De spraakmakende sleepreis met het Juliana dok

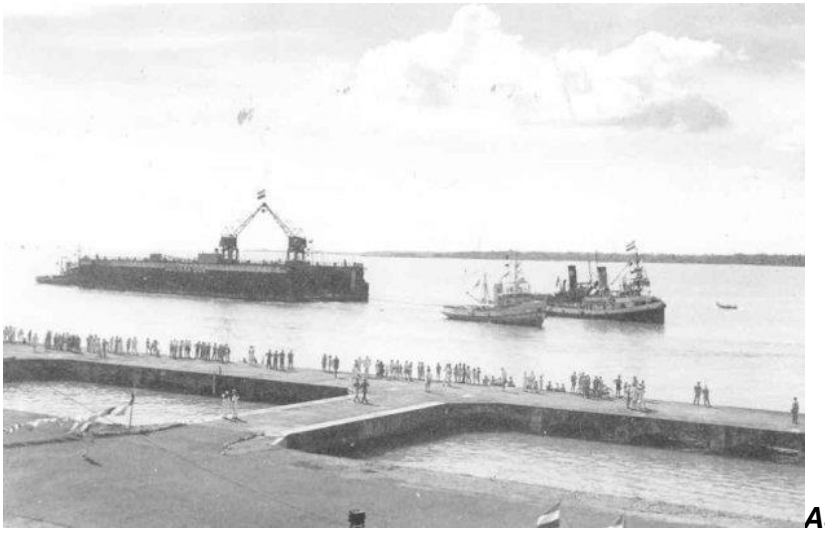
De sleepboten (v.l.n.r.) Soegio, Margriet en Beatrix met het Julianadok op sleeptouw

Toen de Koninklijke Marine na de capitulatie van Duitsland in mei 1945 naar haar bases in Nederland terugkeerde, trof zij, naast een aantal in 1940 verloren gegane eigendommen, op een scheepswerf bij Delfzijl twee kleine zeesleepboten aan die in een vergevorderd stadium van aanbouw door de Duitsers waren achtergelaten. Deze onverwachte meevaller kwam goed uit, aangezien eerder bij de evacuatie van het Marine Etablissement Soerabaja een aantal sleepboten waren achtergelaten waarvan niet werd gedacht dat ze na een eventuele terugkeer nog aanwezig zouden zijn. De marinestaf bestemde de beide in Delfzijl gevonden sleepboten dan ook voor de Oost.\r\n

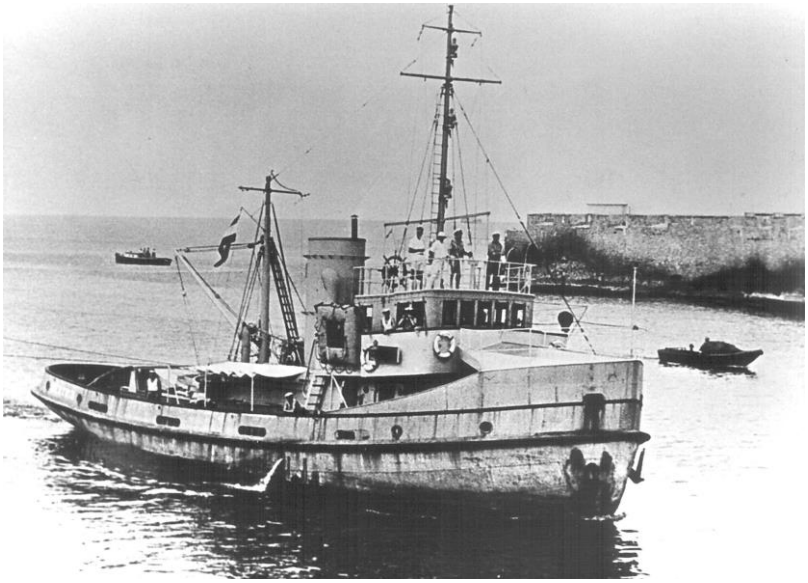
In de zomer van 1946 waren de nieuwe aanwinsten voor de vloot gereed gekomen en werden genoemd naar de prinsesjes: "Hr. Ms. Beatrix" en "Hr. Ms. Margriet". Het waren flinke (haven)sleepboten met een waterverplaatsing van rond de 200 ton en waren uitgerust met een hoofdmotor van het merk Klöckner-Humboldt-Deutz van 650 PK, terwijl de hulpmotoren van Belgisch fabricaat waren. De brandstofbunkers konden 35 ton olie herbergen, waardoor de actieradius zonder sleep een kleine 4000 zeemijlen bedroeg.

In augustus 1946 begonnen de eerste proefvaarten en onderwijl kwam de Officier van de Marine Stoomvaartdienst der eerste klasse, K.M.R. S.D. Ir. P. L. Fauel, met een plan om iets te doen aan de in Nederlands-Indië aanwezige dokcapaciteit en aan het gemis van een drijvende bok in Soerabaja. Reeds lang voor de oorlog had de Marine in Nederlands-Indië namelijk behoefte aan een sterke drijvende bok. Het verplaatsen van zware lasten en het ruimen van kleinere wrakken leverden daar voortdurend problemen op, die, wanneer men de beschikking had gehad over een drijvende bok, spoedig opgelost zouden zijn geweest. Nu de beide nieuwe marinesleepboten nog nietsvermoedend aan hun proeftochten bezig waren, deed zich plotseling bij een geheel andere afdeling van het Ministerie van Marine de mogelijkheid voor om in die behoefte aan een drijvende bok in Indië te voldoen. Tijdens de bezetting had Rijkswaterstaat op een verkapte manier een aantal sterke bokken gebouwd met het oog op een spoedig herstel van de vernielde bruggen. Toen het brugherstel zijn voltooiing begon te naderen, raakte een aantal van deze drijvende krachtpatsers in de dienst van de Rijkswaterstaat overcompleet. De Marine zag er wel iets in, en nam er een over, een 200-tons bok genaamd "Valk", en bestemde het gevaarte voor de dienst in Nederlands-Indië

Met de aankoop van de "Valk" had de Koninklijke Marine een waar buitenkansje te baat genomen. Een nadeel was wel dat de ketel met kolen werd gestookt, wat in de tropen minder plezierig is. Een ketelverbouwing was echter niet mogelijk omdat de tijd drong. Toen men tot aankoop van de "Valk" overging had men op het Ministerie van Marine natuurlijk aan de mogelijkheid gedacht om de reis van de beide sleepboten naar de Oost te combineren met het overbrengen van de drijvende bok. Nu diende zich in dit plan nochtans plotseling een derde element aan. De dokpositie was in Indië na de bevrijding uitermate slecht aangetroffen. De dokken waren gezonken en zwaar beschadigd door de geallieerde bombardementen en vernielingen. Bovendien had het restant door de aangroei van zeewier en het doorroesten van de pontons zo weinig hefvermogen overgehouden, dat het zaak was spoedig een goed dok naar de Oost te brengen, opdat men daar de gelegenheid zou krijgen de verwaarloosde dokken weer op te knappen. Dit was een zaak die niet alleen de Koninklijke Marine, maar de gehele scheepvaart aanging.

 ***Aankomst van het Julianadok in Soerabaja op 4 april 1947***

Zulk een oplossing was mogelijk. De Bataafse Petroleum Maatschappij (BPM) wilde haar 4000-tons dok "Juliana", dat bij Curaçao lag, graag naar Indië zenden. Echter, voor zover er überhaupt al sleepboten van particuliere firma's beschikbaar waren, was de gevraagde sleepsom te hoog. Hier deed zich dus een gelegenheid voor om uit de reis van "Beatrix" en "Margriet" nog meer profijt te trekken. In overleg tussen Koninklijke Marine, BPM en Bureau Wijsmuller, werd toen het volgende plan ontwikkeld:



Hr. Ms. Beatrix

"Hr. Ms. Beatrix" en "Hr. Ms. Margriet" zouden met de bok "Valk" op sleeptouw het "Juliana"-dok bij Curaçao ophalen. Bij Curaçao zou de "Valk" in het "Juliana"-dok worden geplaatst, waarna deze combinatie door de "Hr. Ms. Beatrix", de "Hr. Ms. Margriet" en de sleepboot "Soegio" van BPM via het Panamakanaal naar Soerabaja worden gesleept. Aan de normale marinebemanning van "Hr .Ms. Beatrix" en "Hr. Ms. Margriet" werden twee gezagvoerders en tweemaal drie matrozen als sleepexperts toegevoegd. De "Soegio" kreeg een volledige bemanning van Bureau Wijsmuller, terwijl ook op de "Valk" en het "Juliana"-dok runners van Bureau Wijsmuller geplaatst werden. De totale afstand zou later 17.000 zeemijlen blijken te zijn, maar het voordeel van de gekozen route, die voor het grootste gedeelte langs de equator is gegaan, was dat men de passaatwind praktisch voortdurend in de rug zou hebben. Zo is het plan uitgevoerd, maar voor dat het zover was kwam er nog heel wat bij kijken.

Hr. Ms. Margriet

In de eerste plaats drong de tijd. Men wilde de sleep naar Curaçao namelijk reeds vóór het begin van de herfststormen voorbij de Golf van Biskaje hebben. Daarnaast was er het probleem van reserveonderdelen. Dit was moeilijk op te lossen, want de hoofdmotoren van de beide marinesleepboten waren, zoals gezegd, van Duits fabricaat. Na lang zoeken, de Deutz-fabrieken waren grotendeels door bombardementen verwoest, kon men ten slotte toch nog een kleine partij reservedelen op de kop tikken, die in overleg met de Britse autoriteiten vanuit de Duitse bezettingszone uiteindelijk naar Nederland konden worden gebracht.
Inmiddels had de Rijkswerf in Den Helder ook al verscheidene reserveonderdelen aangemaakt en was men ook op andere plaatsen hard aan het werk gegaan om enkele voorzieningen te treffen die de beide schepen voor hun enorme taak moesten helpen toerusten. Plaatstalen kappen werden over de voorstevens gelast om waterscheppen tegen te gaan; schakelborden werden veranderd opdat ankerlier en roer gelijktijdig konden functioneren; de brandstofleidingen naar de tanks werden vergroot om het bunkeren in volle zee te vergemakkelijken; het materiaal, trossen etc., werd gereedgemaakt en de "Hr. Ms. Margriet", die meer dan een half jaar lang aan een sleepbootrederij uitgeleend was, ging nog eens extra in groot onderhoud.
Intussen werd in Kinderdijk de "Valk" voor haar eerste buitenlandse reis gereedgemaakt. Kabels werden uitgeschoren om aantasting door zeewater te voorkomen en alles wat beweegbaar was en tijdens het transport niet gebruikt behoefde te worden, werd vastgelast.

Zo lagen begin september "Hr. Ms. Beatrix" en "Hr. Ms. Margriet" met de bok "Valk" in de haven van Vlaardingen te wachten op goed weer om de reis te beginnen. Commandant van "Hr. Ms. Beatrix" was Ltz. II J. Suermondt, tevens divisiecommandant, en over de "Hr. Ms. Margriet" werd het bevel gevoerd door Ltz. II W. P. Jansen. Veel bekendheid was er aan de onderneming die zij zouden beginnen ondertussen niet gegeven, men wilde geen hei roepen voor men over de brug was. Op 26 september 1946 gaven de meteorologische diensten het langverwachte "all clear" en het konvooi voer uit.

Het eerste gedeelte van de reis verliep al meteen niet zonder tegenslag, want "Hr. Ms. Margriet" kreeg onderweg naar Falmouth, Engeland, met vuile brandstoftanks te kampen, waardoor de sleep het Engelse Kanaal pas op het 10 oktober kon verlaten. Na dit weinig goeds voorspellende begin keerde alles zich echter ten goede. Afgezien van een stormdag voor de Spaanse kust verliep de reis naar Curaçao verder perfect. De Azoren werden door het gunstige weer zelfs geheel overgeslagen, om proviand te halen hoefde de "Hr. Ms. Margriet" alleen Madeira nog aan te doen. Via São Vincente, Kaapverdië, waar gebunkerd werd, bereikte de sleep uiteindelijk Curaçao, waarmee de eerste etappe van deze buitengewone tocht achter de rug was. De snelheid, die op 4 knopen geraamd was, bedroeg dikwijls aanzienlijk meer en lag meestal tussen 5 en 6 knopen in. In de Caraïbische Zee werd zelfs de 7 knopen overschreden.

Na aankomst in Curaçao werd de "Valk" in het "Juliana"-dok gevaren en vastgezet. In de compartimenten van de pontons van het dok werd 1.600 ton brandstof en 700 ton zoet water geladen. Op het dek werden twee stoomgedreven pompen aangebracht, die via een flexibele leiding de brandstof en het zoet water naar de sleepboten kon overpompen. De pompen ontvingen op hun beurt stoom van de ketel van de "Valk", die stevig in het dok was vastgelast. De bemanning van Bureau Wijsmuller bestemd voor de "Soegio" was inmiddels uit Holland overgekomen en zo was op 1 december 1946 alles in gereedheid om de laatste en grootste etappe te beginnen.

Kapitein Maarten de Koe van Bureau Wijsmuller werd gezagvoerder van de "Soegio" en zou als zodanig de leiding hebben bij de sleepreis over de Stille Oceaan. Het "Juliana"-dok lag door de zware last van de bok "Valk", de grote lading brandstof, zoet water en proviand met zijn pontonvloer aanvankelijk slechts 15 cm boven de waterspiegel. Omdat in de Caraïbische Zee bovendien veel deining stond, vormde het zwaar geladen dok een moeilijk sleepobject en vorderde men slechts langzaam tot aan het Panamakanaal. Ook na het passeren van het kanaal bleef men met een aanzienlijke deining kampen. De eerste vijfduizend mijl kwam de snelheid dan ook niet boven de 3 mijl uit. Daarna werd de deining minder en bovendien werd het dok door verbruik van brandstof, water en proviand steeds lichter, zodat de gemiddelde snelheid langzaam omhoog ging tot ongeveer 5 mijl per uur.

Op 10 april 1947 kwam de sleep de haven van Soerabaja binnenstomen, waar o.m. Vice Admiraal Pinke, C.Z.M. Ned.-Indië, aanwezig was. Niet alleen was hiermee de grootste sleepreis in de Nederlandse marinegeschiedenis met succes volbracht, maar tevens die van de geschiedenis der Nederlandse sleepvaart.

Het betrof hier voor Bureau Wijsmuller feitelijk een uitbrengreis, want de sleepboten en de sleep bleven achter in Nederlands-Indië.

Meer bijzonderheden van en over deze reis staan in het boek van Anthony van Kampen "Zeeslepers op de evenaar".

Met dank aan Jan Willem Verstrate die de gegevens en de bemanningslijst aanleverde.