

De ondergang van Hr. Ms. K-16

Inleiding

Dit jaar 70 jaar geleden werd op Eerste Kerstdag 1941, na een succesvolle actie op de Noord kust van Borneo de avond tevoren, Hr. Ms. K-16 getorpedeerd door de Japanse Onderzeeboot I-66 waarbij alle opvarenden sneuvelden.

Door tijdgenoten van de commandant van de K-16, maar ook later, is kritiek geuit op zijn handelwijze na zijn succesvolle aanval op die Kerstavond, als zou die mogelijk tot de ondergang van de K-16 hebben geleid. Naar mijn mening volkomen onterechte kritiek.

Onderstaand artikel is een (zeer) verkorte versie van een uitgebreide analyse die ik enige jaren geleden heb gemaakt met betrekking tot de ondergang van Hr.Ms. K-16.

De analyse heeft zich niet alleen toegepast op de K-16 en haar fatale ontmoeting met de I-66 maar is in het bredere verband getrokken van de verrichtingen van de Derde Divisie Onderzeeboten (DOZ-3), bestaande uit Hr. Ms. K-14, K-15 en K-16 (Commandanten respectievelijk LTZ 1 C.A.J. van Well Groeneveld (tevens divisie commandant - CDOZ-3), LTZ 1 C.W.T. Baron van Boetzelaer en LTZ 1 L.J. Jarman).

Dit om een beter inzicht te krijgen in de meest waarschijnlijke bewegingen van de K-16 gedurende de periode direct voorafgaand aan haar ondergang.

Naast in de loop der jaren beschikbaar gekomen informatie uit Japanse bronnen is voornamelijk gebruik gemaakt van oorspronkelijk materiaal afkomstig van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. De belangrijkste gebruikte bronnen zijn: Lijsten van telegrammen, Scheepsjournaal Hr. Ms. K-15, Verslag van de commandant van de K-14 met betrekking tot zijn succesvolle actie nabij Kuching op 23 december 1941 en een afschrift van het dagboek van KLTZ J.J.L. Willinge, chef staf Eskader.



Wat vooraf ging: 20-24 december 1941

In de loop van de middag van 20 december dirigeert CZM vanwege dreiging op de Westkust van Borneo DOZ 3 om de Noord, waarbij 1 boot door de Api-passage naar een patrouille gebied Noord van Borneo moet opstomen. Tevens wordt de order gegeven de vijand aan te vallen. " s Avonds geeft CDOZ-3 aan dat de K-14 door de Api-passage naar de Borneo kust gaat, terwijl de K-15 en 16 patrouillegebieden ten westen van de Api-passage krijgen toegewezen. In de loop van de ochtend van 23 december meldt CZM drie grote kruisers en een jager op een Zuidwestelijke koers ongeveer 100 mijl ten Noorden van Kuching en geeft aan dat de aanval hierop prioriteit heeft. Hierop gaan de K-15 en 16 in opmars naar de Api-passage.

Ondertussen weet de K-14, in haar patrouillegebied Noord van Kuching, in nauwe samenwerking met de Nederlandse vliegboot X-35 contact te maken met de Japanse invasievloot. Op basis van het verkenningsbericht van de X-35 verstuurt CZM een vijandsmelding waarin hij meldt dat ten 230744Z (15.14 lokale tijd) 2 kruisers, 3 jagers, 2 koopvaarders groter en 8 koopvaarders kleiner dan 10.000 ton zijn verkend in een

positie ongeveer 70 mijl Noord van Kuching op koers 216, vaart 6 en geeft DOZ3 opdracht aan te vallen.

Vervolgens vraagt CDOZ3 aan DOZ3 hun positie, waarna de K-15 en 16 kort daarna melden bij het eiland St Petrus (West van de aanloop naar de Api-passage) te zijn. In de avond van 23 december meldt de K-16 Tandjung Datu (en dus de Api-passage) gepasseerd te zijn op koers 100. Uit het scheepsjournaal van de K-15 blijkt dat deze boot Tg Datu ongeveer drie kwartier later te hebben gepasseerd. Uit niets is gebleken dat de K15 en 16 zich bewust waren van elkaars nabijheid.

Ondertussen heeft de K-14 ongeveer een uur voor zonsondergang een nieuwe positie, koers en vaart van het Japanse konvooi gemeld, waarna CZM de K-14 (de vrij overbodige) opdracht geeft aan te vallen. Een aanval die in de avond tot het uiterste wordt doorgezet en die bijzonder succesvol is. Ongeveer 2 uur na afloop van haar succesvolle actie verstuurt de K-14 een aanvalrapport waarin hij meldt op 23 december van 19.30 - 21.30 uur (lokaal) be Oosten licht Tg. Po bij Serawak 3 grote Japanse transportschepen en een tanker te hebben getorpedeerd en tot zinken te hebben gebracht en waarbij alle torpedo's zijn vershoten. Verder wordt gemeld dat de rest van het konvooi nog beNoordOosten van Serawak ten anker ligt en dat de K-14 zonder tegenorder terugkeert naar Soerabaja voor herstel van een diesel en aanvulling van de torpedo's. Tevens wordt opdracht gegeven aan de K-15 en 16 de aanval voort te zetten.

Gebeurtenissen op 24 december 1941, De K-16 valt aan

Op de Hondenwacht van 24 december verlaat de K-16 de Api-passage nabij Tg Datu en is in opmars naar de Japanse

invasievloot nabij Kuching. Onwetend van elkaars nabijheid rondt de K-15 Tg Datu ongeveer drie kwartier na de K-16 en vervolgt haar opmars naar een gebied Noord-Noord-Oost van Kuching en de nabij Tg Sipang (Landtong Noord van Kuching) ten anker liggende invasievloot. Op de Dagwacht bereikt de K-15 haar patrouillegebied en wordt overdag afwisselend diep en op periscoopdiepte gepatrouilleerd en worden verschillende schepen op grote afstand waargenomen. Tijdens de Achtermiddagwacht wordt een aanval uitgevoerd op een Japanse jager die echter mislukt door afdraaien van de jager. Na zonsondergang wordt bovenwater gekomen en gepatrouilleerd en op en neer gehouden terwijl de batterij wordt opgeladen.

Tegen het eind van de ochtend is de K-16 de invasievloot kennelijk dicht genaderd en wordt door haar een vijandsmelding verstuurd waarin ongeveer 10 transportschepen, twee torpedojagers op uitkijk en een watervliegtuigmoederschip worden gemeld nabij Tg Sipang. De K-16 geeft aan na donker te zullen aanvallen.

Het lijkt aannemelijk dat de K-16 na het verlaten van de Api-passage een ten opzichte van de K-15 meer Westelijk patrouillegebied nabij Tg Sipang heeft gekozen (globaal West van de meridiaan van Tg Sipang, 110-20E) en de Japanse vloot, gezien de vrij gedetailleerde vijandsmelding, dichterbij is genaderd. In tegenstelling tot de K-15 die gedurende daglicht onderwater patrouilleerde, heeft de K-16 waarschijnlijk overdag voornamelijk (getrimd) aan de oppervlakte varende de vloot verkend en het situatiebeeld opgebouwd om zo snel mogelijk na zonsondergang, met gebruikmaking van enig maanlicht, toe te kunnen slaan. Aan deze aanname ligt de volgende reden ten grondslag. Deze mogelijke handelswijze van de K-16 komt overeen

met die van de K-14 in de aanloop naar haar aanval de dag tevoren. Bij het in contact komen met en het naderen van het Japanse konvooi (dat op dat moment nog onderweg is naar Kuching) vaart de K-14 aan de oppervlakte en vaart in de latere fase van de nadering tijdens daglicht parallel met het konvooi op ongeveer 9 mijl afstand. Na zonsondergang wordt deze afstand, nog steeds bovenwater varende, verkleind tot 3 ½ mijl. Pas op het laatste moment dat de aanval gaat worden ingezet, op het moment dat een vijandelijk zoeklicht aanflitst, wordt onderwater gegaan. Een afstand van 9 mijl overdag (3 ½ mijl " s nachts) lijkt daarmee een veilige afstand om ongedetecteerd een groot verband in de gaten te houden en het overzicht te behouden. Door bovenwater te blijven is er ook alle gelegenheid om te zorgen voor een volle batterij en een opgetopt hoge druk luchtnet.

Juist omdat de K-16 in haar vijandsmelding aangeeft na donker te zullen aanvallen kan het haast niet anders dat de commandant heeft besloten gedurende daglicht (zo mogelijk) bovenwater te blijven om met een volle batterij en een vol luchtnet de aanval in te kunnen zetten.

Aan het begin van de Eerste Wacht (24 december) ziet de K-15 in het Noorden een grote vuurzuil en vermoedt dat er een benzine schip is getorpedeerd. Even later ziet de K-15 een jager in rook en vlammen staan, terwijl bij een tweede jager ontploffingen als kanonvuur worden waargenomen. De K-15 meldt aan CZM (info K-16) dat zij ten 12.20Z (19.50 uur lokaal) een Japanse jager door artillerievuur vernietigd ziet worden en vraagt welke geallieerde strijdkrachten er bij Serawak zijn. Ruim een uur later meldt CZM dat hem niets bekend is van geallieerde strijdkrachten bij Serawak.

Rond middernacht (24-25 dec) verstuurt de K-16 een aanvalsbericht aan CZM, CDOZ3 en Eskader dat zij 1 torpedojager type Amagiri tot zinken heeft gebracht en dat een aanval op een tweede jager is mislukt. Verder meldt zij tweemaal met dieptebommen te zijn bestookt welke ver mis waren. De K-16 geeft verder aan dat aanvallen op de transportschepen niet meer mogelijk zijn i.v.m. ligging op ondiep water en patrouillerende jagers en tevens dat nog 8 torpedo" s restereren. Uit officiële gegevens is vast komen te staan dat de tot zinken gebrachte jager de Sagiri was en dat deze op 30 mijl ten Noorden van Kuching is gezonken.

De waarnemingen van de K-15, het aanvalsbericht van de K-16 en informatie van Japanse bronnen leiden tot het volgende mogelijke scenario dat zich heeft afgespeeld.

Voor wat betreft de dispositie van de Japanse vloot wordt ingeschat dat de transportschepen tussen de 10 en 20 meter waterdiepte lijnen ten anker lagen ongeveer in een sector NW via Noord tot NO ten opzichte van Tg Sipang op een afstand van 6-8 mijl. Zeewaarts daarvan werden anti onderzeeboot patrouilles uitgevoerd door de Japanse jagers, waaronder Sagiri en Murakumo. Zoals de K-16 had aangegeven in haar vijandsmelding was zij voornemens na donker aan te vallen en zal zij ongeveer een uur na zonsondergang de Japanse transportvloot, vermoedelijk uit een NNW richting, zijn genaderd. Naar alle waarschijnlijkheid is zij daarbij onderwater gegaan om het jagerscherm te penetreren. Rond 19.30 uur heeft de K-16 gelanceerd op de Sagiri en haar tot zinken gebracht, waarna de K-16 twee torpedo" s heeft gelanceerd op de Murakumo welke echter misten. Vervolgens is de K-16 waarschijnlijk tot de conclusie gekomen dat de

transportschepen vanwege hun ligging op ondiep water niet bereikbaar waren en heeft zich terug getrokken naar dieper water, vermoedelijk op een koers tussen N en NW.

Inschatting van de gebeurtenissen op
25 december 1941.

I-66 torpedeert K-16

Ter voorbereiding van de aanval op Borneo, teneinde de olievelden in handen te krijgen, wordt van de 5e "Butai" onderzeeboten de 30e groep bestaande uit I-65 en I-66 vanuit Camrahn-bay (Vietnam) naar Borneo gedirigeerd om de situatie nabij Kuching te verkennen. De I-66 arriveert 16 december voor Kuching en rapporteert weinig activiteit en geringe militaire sterkte. De I-65 en I-66 blijven in het gebied ten Noorden van Kuching / Tg Datu.

Volgens diverse Japanse bronnen zouden op 23 en 24 december door de I-65 twee onderzeeboot detecties zijn gemeld (mogelijk de K-14 respectievelijk K-15 of 16) waarbij het niet tot een aanval komt. Even na middernacht van 24 op 25 december zou een bericht aan de I-66 zijn gezonden alert te zijn op enige ontmoeting met een Nederlandse onderzeeboot.

Uit verschillende Japanse documenten blijkt dat op 25 december om 11.45 (Japan Standard Time = 10.15 lokaal) de "I-66 sighted 35° starboard 5.0 km one large surface navigating sub, and commenced attack movement, and 11.58 (JST) fired one torpedo. After torpedo's running time she heard explosive sound, and confirmed hit", welke aanval per bericht om 13.20 (JST) door de I-66 wordt gemeld.

Na haar aanval op de Sagiri en Murakumo op de Platvoet/Eerste Wacht van 24 december is het laatste levensteken van de K-16 haar aanvalsbericht dat zij rond middernacht, ongeveer drie uur na

haar actie heeft verzonden. Uiteraard is niet bekend wat zich heeft afgespeeld aan boord van de K-16 in de periode van haar aanval op de Sagiri en Murakumo tot het moment van haar ondergang. Daarnaast kan de vraag waarom de K-16 op dat moment, tijdens daglicht, bovenwater voer, nimmer meer met zekerheid worden beantwoord. Desondanks is het mogelijk een beredeneerde inschatting te geven van hetgeen waarschijnlijk die (halve) dag zou kunnen zijn gebeurd. Na haar aanval op de Sagiri en Murakumo en de tegenaanval van de Murakumo op de K-16, heeft deze zich vermoedelijk in eerste instantie met middelmatige vaart (4 -6 knopen) onderwater in een Noordelijke richting uit het actiegebied teruggetrokken. Vervolgens zal zij bovenwater zijn gekomen om de batterij te laden, waarbij tevens van de gelegenheid gebruik is gemaakt haar aanvalsbericht te verzenden. In dit bericht rapporteert zij, naast het melden van de aanval, dat aanvallen op de transportschepen niet meer mogelijk zijn i.v.m. de ligging op ondiep water en de patrouillerende jagers. Ook geeft zij haar torpedorestant van 8 torpedo's op. Dit bericht kan worden gezien als een verzoek om orders. Enerzijds geeft de K-16 aan dat de belangrijkste doelen onbereikbaar zijn, anderzijds dat zij nog over een aanzienlijke voorraad torpedo's beschikt. In afwachting van eventuele orders zal de K-16 haar opties open hebben willen houden: enerzijds gedurende de dag een afwachtingspositie innemen ten Noorden en buiten het Japanse jagerscherm om zo nodig in de avond of nacht een nieuwe poging te wagen de transportschepen (die dan wellicht vertrekken) alsnog aan te vallen. Anderzijds een positie in de aanloop naar de Api-passage in het geval dat zij zou worden teruggeroepen.

Na het verzenden van het aanvalsbericht is de K-16 gedurende de nacht of in de vroege ochtend van 25 december wellicht gedetecteerd door Japanse eenheden, waarop zij onderwater is gegaan om deze te ontwijken. Nadat de dreiging was ontweken kan de K-16 bovenwater zijn gekomen om (hoognodig?) gedurende daglicht de batterij te laden, mede om, afhankelijk van eventuele orders van CZM, zo tegen de avond met een volle batterij een nieuwe nadering en aanval op de transportvloot uit te kunnen voeren. In elk geval is de K-16 om 11.45 (JST = 10.15 lokaal) door de I-66 bovenwater varende verkend en 13 minuten later getorpedeerd en tot zinken gebracht, globaal 60 mijl NW van Kuching.

Om 10.51 (LT) zendt CZM een Hulde sein aan de K-16 en om 11.25 (LT) de order om terug te keren naar Soerabaja. In dit sein wordt de K-15 opdracht gegeven voorlopig in het gebied te blijven ageren op de verbinding tussen Serawak en Indo-China.

In de avond van 25 december stuurt CZM een bericht aan de K-14 en K-16 met instructies over de te volgen route op de terugweg naar Soerabaja. In de avond van 28 december stuurt CZM een bericht aan de K-16 waarin opdracht wordt gegeven per omgaand reu te geven op dit laatste bericht.

In zijn dagboek tekent de Chef Staf van het Eskader op 24 december onder andere op: "K-16 meldt " s avonds 1 jager type Asashio getorpedeerd en 1 gemist; door dieptebommen aangevallen doch ver mis, nog slechts 8 torpedo" s over. Ik bel " s nachts DDMop om te zeggen dat het thans aan CZM order aanvallen in te trekken, aangezien deze de order gaf. Cdt K-16 (Jarman) meldt nl. dat transportsch. onbereikbaar wegens te geringe diepte. Het sein van Jarman was van 12u HW. Ik belde op (25 dec) ±01.30. Het sein van CZM tot terugroepen eerst (25 dec)

12.00) verzonden. Men heeft de nacht voorbij laten gaan om hem terug te laten keren, zeer te betreuren, en wederom een fout in de bevelstechniek".

Er is van verschillende kanten, zowel tijdens de oorlog als daarna, gesuggereerd dat de commandant van de K-16 een onnodig risico heeft genomen en daarmee zijn boot in groot gevaar heeft gebracht door kort na zijn aanval op de Sagiri en Murakumo zijn aanvalsbericht te verzenden. Zo schrijft Dr. Ph.M. Bosscher in 1986:

"Ik meen te kunnen stellen dat onder de gegeven omstandigheden door het ondernemen van dit soort aanvallen op zichzelf geen niet te verantwoorden risico" s zijn genomen. Dit laatste is wel gebeurd in het geval van de actie van de K-16 voor de kust van Serawak. Door zijn succes te melden zo kort nadat het was behaald en terwijl hij zich bij de vijandelijke formatie ophield heeft de commandant zijn boot - helaas moet ik toevoegen onnodig - in groot gevaar gebracht. Toen de marinestaf te Batavia hierop was geattendeerd was de reactie van die zijde - eveneens onnodig - traag. Of, en zo ja in welke mate, een en ander mede de ondergang van de K-16 heeft veroorzaakt zal wel nooit meer kunnen worden vastgesteld".

In zijn dagboek maakt de Chef Staf van het eskader regelmatig opmerkingen over het seinen door onderzeeboten (o.a.):

Op 23 december m.b.t. de aanval van de K-14 nabij Kuching: "Echter te enthousiast met seinen resultaat. Laat hem wachten tot hij goed en wel uit de gevaarlijke buurt is".

Op 24 december: "Bericht K-16 , doch seint te veel".

Kennelijk was men aan Nederlandse zijde nogal beducht over de mogelijkheden van de tegenstander radio uitzendingen in te kunnen peilen. Uit niets is gebleken dat deze beduchtheid, zeker in

dit stadium van de oorlog, terecht was en of het seinen van de K-16 indirect of rechtstreeks tot haar ondergang heeft bijgedragen.

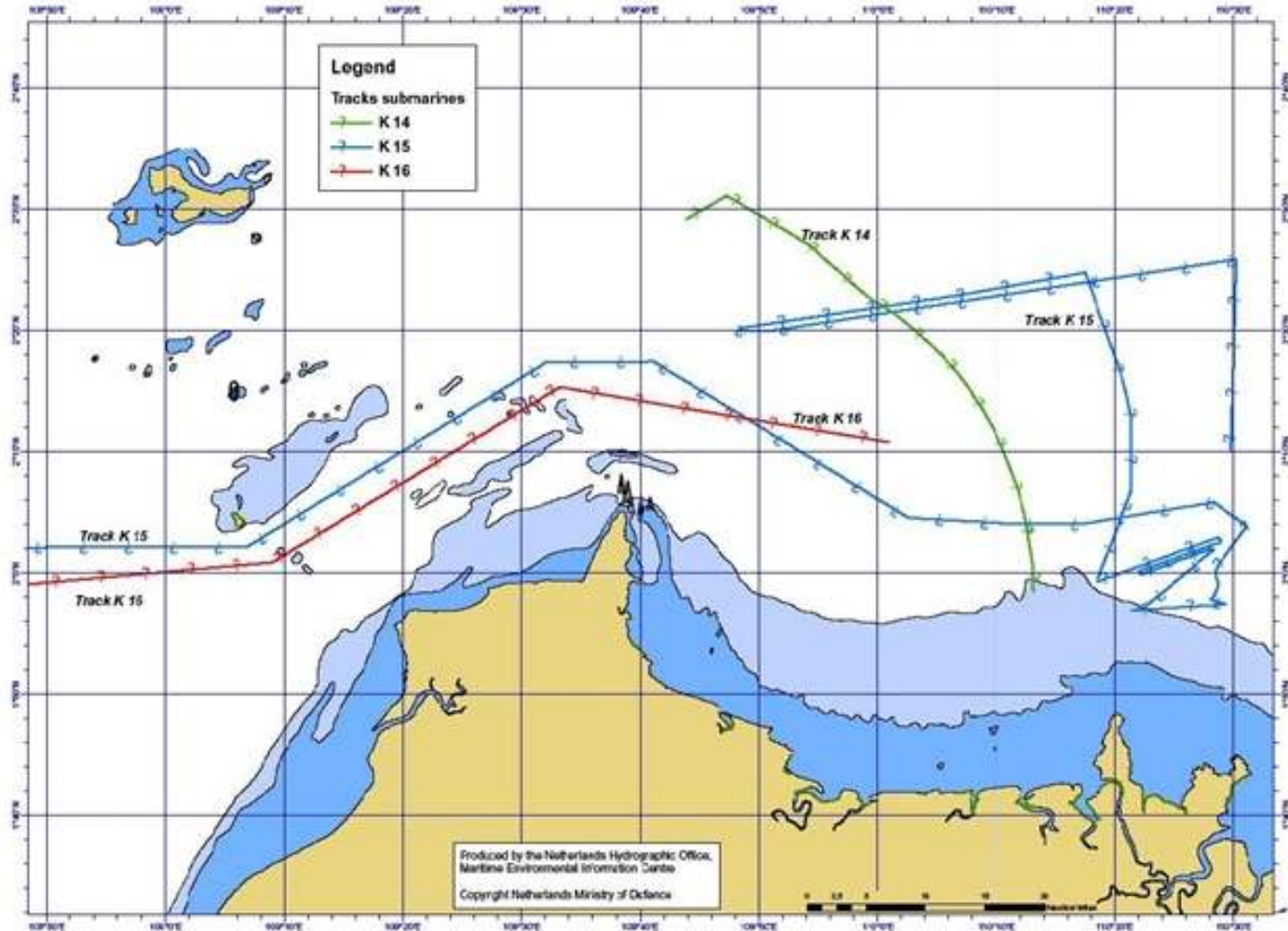
Dat de commandant van de K-16 zijn boot in groot gevaar zou hebben gebracht door kort na zijn aanval op de Sagiri en Murakumo zijn succes te seinen terwijl hij zich nabij de vijandelijke formatie ophield en dat hij daarmee in eniger mate de ondergang van zijn boot zou hebben veroorzaakt, wordt door mij in het geheel niet onderschreven en is in feite een, in mijn ogen, volkomen onterechte beschuldiging. Uiteraard brengt het seinen door een onderzeeboot een bepaald risico met zich mee. Echter dit risico hebben de commandanten van de K-14 en K-15 in gelijke of zelfs nog veel grotere mate genomen, terwijl over hen (omdat zij wel terugkwamen van hun patrouille?) niet het oordeel is geveld dat zij hun boot daarmee in groot gevaar hebben gebracht.

Bosscher stelt in een noot dat ook de K-14 na haar aanvallen haar succes kort daarop in een radiosein meldde, maar dat aangenomen mocht worden dat deze, in tegenstelling tot de K-16, zich al vrij ver van het actieterrein had verwijderd. Blijkens de reconstructie van de bewegingen van de K-14 zou deze op maximaal 15 mijl van het (centrum van het) terrein van actie kunnen zijn geweest op het moment van verbreken radiostilte. Waarschijnlijk niet veel verder dan de K-16 op het moment dat die de radiostilte na haar aanval verbrak.

In dezelfde noot stelt Bosscher dat het sein van de K-14 van direct operationeel belang: "Van Well Groeneveld gaf de twee boten die naast zijn eigen schip tot de door hem gecommandeerde divisie behoorden order om de aanval voort te zetten". Deze opmerking is eveneens betrekkelijk. Het wekt onterecht de suggestie dat de K-16 met zijn bericht

alleen maar zijn succes wereldkundig wilde maken. In feite was de order aan te vallen al (vele malen) gegeven door CZM. Ook het bericht van de K-16 had een direct operationeel belang. Hij meldde immers dat aanvallen op de transportschepen niet meer mogelijk waren i.v.m. ligging op ondiep water en patrouillerende jagers en dat hij nog 8 torpedo's over had. Impliciet vroeg hij CZM in feite om orders.

In zijn boek gaat Bosscher voorbij aan het feit dat ook op andere momenten in de nabijheid van Japanse eenheden door de verschillende onderzeeboten de radiostilte wordt verbroken. In haar nadering op de Japanse transportvloot (met jagerescorte) tijdens diens opmars naar Kuching verstuurt de K-14 twee vijandmeldingen en een bericht aan DOZ3 met de vraag wat hun positie is. De vijandelijke vloot bevindt zich dan op maximaal 25 mijl bij de eerste en maximaal 15 mijl bij de tweede vijandmelding (in beide gevallen waarschijnlijk dichterbij). Ook de K-16 verstuurt een vijandmelding voorafgaand aan haar actie in de avond van 24 december, met daarbij de mededeling na donker aan te zullen vallen. Hierbij zal de K-16 zich niet al te ver van de transportvloot hebben bevonden aangezien verwacht mag worden dat zij de vijand gedurende de dag vanaf enige afstand (maximaal 15 mijl?) in de gaten heeft willen houden. Ook de K-15 verstuurt een bericht in de onmiddellijke nabijheid van de Japanse vloot. Zo ongeveer tegen de tijd dat de K-16 haar aanval op de Sagiri en Murakumo heeft beëindigd verstuurt de K-15 het bericht dat zij een Japanse jager door artillerievuur vernietigd ziet worden en vraagt welke geallieerde strijdkrachten nabij Serawak aanwezig zijn. Op dat moment bevindt de K-15 zich op de rand van, zo niet in (!) het actieterrein.



De vraag “of, en zo ja in welke mate, een en ander mede de ondergang van de K-16 heeft veroorzaakt” kan met een volmondig nee worden beantwoord indien “een en ander” op het sein van de K-16 slaat. Op het moment dat de K-16 haar aanvalsbericht verzond zal de I-66 vrijwel zeker tenminste 15 mijl van de K-16 verwijderd zijn geweest. Het is onmogelijk dat de I-66 op basis van 1 radio peiling (zo die er al was) of in het gunstigste geval op basis van een door middel van kruispeilingen verkregen positie van de K-16 (zonder een bekende koers en vaart) een onderschepping op de K-16 heeft kunnen uitvoeren, om deze bijna 9 uur later binnen zijn torpedobereik van enkele duizenden meters te krijgen. Uiteraard kan de I-66 op basis van het onderscheppen van het bericht van de K-16 een voorwaarschuwing hebben gekregen dat er een vijandelijke onderzeeboot actief was in het gebied. Dat was echter al overduidelijk verkondigd met de “flaming datums” van de vier door de K-14 getorpedeerde schepen en de Sagiri.

Ofschoon ik mij hier wens te onthouden van een oordeel over de “bevelstechniek” op het DDM/hoofdkwartier van CZM, zou de vraag “of en zo ja een en ander .”, indien deze slaat op het trage terugroepen van de K-16, met ja moeten worden beantwoord. Wanneer na het telefoongesprek van de Chef Staf van het eskader met DDM onmiddellijk een sein was uitgegaan naar de K-16 om deze terug te roepen, was deze hoogst waarschijnlijk niet in de buurt van de I-66 gekomen en door haar getorpedeerd.

De conclusie moet luiden dat de ontmoeting van de I-66 met de K-16 geheel toevallig is geweest en dat de I-66 het (dubbele) geluk heeft gehad de K-16 als eerste te ontdekken en met slechts 1 torpedo tot zinken heeft weten te brengen.

“Onlangs is contact geweest met dhr Bosscher. Met de kennis van nu is Bosscher het eens is met de analyse van Van Rooijen en is eveneens van mening is dat de commandant van de K-XVI geen enkele blaam treft”.

R. van Rooijen