Vijandelijkheden met Engeland onmiddellijk van kracht.’

## DE REGELS VAN HET SPEL

Nog twee berichten arriveerden kort achtereen. Het eerste gaf toestemming aanvallen op de vijandelijke scheepvaart te beginnen, maar waarschuwde dat de regels ten aanzien van oorlogsbuit in acht dienden te worden genomen. Deze maakten deel uit van het in 1930 gesloten Verdrag van Londen. Hoewel Duitsland dat destijds niet had ondertekend, had het in 1936 wel beloofd zich eraan te houden.

Volgens die regels kon een U-boot niet zonder waarschuwing een aanval uitvoeren op een onbewapende, ongeëscorteerde koopvaarder. Aan de oppervlakte komen en vervolgens een schot voor de boeg afvuren, vormde de standaardprocedure. Het schip in kwestie moest dan bijdraaien en toestaan dat het door een enterploeg werd doorzocht op mogelijke contrabande. Werd er geen aangetroffen, dan kon het zijn weg vervolgen. Was er wel contrabande aan boord, dan werd het tot zinken gebracht. Maar alleen nadat bemanning en

passagiers de tijd hadden gekregen om in de reddingsboten te gaan.

Daartegenover konden oorlogsbodems, troepenscheppen en vaartuigen in geëscorteerde konvooien zonder waarschuwing de grond ingeboord worden. Aanvallen op passagiersschepen waren taboe.

Het derde bericht informeerde alle vaartuigen van de Kriegsmarine dat het hun vrij stond om de vijandelijkheden te openen zonder te wachten op wat ‘provocaties’ heetten.

## AANVAL OP DE *ATHENIA*

Lemp was zich volledig bewust van wat de regels aangaande oorlogsbuit inhielden – sterker nog, evenals zijn mede U-bootcommandanten had men hem die nog eens in herinnering gebracht voor hij Wilhelmshaven verliet. Ze waren echter van weinig nut toen om 16.30 uur een uitkijk in de kuip van de U-30 aan de verre horizon een groot schip ontdekte. De U-30 bevond zich aan de noordelijke grens van zijn patrouillegebied, varend aan de oppervlakte en ver uit de buurt van de normale scheepvaartroutes.

Lemp voerde de snelheid op om de afstand tot zijn potentiële doelwit te overbruggen en dook toen hij dichterbij kwam onder voor een nadere inspectie door de periscoop. Het liep inmiddels tegen 19.00 uur. Turend door zijn periscoop zag Lemp in het vervagende licht dat het schip dat hij bestudeerde, was verduisterd en met hoge snelheid zigzagde. Ofschoon groot genoeg om een passagiersschip te zijn, concludeerde Lemp dat het een Britse koopvaardijkruiser betrof, een omgebouwde lijnboot uitgerust met geschut en dus vogelvrij. Hij liet zijn bemanning hun gevechtsposten innemen.

Om precies 19.40 uur lanceerde Lemp zijn eerste torpedo. Die trof de *Athenia* midscheeps en bracht haar tot stilstand. Hij vuurde een tweede torpedo af, maar die raakte uit koers. Bang dat deze zou rondcirkelen en zijn eigen onderzeeër zou treffen, dook hij naar de diepte om pas weer naar boven te komen nadat het gevaar was geweken.

**ONDER EN RECHTS** Fritz-Julius Lemp (onder), commandant van de U-30, de onderzeeboot die het 13.500 ton metende passagiersschip *Athenia* (rechts) torpedeerde, in gesprek met admiraal Karl Dönitz, nadat deze hem in augustus 1940 heeft onderscheiden met het Ridderkruis. Lemp kwam in mei van het jaar daarop om bij een mislukte poging U-110 tot zinken te brengen nadat zij met dieptebomaanvallen naar de oppervlakte was gedwongen door twee torpedobootjagers en een korvet die een Noord-Atlantisch konvooi begeleidden. Sommige overlevende bemanningsleden beweerden dat de Britten hem in het water hadden doodgeschoten, maar het is waarschijnlijker dat hij zichzelf verdrong omdat hij er niet in slaagde zijn boot naar de kelder te jagen. Tot het eind toe bleef hij volhouden dat zijn aanval op de *Athenia* een oprechte vergissing was geweest. Omdat zij zigzagde en verduisterd was, had hij haar aangezien voor een bewapende koopvaardijkruiser en dus een legitiem doelwit.





Na een nacht in een reddingssloep komen overlevenden van de zinkende *Athenia* (linksboven) langsij de Amerikaanse vrachtkuiper *City of Flint*, een van de vaartuigen die de gehavende *Athenia* te hulp schoten. Lemp vuurde twee torpedo's af. Een miste, de ander sloeg in aan bakboordzijde en vernielde de machinekamer. De *Athenia* bleef nog de nodige uren drijven en verdween de volgende dag om 10.00 uur onder de golven. De kapitein van een reddingsschip en enige van zijn scheepsofficieren slaan de ondergang gade (linksonder). Negentien bemanningsleden en 93 passagiers kwamen om het leven. Velen van hen gingen verloren toen een reddingssloep tegen de Noorse tanker *Knute Nelson* (rechtsonder) botste en omsloeg. Ze verdrinken in het duister.

Tegen die tijd was het schemer. Vanuit de kuip van de U-30 observeerde Lemp zijn overheersende doelwit door zijn kijker. Het zag er niet naar uit dat het zou zinken, dus lanceerde hij een derde torpedo. Maar ook die functioneerde niet naar behoren.

Geprikkeld door het herhaaldelijk falen van zijn torpedo's schoof Lemp dichterbij om zijn prooi af te maken. Met de maan achter zich om zijn nadering te maskeren, kon hij nu het silhouet van het verduisterde schip onderscheiden.

Wat Lemp ontdekte, vervulde hem met afschuw. Hij had een kolossale vergissing begaan. In plaats van een bewapende koopvaardijkruiser aan te vallen, had hij juist de *Athenia* getorpedeerd, een 13.580 ton metend passagiersschip van de Donaldson Line onderweg van Glasgow naar Montreal. Enige twijfel die hij nog mocht hebben gekoesterd, verdween toen zijn marconist het noodsignaal dat de *Athenia* uitzond, opving. Het bevestigde haar identiteit, vermeldde haar positie en eindigde met de driedelige code SSS, wat inhield dat ze door een onderzeeboot werd aangevallen.

Wat Lemp niet wist, was dat de *Athenia* was volgepropt met zo'n 1100 passagiers, inclusief 311 Amerikanen. Gelukkig was de zee kalm en het weer goed, waardoor bemanning en passagiers ruim de tijd kregen om in de reddingssloepen te gaan. De *Athenia* bleef drijven tot de volgende ochtend. Tegen die tijd waren er drie reddingsschepen en twee Britse torpedo-bootjagers op het toneel verschenen. Van de opvarenden verloren er 118 het leven – velen als gevolg van een tragisch ongeval tijdens de reddingsoperatie.

De Noorse tanker *Knute Nelson* was samen met de Amerikaanse vrachtkuiper *City of Flint* en het Zweedse stoomjacht *Southern Cross* de *Athenia* te hulp geschoten. In het donker werd een van haar reddingsboten geraakt door de schroef van de tanker en kapseisde. Van de 52 vrouwelijke passagiers en 8 bemanningsleden overleefden slechts 8 opvarenden deze tragedie.

## IN DE DOOFPOT

Aan boord van de U-30 was Lemp dicht bij paniek. Liever dan bij de reddingsoperatie te helpen – begrijpelijk gelet op de aanwezigheid van de Britse torpedo-bootjagers – verkoos hij om geruisloos en onopgemerkt weg te glippen. Ook lichtte hij het Opperbevel van de Onderzeedienst niet in over de aanval. In plaats daarvan nam hij radiostilte in acht tot 14 september, elf dagen later. Hij doorbrak die alleen om te melden dat de U-30 ernstige averij had opgelopen bij een dieptebomaanval door Britse torpedo-bootjagers nadat ze de vrachtkuiper *Fanad Head* tot zinken had gebracht en om toestemming te vragen een ernstig gewond bemanningslid in Ierland aan land te brengen voor medische zorg. Nog steeds zei hij niets over de *Athenia*. Bovendien tekende hij de aanval niet in het logboek van de onderzeeër op en liet hij zijn bemanning onder ede geheimhouding beloven.

Toen de BBC het nieuws van de aanval bracht, kwam dat als een volledige schok voor Commandeur Karl Dönitz, de commandant van de Onderzeedienst, en voor Raeder zelf. Zelfs toen Lemp, nadat de U-30 op 27 september met pijn en moeite naar de haven was teruggekeerd, de verdenkingen van Dönitz bevestigde dat hij de *Athenia* tot zinken had gebracht, bleven Dönitz, Raeder en de hele Duitse propagandamachine de betrokkenheid van een U-boot bij de ramp ontkennen.

Raeder hekelde het verhaal als 'een afschuwelijke leugen'. Dönitz geloofde dat men de waarheid het beste onder het tapijt kon vegen. Het logboek van de U-30 werd haastig aangepast om te 'bewijzen' dat zij zich die bewuste datum op 322 km afstand van de plaats delict had bevonden. Op zijn beurt trachtte Goebbels Churchill de ramp in de schoenen te schuiven. Het was een vooropgezet plan, fulmineerde de propagandaminister, om de Verenigde Staten bij de oorlog te betrekken. De volledige omvang van de doofpotaffaire kwam pas aan het licht tijdens de processen van Neurenberg. Daar moest Raeder, die werd beschuldigd van het plegen van weloverwogen bedrog, zich verantwoorden.



# DE TWEEDE WERELDOORLOG OP ZEE

*De Tweede Wereldoorlog op zee* vertelt het boeiende verhaal van de maritieme historie van de laatste wereldoorlog. Dit boek maakt aanschouwelijk hoe essentieel het was dat de oorlog op de zeeën gewonnen werd, als cruciale opmaat voor de land- en luchtcampagnes die de eindoverwinning brachten. Volledig geïllustreerd met een mengeling van historische foto's, kaarten en speciaal ontworpen diagrammen, onderzoekt dit boek alle krijgstonelen van de zeeoorlog met speciale aandacht voor de belangrijkste momenten en keerpunten van Europa tot aan de Pacific.

**Jeremy Harwood** studeerde geschiedkunde aan de Christ Church-faculteit van Oxford. Na zijn afstuderen werkte hij geruime tijd in de uitgeverwereld alvorens zich volledig aan het schrijven te wijden. Eerder verscheen van hem het succesvolle boek *De Tweede Wereldoorlog in de lucht*.

ISBN 9789401907552 NUR 689



9 789401 907552

[www.omniboek.nl](http://www.omniboek.nl)



Omniboek