

Kapitein der Koopvaardij Johan Bernard Roeterink (1894-1970)

Tonny Roeterdink

Kapitein der koopvaardij Johan Bernard Roeterink is net voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog in het landelijk nieuws gekomen. Mede door dat nieuws is hem ooit het Kruis van Verdienste verstrekt, een opmerkelijke eer binnen de Roeterink-familietak uit Winterswijk. Dit artikel beschrijft in het kort zijn bijzondere loopbaan en zijn familiegeschiedenis, die ook een Lochemse episode kent.



Johan Bernard Roeterink op een foto, gemaakt door Willafred Studios, 520 N. Charles St. – Vernon 4260 (familiearchief).

Familieleven

Johan Bernard (roepnaam Johan) Roeterink is in Winterswijk (Verlengde Ratumschestraat 28) geboren op 18 februari 1894 als tweede zoon van Gerrit Jan Roeterink (1861-1937) en Geertruida Stoltenborg (1865-1943). Johan Bernard had twee broers en een zus.

Hij trouwde op 22 november 1918 in Winterswijk met Margaretha Elisabeth (Bertha, Berti) ter Borg, die dat jaar bij de familie introk. Begin 1920 vestigde het stel zich in Lochem, in het pand Tramstraat 22. In het zelfde jaar werd daar zoon Gerrit Jan geboren. Het gezin verhuisde nog al eens. Zo werd zoon Martinus (Ino) op 15 november 1922 in Apeldoorn geboren. Dochter Elisabeth Johanna (Bep) Roeterink is weer in Lochem geboren en wel op 24 maart 1928. De familie woonde toen op het adres Zwiepseweg 60. Marie Louise (Lies) was het vierde en laatste kind. Zij werd op 30 september 1929 geboren in Bussum. Zowel Gerrit Jan als Antonie Martinus kwam later in dienst bij NedLloyd. De langste tijd van hun leven woonde het echtpaar aan de Beerensteinerlaan 45a in Bussum. Op latere leeftijd gingen ze naar Son en Breugel. Op 11 augustus 1970 is Johan Bernard overleden in Eindhoven. Zijn vrouw overleed op 28-07-1987 in Son en Breugel.



Margaretha Elisabeth
Roeterink-ter Borg op
22-jarige leeftijd



J.B. Roeterink (rechts) in
militaire dienst (foto's uit
het familiearchief)



Zwiepseweg 60 Lochem, afgebroken ca.
1972 voor bouw bejaardenflat "Zwiepse
Hof" (foto uit het familiearchief).



Foto van de kinderen Bep, Ino, Jan en Lies Roeterink uit het
familiearchief



Beerensteinerlaan 45a, Bussum, bouwjaar 1929 (<https://database.historischekringbussum.nl>)

Koopvaardij

Johan Bernard ging na de middelbare school in 1910 naar de Amsterdamse Kweekschool voor de Zeevaart. In juli 1912 slaagde hij voor het eindexamen afd. A. Zijn zeemansloopbaan begon in september 1912 toen hij zijn monsterboekje ontving. Hij kwam in dienst bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Op 3 december 1913 slaagde hij voor derde stuurman voor de grote stoomvaart. Op 24 juni 1921 volgde het diploma voor tweede stuurman. Vervolgens ontving hij het diploma voor eerste stuurman in 1923. Schepen, waarvan bekend is dat hij erop heeft gevaren tot de Tweede Wereldoorlog begon, zijn: Banka (1923), Saleier (1931), Sembilan (1933), Talisse (1937) en Tabian (1939).



Logo van de Stoomvaart Maatschappij Nederland te Amsterdam
(<http://www.stoomvaartmaatschappijnederland.nl>)

Tweede wereldoorlog

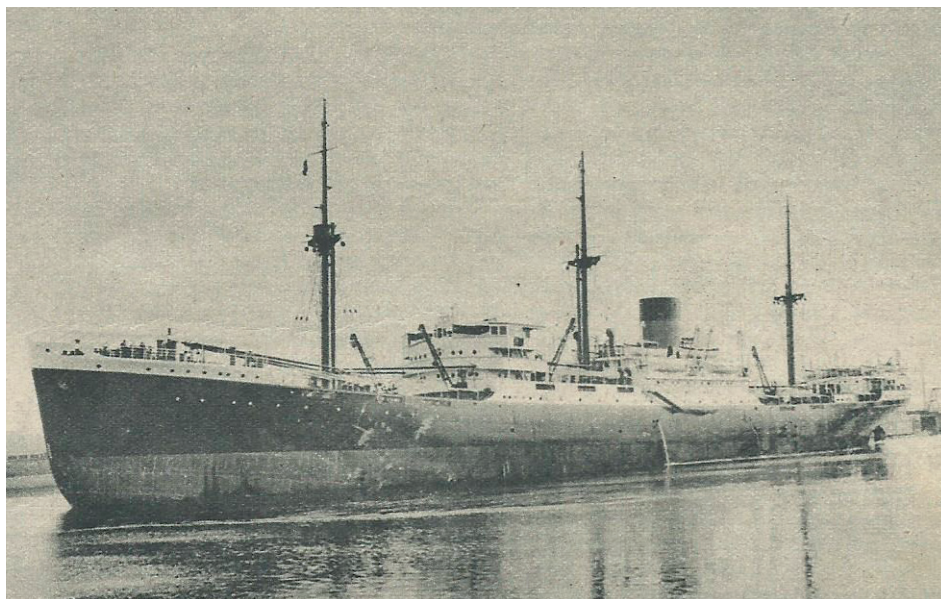
In december 1939 was het 8159 ton metende motorschip Tajandoen voor de eerste keer onder leiding van kapitein Roeterink onderweg van Amsterdam via Antwerpen naar Batavia.

Het vertrek was op 29 november vanuit Amsterdam. Daarna voeren ze naar Antwerpen en daar verlieten ze op 4 december de haven met als bestemming Batavia in Nederlands Oost-Indië. Op 7 december werd 's ochtends vroeg (05:24 uur) ten noordwesten van de havenstad Brest in Bretagne het schip (op dat moment niet in een konvooi) zonder waarschuwing getorpedeerd door de Duitse onderzeeër U 47 onder leiding van de beruchte gezagvoerder Kapitanleutnant (luitenant ter zee) Günther Prien, dus nog voor Nederland officieel in oorlog was met Duitsland.

Prien meldde in zijn logboek talloze neutrale schepen te hebben gezien. En hoewel de Tajandoen ook neutraal was, werd het toch als doel gekozen. De reden daarvoor was dat Prien dacht een (neutrale) tanker te zien in de vier minuten dat hij het schip zag. Voor soortgelijke schepen had hij schietinstructies vanaf 23 november. Maar in werkelijkheid vervoerde de Tajandoen algemene vracht, cement, ijzer en staal.

Het schip werd geraakt aan stuurboord, brak in tweeën en zonk binnen een kwartier. Er waren zes bemanningsleden die het leven lieten. De veertien passagiers (met vijf vrouwen en twee kinderen onder 12 jaar) en de overige 48 bemanningsleden werden gered door het Belgische stoomschip Louis Sheid en het Italiaanse stoomschip Giorgio Ohlsen. De Louis Sheid, met ondertussen alle 62 overlevenden, strandde dezelfde avond nog op rotsen onder water ter hoogte van Warren Point nabij Hope Cove aan de zuidkust van Engeland (ten oosten van Plymouth), mede doordat zij een gelijk lot als de Tajandoen probeerden te vermijden. De reddingsboten van Salcombe haalden met meerdere gevaarlijke trips alle overlevenden van beide schepen op.

In Plymouth werd kapitein Roeterink door de Britse viceadmiraal van dienst ondervraagd. Het interview was ietwat suggestief. De viceadmiraal vroeg of de Tajandoen door een *Duitse* onderzeeboot was getorpedeerd. Roeterink zei dat dat niet het geval was. De viceadmiraal vroeg toen gepikeerd of hij suggereerde dat de Engelsen dat dan gedaan hadden volgens hem. En ook dit ontkende Roeterink. Hij wist wel met enige zekerheid te stellen dat het een onderzeeboot was geweest, maar kon niet de nationaliteit ontwaren. Vandaar de 'neutrale' antwoorden door een kapitein van een neutraal schip. In eerste instantie werd, bij het horen van de luide knal en het zien van een grote steekvlam uit de schoorsteen, niet aan een torpedo gedacht. Maar de aanwezigheid van een licht, ca. vijf meter boven water, deed vermoeden dat een vijandelijk oorlogsschip hen in de gaten hield. En dat het daarmee toch een torpedo moet zijn geweest, die het schip deed zinken.



s.s. Tajandoen 1931-1939 (<http://www.stoomvaartmaatschappijnederland.nl>)

De Tajandoen was het tweede Nederlandse koopvaardijship dat in 1939 werd getorpedeerd. De eerste was de Slie-drecht. Na de Tajandoen was Roeterink in ieder geval nog op de Poelau Roebiah gezagvoerder.

Vanaf 4 september 1941 was kapitein Roeterink gezagvoerder van de Moena. Alsof het drama met de Tajandoen niet genoeg was, overkwam Roeterink hetzelfde op 24 augustus 1942. Hij was toen onderweg van Bombay (India) via Trinidad naar Hampton Roads (Virginia, VS) met het ruim 9200 ton metende stoomschip Moena (niet in een konvooi). De agressor was de Duitse onderzeeër U 162 onder leiding van kapitein Jürgen Wattenberg. Vijf torpedo's of *dummies* misten hun doel. Door de zesde torpedo werd het schip 100 mijl ten oosten Barbados geraakt en tot zinken gebracht. Er waren vier doden te betreuren. De 84 overlevenden werden de volgende dag opgepikt door m.s. Cromarty en naar Trinidad gebracht. Na de ondergang van de Moena was kapitein Roeterink gezagvoerder op de Java (1942-1943), Tabian (1943), Christiaan Huygens (1943), Java (1943-1944).



Links de s.s. Moena aan het zinken (<https://www.history.navy.mil>) en rechts het schip als wrak (<http://www.msabbekerk.nl>)

Na de oorlog

Nederland was vanaf 5 mei 1945 vrij. Het gezin Roeterink had vanaf januari 1945 de hongerwinter doorgebracht in Beemte bij Apeldoorn. Zij konden op enig moment naar Bussum terug. Kapitein Roeterink kwam pas op 6 september 1945 terug van zijn reizen op de oceanen. Dat gebeurde met de Tarakan in de haven van Amsterdam na een afwezigheid van vijf en een half oorlogsjaren in de haven van Amsterdam. Het was het eerste schip van de Stoomvaart Maatschappij Nederland dat terugkeerde in Nederland.

Buurman J. Kleijn uit Bussum meldde dit verslag over de ontvangst van kapitein Roeterink in Bussum in 1945: *"Kapitein Roeterink was onze buurman destijds op de Bussumse Beerensteinerlaan. Ik herinner me goed dat hij midden 1945 terugkeerde na de hele oorlogstijd buiten Nederland doorgebracht te hebben. De ontvangst was groots, en de tuin was*

De „Tarakan” behouden thuis

Een moedig schip in dienst van de bevrijding

De Waarheid 7 september 1945 (<https://www.kb.nl>)

gepavoiseerd met scheepsvlaggen. Roeterink was een joviale zeeman aan de wal na zijn pensionering.”

Roeterink voer daarna op de Johan de Witt (1946), de Johan van Oldenbarnevelt (1946-1947, vervoer van troepen en voor het repatriëren vanuit Nederlands-Indië) en de Rondo (1947).

Onderscheidingen – 1947 en 1956

Voor en in de oorlog lijkt kapitein Roeterink vooral op te vallen, door niet echt op te vallen. De twee keer dat hij wel opviel (buiten zijn wil), was toen zijn schepen getorpedeerd werden. Daarmee kwam hij in de landelijke, regionale en plaatselijke kranten. Ondanks deze tegenslagen deed hij trouw zijn morele plicht voor volk en vaderland en bleef hij helpen met het bevoorraden van vooral Groot-Brittannië en de geallieerde invasietroepen. Ook bij de Nederlandse regering is hij voldoende opgevallen in positieve zin. Bij koninklijk besluit no. 7 van 18 september 1947 ontving hij het Kruis van Verdienste. Dit moet zijn uitgereikt medio oktober getuige een bericht in de *Nederlandsche Transport-courant*. In zijn functie als gezagvoerder bij de Nederlandse Koopvaardijvloot bewees hij meer dan twee jaar lang moedig en met beleid het gezag uitgeoefend te hebben op zijn schip, waarbij continu kans was op grote gevaren door vijandelijke oorlogshandelingen.



Onderscheidingen en versierselen Kapitein Roeterink
(foto uit het familiearchief)

Op 25 februari 1956 ontving hij van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het “Oorlogs-Herinneringskruis” met nummer 27014 met de gesp voor algemene krijgsverrichtingen “Oorlogsdienst Koopvaardij 1940-1945” en de gespen voor bijzondere krijgsverrichtingen “Middellandse Zee 1940-1945” en “Oost-Azië – Zuid-Pacific 1942-1945”.

Van de Amerikaanse regering ontving hij ook onderscheidingen, al is niet bekend wanneer dat is geweest. De onderscheidingen waren “Pacific War Zone Medal (Merchant Navy)”, “Mediterranean Middle East War Zone Medal (Merchant Navy)”, “Atlantic War Zone Medal (Merchant Navy)” en “Combat Bar (Merchant Navy)”.

Bronnen

Document “Kapitein Johan Bernard Roeterink 2020-05-10 v1.01.docx”