

## DE TEGENAANVAL



Henk Bussemaker & Janet van Klink

# DE TEGENAANVAL

**Anton**

**Bussemaker** 1900-1941

**ONDERZEEBOOTCOMMANDANT**

WalburgPers



Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van:  
Karel Doorman Fonds  
Damen Schelde Naval Shipbuilding  
Boekenfonds Elisabeth Grent/ F.J.A.M. van der Helm  
M.A.O.C. Gravin van Bylandt Stichting

Foto's afkomstig uit collectie H.O. Bussemaker, tenzij anders vermeld.

© 2016 Henk Bussemaker en Janet van Klink, p/a Uitgeversmaatschappij  
Walburg Pers, Zutphen

1e druk, 2016  
2e herziene druk, 2017

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

Afbeeldingen omslag:  
Anton Bussemaker (1939). Fotografisch Atelier Riche, Haarlem.  
o 16 tijdens proefvaart. Collectie De Schelde, Vlissingen.

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 enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351 zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

Omslagontwerp: Erwin Bomans, BNO Leucq!, Goor  
Ontwerp binnenwerk: km Grafisch Werk, Utrecht

ISBN 9789462491526  
NUR 680/689

# Inhoud

Voorwoord	7
1. Omstreeks half drie	11
2. Een onafscheidelijke tweeling	15
3. Bewuste keuzes	28
4. Een jong officier	41
5. Een technisch-tactische doorbraak	52
6. De eerste schok	64
7. Oefeningen voor later	74
8. Een nieuwe taak	87
9. De slag om de slagkruisers	99
10. Weerzien met Soerabaja	110
11. Verkocht en verraden	123
12. De tegenaanval	168
13. De redding	181

14. Japanse bezetting 186

15. Zonder Anton 199

16. Naar de Zuid-Chinese Zee 211

17. Een profetische uitspraak 223

Nawoord 231

Overzicht publicaties A.J. Bussemaker 233

Geraadpleegde literatuur 235

Bijlage 1 239

Bijlage 2 241

Noten 243

## Voorwoord

*Want uit den wind  
Scheep ik de kracht  
En van de zee  
Krijg ik de macht  
Het Leven te bevechten!*

(Uit het gedicht *Storm*, Anton Bussemaker, 1921)

Henks vader Anton Bussemaker schreef bovenstaande dichtregels toen hij een 21-jarige adelborst was aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) in Den Helder. Twintig jaar later zou hij zijn woorden omzetten in daden.

De 41-jarige flottieljecommandant van de Nederlandse Onderzeeboten in Nederlands-Indië bracht in de nacht van 11 op 12 december 1941 met Hr.Ms. O 16 vier Japanse troepentransportschepen tot zinken. Deze aanval was het eerste belangrijke succes van de geallieerden in de oorlog tegen Japan. De toen 12-jarige Henk was trots op zijn vader. Korte tijd later volgde het grootste verdriet uit zijn leven.

Drie dagen na de succesvolle aanval liep de O 16 op een mijn en zonk binnen één minuut. Van de 42 bemanningsleden overleefde alleen kwartiermeester Cor de Wolf (1912-1983), na zo'n 35 uur zwemmen, het drama in de Zuid-Chinese Zee. Hij kon als enige een getuigenis aan de wereld afleggen. Hoe kunnen we deze biografie beter beginnen dan met zijn ooggetuigenverslag?

Tussen ons scheiden zich bijna 57 jaren. Voor Henk was het schrijven van een biografie over zijn vader de voltooiing van een lange zoektocht, die begon in november 1941. Hij nam in het vakantiedorp Tretes nabij Soerabaja voorgoed afscheid van hem. Wat had zijn vader bedoeld met de uitspraak 'we zijn verkocht en verraden?' Henk kon het hem niet meer

vragen. De ondergang van de O 16 was bovendien decennialang omgeven door raadsels. Was het een Britse mijn geweest? Had zijn vader, commandant Anton Bussemaker, een cruciale fout gemaakt? De vondst van het wrak in 1995 gaf eindelijk antwoord op de meeste vragen en pleitte zijn vader vrij.

Janet was tien jaar toen haar opa van moederskant vertelde dat de onderzeeboot van zijn oom was gevonden. Op de salontafel in Rockanje lag het artikel uit het *Algemeen Dagblad* met de foto van de twee zoons van de commandant. Het verhaal maakte indruk. Pas bijna twintig jaar na de vondst van het wrak ontstonden de vragen. Wie was Jorinus Langerveld (1906-1941), officier Marine Stoomvaartdienst 1e klasse van de O 16? Hoe was hij omgekomen?

Wij ontmoetten elkaar op 4 mei 2013 tijdens de herdenking van de Onderzeedienst in Den Helder. Twee voor elkaar totaal onbekende personen, maar met een gedeelde geschiedenis. Ondanks ons leeftijdsverschil ontstond al snel een hechte vriendschap. In februari 2015 begonnen we met het schrijven van dit boek, waar Henk eerder alleen aan was begonnen. Voor Janet was de biografie over de commandant van haar oudoom het begin van de beantwoording van veel vragen.

Een boek schrijven doe je nooit alleen. Wij willen alle medewerkers van archieven, vrijwilligers van historische verenigingen en particulieren bedanken voor hun medewerking. Zonder jullie bijdragen, groot of klein, zou deze biografie nooit zo gedetailleerd hebben kunnen worden.

Onze speciale dank gaat uit naar schout-bij-nacht b.d. Jan Spoelstra. De oud-onderzeebootcommandant en voorzitter van de stichting Comité Nabestaanden Onderzeeboten 1940-1945 gaf de nodige aanwijzingen. Mariëtte Bussemaker maakte ondanks haar drukke leven tijd vrij om de biografie in wording over haar opa aandachtig te lezen. Wij danken marinehistoricus Jaap Anten voor zijn inbreng. Hans Mugge heeft veel voor ons betekend bij het selecteren en bewerken van het fotomateriaal.

Jan Maarten Doorman, kleinzoon van schout-bij-nacht Karel Doorman, verdient een bijzonder woord van dank. Hij las alle teksten meerdere malen door, gaf gedetailleerde aanwijzingen en was ons bij het schrijven



op verschillende manieren tot steun. Hij leverde bovendien als actief lid van de Historische Vereniging Oudheidkamer Rhenen en Omstreken cruciaal archiefmateriaal aan over Antons jeugd jaren in Rhenen.

Last, but not least, zijn wij ontzettend veel dank verschuldigd aan Elly Bussemaker-Verduyn den Boer en Pia van Klink-Langerveld. Zij stonden ons op alle mogelijke fronten bij.

Henk Bussemaker en Janet van Klink  
Oegstgeest, najaar 2016



# 1. Omstreeks half drie

## Het verslag van De Wolf (1)

De chef-staf van de Koninklijke Marine in Batavia kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge (1898-1989) ontving eind september 1946 een vijf pagina's tellend rapport. Het was afkomstig uit het Christelijk Marine Tehuis aan de Hoffmanstraat in Soerabaja. De beheerder had het schrijven gevonden in één van de dertig kamers van het gebouw. Te midden van veel andere documenten. Veel daarvan had hij vernietigd.

De beheerder had echter onderstaand rapport bij de afdeling Materieel afgeleverd. De man dacht dat het enige waarde zou kunnen hebben voor de Koninklijke Marine. Het was het verslag van bootsman Cornelis de Wolf over zijn laatste reis met de onderzeeboot Hr.Ms. o 16. De Wolf had dit ooggetuigenverslag als enige overlevende binnen drie weken na de ondergang van de boot geschreven, op verzoek van Commandant der Zeemacht Nederlands-Indië vice-admiraal C.E.L. Helfrich (1886-1962).<sup>1</sup>

Vrijdag 29 november 1941. Wij begonnen 's avonds om 7 uur onze boot klaar te maken om naar zee te gaan. Oorlogstorpedo's werden geladen, accu's dichtgemaakt. De nodige proviand werd aan boord gehaald.

Zaterdagochtend 30 november was de boot klaar. Wij verlieten om 7 uur 's ochtends Soerabaja, met als koers Borneo, later richting de Anambaseilanden. Een dag later kregen wij het bericht om koers te zetten naar Singapore. Daar laadden we olie en verrichtten kleine reparaties aan de dieselmotor.

Zaterdag 6 december vertrokken uit Singapore en gingen richting de Golf van Siam. De stemming aan boord was uitmuntend, verscherpte toestand aan de kim<sup>2</sup>, vier man luchtten op de brug, kalme zee. In de nacht van maandag op dinsdag ontmoetten wij twee Japanse jagers. Deze richtten de zoeklichten op ons. Wij doken naar 40

meter diepte. Schijnbaar hebben ze ons niet opgemerkt, want zij voeren langzaam heen en weer. De oorlog was op dat moment al begonnen, maar bij ons aan boord was dit niet bekend.

Wij bleven overdag onder water. 's Avonds om 7 uur Tank III leegmaken.<sup>3</sup> Wij voeren door in noordelijke richting. Om 7 uur hoorden we de rede van Zijne Excellentie de Landvoogd. Toen wisten we dat de oorlog begonnen was. Alle maatregelen die nog nodig waren werden vlug uitgevoerd. Wij waren nu berekend op onze taak. Overdag sliepen de divisies die geen wacht hadden. Onze oorlogsposten onder water bleven bezet. Woensdagnacht achtervolgden we een Japanse vrachtboot. We lanceerden twee dekbuizen en een boegbuis, maar zonder succes.<sup>4</sup> 's Morgens 5 uur is de achtervolging gestaakt. Wij gingen met daglicht onder water.

Donderdag 11 december kwam omstreeks 8 uur 's avonds een Japans transportschip in het zicht. Alarm. De roergangers kwamen op hun post. Alles ging rustig en kalm. Niemand was zenuwachtig. De vrachtboot voer in de richting van Patani. Wij voeren getrimd op 6 meter, vaart 10 mijl.<sup>5</sup> Het Japanse vrachtschip voer de baai binnen, licht brandde nog op de kust. Dit hielp ons bij onze peilingen. Meneer Einsbergen<sup>6</sup> voerde de navigatie. Om half tien liet het Japanse schip het anker vallen. Toen ontdekten we dat er nog drie schepen lagen, allen geladen. De commandant liet boegbuizen en hekbuizen klaarmaken en we voeren langzaam elektrisch verder.<sup>7</sup> Er stond toen nog 9 meter water, duiken was niet meer mogelijk. De commandant bracht de boot in positie en spoedig volgden er zes achtereenvolgende ontploffingen. Een luid gejuich steeg op van de brug als wel vanuit de centrale. Duimen gingen omhoog en wij voeren terug in de richting van waar wij gekomen waren. Toen wij 4 mijlen uit de wal waren, werden de diesels aangezet en Tank III leegge maakt.<sup>8</sup> 's Avonds om 11 uur werd wijn geschonken op ons mooie succes. In de centrale die als rooksalon dienst deed werd getoost. Iedereen feliciteerde de commandant met zijn succes. Daarna begaf eenieder die geen wacht had zich ter ruste. 's Morgens bij dagwacht kwam een Japanse koopvaarder in zicht. Wij hadden nog een torpe-

do in de tank liggen. Toen de oudste officier, meneer Jeekel, kwam met de mededeling "Jongens weer een Jap" werd de torpedo in minder dan geen tijd uit de tank gehaald en in de torpedolanceerbuis gestopt. Helaas raakten wij hem kwijt door een dichte regenbui, waarin wij kwamen. We voeren verder koers Singapore. Van die dagen valt niets te melden. Overdag onder water. 's Avonds 7 uur boven water. We maakten de laatste twee dagen Tank II en III leeg voor meer snelheid.

Zondag 14 december. Ik krijg de hoofdwacht, zit tot 10 uur in de centrale en ga daarna naar kooi. Schipper Neijmeijer<sup>9</sup> heeft de eerste wacht. Het is mooi weer als ik om 12 uur op de brug ben. Alleen een slechte kim.<sup>10</sup> De schipper is net afgelost door de oudste officier. De commandant is ook op de brug, omdat vanaf half twaalf zoeklichten te zien zijn. Ook wij zien nu en dan vuurstralen, waaruit afgeleid kan worden dat er geschoten wordt. De schipper gaat naar beneden. De commandant blijft nog. Wij maken nog grapjes op de brug over die sufferds, die hun zoeklichten laten branden. Om 2 uur 's nachts komt het zoeklicht boven de kim, koers 165. Wij sturen daarna koers 210 recht op het zoeklicht af.<sup>11</sup> De eilanden<sup>12</sup> moeten nu gauw in zicht komen, om de twintig minuten verschijnt het zoeklicht, met meer spanning volgen wij de richting. Weer wordt het gedoofd, de kim wordt helderder. Wij bevinden ons op de brug met zes personen: de commandant Luitenant ter Zee Bussemaker, de oudste officier meneer Jeekel, ikzelf, Korporaal Machinist Bos, Matroos der 1ste klas Van Tol en Matroos der 2de klas Kruidenhof (één roerganger en drie uitkijken).

Plotseling, het was omstreeks half drie, een hevige klap. Ik zie de boot ter hoogte van de dekbuizen in tweeën vliegen, een geweldige waterzuil vliegt de brug over, gevolgd door een warme diesellucht. De commandant en de oudste officier trachten nog het torenluik dicht te trappen. Dit mislukt. Ik zit met mijn regenjas vast aan het mij-nenttuig, maar weet me los te rukken. De boot zinkt binnen een minuut weg. Daarna lig ik in het water. Ik kijk rond me en vind niets. Ik begin te roepen en krijg antwoord. Verderop drijven de anderen. Ik

zwem naar hen toe, als ik bij hen kom, zijn we allen bij elkaar. Op de commandant na. We roepen hem en krijgen antwoord, maar hij kan niet bij ons komen. Hij lag zeker te ver af. Ik heb hem ook niet meer gezien.