

De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd

Onder redactie van Anita van Dissel, Martin Elands,
Hylke Faber en Pieter Stolk

Deze uitgave is een initiatief van Stichting DdM, mede mogelijk gemaakt dankzij financiële steun van het VSBfonds, Stichting Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's-Lands Zeedienst, de Directie der Oostersche Handel en Reederijen, Stichting Ondersteuningsfonds NISS, het Veteraneninstituut en Vereeniging "De Prins Hendrik Stichting" sedert 1874.

Comité van Aanbeveling

Prof.dr.em. Hans Blom, oud-directeur NIOD

Berend van Bon, voormalig gezagvoerder Shell-tankers

Luitenant-generaal der mariniers Ton van Ede, Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht,
Inspecteur der Veteranen

Prof.dr. Henk den Heijer, hoogleraar maritieme geschiedenis Universiteit Leiden

Piet de Jong, oud-premier en voormalig onderzeebootcommandant O 24

Drs. Frits Loomeijer, algemeen directeur Maritiem Museum Rotterdam

Tineke Netelenbos, voorzitter Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

Mr. Boele Staal, voorzitter Comité Nederlandse Veteranendag

Dr. Gerrit Valk, voorzitter Stichting het Veteraneninstituut

Dr. Jolande Withuis, senior onderzoeker NIOD

Afbeelding omslag: Het vrachtschip *Ottoland* zinkt, nadat het op een mijn is gelopen op de Noordzee, ter hoogte van North Shields, 1940. (Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam)

Vormgeving omslag en binnenwerk: Marry van Baar

Druk: Wilco, Amersfoort

Stichting DdM

© 2014 Stichting DdM

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any way whatsoever without the written permission of the publisher.

ISBN 9789461055781

NUR 680

www.uitgeverijboom.nl

INHOUD

WOORD VOORAF 9

HOOFDSTUK 1 – VERPLICHT VAREN. DE INZET VAN DE NEDERLANDSE
KOOPVAARDIJ IN VOGELVLUCHT – Saskia J. Klooster 11

Voorafgaand aan de oorlog 12

Status en positie van de Nederlandse koopvaardijvloot 12

Preventieve maatregelen 13

Oorlogsdreiging 16

In oorlog 22

Netherlands Shipping and Trading Committee 24

Vaarplicht en vaarplichtbesluit 30

Week- of maandbrief 31

Bezitsvordering 32

Beveiliging van de Nederlandse koopvaardijvloot 33

Wereldwijde inzet van de Nederlandse koopvaardijvloot 39

Na de oorlog 48

Verliezen Nederlandse koopvaardijvloot 48

United Maritime Authority 50

Vaarplichtbeloning 51

Onderscheidingen 51

Slot 52

HOOFDSTUK 2 – VAN VERLIES TOT VICTORIE. DE KOOPVAARDIJ IN DE STRIJD
TEGEN DUITSLAND EN ITALIË – Jan Schoeman & Dick Schaap 53

In zwaar weer 54

Neutraal 54

Mei 1940 55

Churchill 59

Gevaren 62

Konvooien 64

Mare nostrum!	69
De hel van het Noorden	72
Kenterend tij	79
Tactieken en technieken	79
Keerpunt	84
Op koers naar de overwinning	86
Epiloog	89

PROFIEL PIET DE VISSER (1923) – <i>Ageeth van der Veen</i>	92
PROFIEL HANS BRUGMAN (1919) – <i>Ageeth van der Veen</i>	98

HOOFDSTUK 3 – WISSELEND TIJ. DE STRIJD IN DE PACIFIC – Christ Klep & Jan Schoeman	104
---	-----

Een zweem van oorlog: 10 mei 1940 – 7 december 1941	104
Ongehinderd	104
Hinder	108
‘Weinig gelukkig...’	109
Banzai! 7 december 1941 – 9 maart 1942	111
Dreiging van Japanse onderzeeboten en vliegtuigen	113
Nederlands-Indië rechtstreeks bedreigd	118
Ter afsluiting: Nederlands-Indië verloren	124
Varen en vechten: 9 maart 1942 – 15 augustus 1945	126
Indische Oceaan	126
Ondina	128
Pacific	131
Japanse wreedheden en het beeld van de bondgenoten	134
Epiloog	137

PROFIEL HUIB VAN TUYL (1920-2014) – <i>Ageeth van der Veen</i>	139
PROFIEL BEREND VAN BON (1917) – <i>Ageeth van der Veen</i>	144

HOOFDSTUK 4 – IN BUITENLANDSE HAVENS. DESERTIE, OPVANG EN WELZIJN – Anita M.C. van Dissel	149
---	-----

De eerste oorlogsmaand	150
In Groot-Brittannië	152
Onrust en oproer	154
Dienstweigering en desertie	156
Reacties op de vaarplicht	156
Bemanningsprobleem houdt aan	157
Strengere maatregelen	159
Omvang van dienstweigering en desertie	160

Zorg voor de zeeman 162

Contact met het thuisfront 162

Arbeidsvoorwaarden 163

De eerste faciliteiten en hulpinstanties 165

Opvang in zeemanshuizen 166**Leven aan de wal 174**

Langs de belangrijkste geallieerde havens 174

Vertier en verlof 175

Gewonden en oorlogsslachtoffers 179

Terugkeer naar Nederland 180PROFIEL WILLEM RIEPMA (1921) – *Ageeth van der Veen* 182PROFIEL PIERRE PEETERS (1922) – *Ageeth van der Veen* 188**HOOFDSTUK 5 – FLINK ZIJN EN MOED HOUDEN. KOOPVAARDIJGEZINNEN
IN OORLOGSTIJD – *Hinke Piersma* 193****Gescheiden levens 193****Financiële ondersteuning 196****Zeemansstand in Zeemanshand 202****Zeemansgraven 205****Flink zijn en moed houden 211****Terugkomst 213****Slot 218**PROFIEL TINUS VAN DEN AKKER (1920) – *Ageeth van der Veen* 220PROFIEL GERARD SCHELLINKHOUT (1919) – *Ageeth van der Veen* 225**HOOFDSTUK 6 – TERUG IN NEDERLAND. DE NAOORLOGSE JAREN
– *Rein Bijkerk* 230****Thuiskomsten van zee 231****Een stoeve financiële afwikkeling 236****Vaarplichtbeloning 238****Goede werken van het Prinses Margriet Fonds 242****Aansprekende monumenten, bescheiden persoonlijk eerbetoon 250****Koopvaardijveteranen en collectieve herinnering 260****NOTEN 269****ILLUSTRATIEVERANTWOORDING 287****BRONNEN- EN LITERATUURLIJST 289****OVER DE AUTEURS EN REDACTEURS 295****INDEX 298**

WOORD VOORAF

Vanaf september 1939 was de oorlog voelbaar voor allen die op zee voeren. Ook schepen uit neutrale landen als Nederland liepen de kans op een zeemijn te lopen of getorpedeerd te worden. Na de Duitse inval in Nederland werden de Nederlandse koopvaardijvloot en haar bemanning wereldwijd ingezet voor de geallieerde oorlogsvoering. Nederlandse schepen vervoerden op grote schaal troepen en materieel, alles wat nodig was voor de strijd tegen de asmogendheden Duitsland, Italië en Japan. Juist door hun kostbare lading waren de schepen een belangrijk vijandelijk doelwit. De koopvaardijopvarenden waren als burger naar zee gegaan, maar werden frontsoldaten, die jarenlang vrijwel geheel verstoken waren van contact met hun thuisfront.

De verrichtingen van de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn gedetailleerd beschreven in vuistdikke, specialistische overzichtswerken, zoals dat van Bezemer (1986) en Von Münching (1978 & 1986). Daarnaast bestaan er deelstudies over specifieke gebieden of schepen alsook persoonlijke herinneringen en fictie. Echter, een handzaam en rijk geïllustreerd overzichtswerk voor een breed publiek met daarin zowel de algemene oorlogsinzet van de Nederlandse koopvaardij als de persoonlijke ervaringen en beleving van de bemanning en hun naasten was er niet. Met deze publicatie vullen wij deze lacune.

De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd is opgebouwd uit zes hoofdstukken, geschreven door verschillende auteurs die elk een ander aspect van de geschiedenis beschrijven. Dit boek begint met een algemene inleiding over de belangrijke rol van de Nederlandse koopvaardij tijdens de oorlog. Vervolgens worden de inzet en ervaringen van de koopvaardijbemanningen op de twee belangrijkste strijdtoneelen behandeld: de Atlantische Oceaan en de Pacific. Daarna komt het zeemansleven aan wal aan bod en de opvang van opvarenden in vreemde havens, gevolgd door een verhandeling over de ervaringen van het achterblijvende thuisfront. De laatste bijdrage beantwoordt de vraag hoe het in Nederland (ver) na de oorlog was gesteld met de steun, aandacht en waardering voor de koopvaardijveteranen en hun gezinnen. Om persoonlijke ervaringen van de koopvaardijveteranen meer gewicht te geven, worden de bijdragen afgewisseld met acht bijzondere portretten. De beeldredactie is verzorgd door drs. René Kok en Maria Somers, beiden werkzaam bij het NIOD.

De indrukwekkende documentaire 'Een vergeten zeemansgeschiedenis' van Goert Giltay en Tineke de Danschutter gaf Stichting DdM de inspiratie om de oorlogsinzet van de Nederlandse koopvaardij ook in boekvorm voor een breder publiek toegankelijk te maken. Gesteund door een gezaghebbend Comité van Aanbeveling ontvingen de stichting en de redactie inhoudelijke en financiële bijdragen van vele organisaties. Deze steun was onmisbaar, evenals de nalatenschap én de hartverwarmende bereidheid van koopvaardijveteranen en hun familie om hun herinneringen met ons te delen.

Anita van Dissel

Martin Elands

Hylke Faber

Pieter Stolk

VERPLICHT VAREN

De inzet van de Nederlandse koopvaardij in vogelvlucht

Saskia J. Klooster

Op 4 mei vertrekt ieder jaar een klein groepje mensen vanaf het Zeemanshuis in Rotterdam richting de Leuvehaven voor een herdenking.¹ Daar, op de hoek met de Boompjes, torent hoog boven de mensen een indrukwekkende scheepsboeg uit – een monument dat ons herinnert aan een vergeten zeemansgeschiedenis.

De inzet van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog is even onbekend als indrukwekkend. In dit hoofdstuk komen, als inleiding op de navolgende hoofdstukken, eerst de status en positie van de vaderlandse handelsvloot en de maatregelen die getroffen werden om deze vloot voor de geallieerde zaak in te zetten aan bod. Voorts is er aandacht voor de regelgeving en het beleid van het Nederlandse kabinet in Londen, de organisatie van de koopvaardij in oorlogstijd en de rol die de handelsvloot innam in de geallieerde oorlogsvoering.



Rotterdam,
4 mei 1989.
Kranslegging bij
De Boeg,
het monument voor
de koopvaardij.
Een trompettist
blaast de Last Post.

Voorafgaand aan de oorlog

Status en positie van de Nederlandse koopvaardijvloot

Voor de Tweede Wereldoorlog was de positie van de Nederlandse koopvaardijvloot uitermate gunstig. Met een omvangrijke en moderne vloot van circa 3.000.000 bruto registerton (brt), wat neerkwam op 4,3 procent van de wereldtonnage, bevond de Nederlandse koopvaardijvloot zich op de zevende positie op de wereldranglijst, voorafgegaan door Groot-Britannië, de Verenigde Staten, Japan, Noorwegen, Duitsland en Italië. Omgerekend per hoofd van de bevolking stond Nederland zelfs op de derde plaats. Met 325 brt per duizend inwoners deed ons land enkel onder voor Groot-Britannië en Noorwegen.

Groot-Britannië	30,5 %
Verenigde Staten	17 %
Japan	8 %
Noorwegen	7 %
Duitsland	6,5 %
Italië	5 %
Nederland	4,3 %
Overige landen	21,7 %

Noorwegen	1575
Groot-Britannië	375
Nederland	325

figuur 1 (links): Verdeling wereldtonnage in procenten 1939

figuur 2 (rechts): Bruto registerton per duizend inwoners 1939

De Nederlandse koopvaardijvloot was daarmee een van de grootste vloten ter wereld. Bovendien stonden de kwaliteit van haar schepen en bemanning buiten kijf. De handelsvloot was relatief jong. Bij het uitbreken van de oorlog was ruim 35 procent van de Nederlandse schepen jonger dan tien jaar. Alleen Japan en Noorwegen overtroffen dit percentage met respectievelijk 40 en 45 procent. Tijdens het interbellum voltrok zich een ingrijpende technologische verandering in de internationale scheepvaartsector: stoomschepen maakten toen plaats voor motorschepen. Nederland liep in deze ontwikkeling voorop. Zo werd onder meer een groot aantal kleinere motorschepen gebouwd voor de kustvaart. Bovendien investeerden met name de op Nederlands-Indië georiënteerde rederijen in motorschepen. Deze rederijen bezaten veelal een solide financiële basis vanwege de regelmatige inkomsten uit de lijnvaart.

Toen de oorlog in september 1939 in Europa uitbrak, was bijna de helft van de Nederlandse schepen gemotoriseerd, terwijl dit wereldwijd nog geen kwart was. De Nederlandse schepen behoorden tot de snelste ter wereld. Dit kwam de concurrentiepositie flink ten goede. Ook het feit dat veel Nederlandse schepen in eigen beheer werden geëxploiteerd, droeg bij aan het belang van de Nederlandse scheepvaart. De Noorse schepen werden bijvoorbeeld voor het overgrote deel gecharterd door buiten-



Het passagiersschip *Oranje* van de Stoomvaart Maatschappij Nederland is op 8 september 1938 gedoopt door koningin Wilhelmina en in het Amsterdamse IJ te water gelaten.

landse vervoerders. De Nederlandse scheepsbouw behoorde eveneens tot de wereldtop. Ons land moest hierin alleen Groot-Brittannië, Duitsland en Japan voor zich dulden. De scheepsbouw werd in de twee laatstgenoemde landen echter zwaar gesubsidieerd.

Preventieve maatregelen

Van oudsher was Nederland voor zijn voedselvoorziening en grondstoffen afhankelijk van het buitenland. Oorlogsdreiging elders vormde daarom een probleem. De overheid wilde de voedsel- en grondstoffentoevoer koste wat het kost veiligstellen. De handelsvloot was hiervoor van cruciaal belang. Toen de politieke spanning in Europa hoog opliep, zag de Nederlandse regering in dat de inzet van de koopvaardij moest worden gereguleerd. De regering had hierbij zowel het landsbelang als economische perspectieven op het oog.

Als gevolg van de toenemende onrust rezen de premies voor molestverzekeringen – een verzekering tegen schade door moedwil van derden – de pan uit. Veel reders kozen er daarom voor een dergelijke verzekering niet af te sluiten, waardoor veel schepen onverzekerd rondvoeren. De Britten losten dit probleem op door de molest te be-

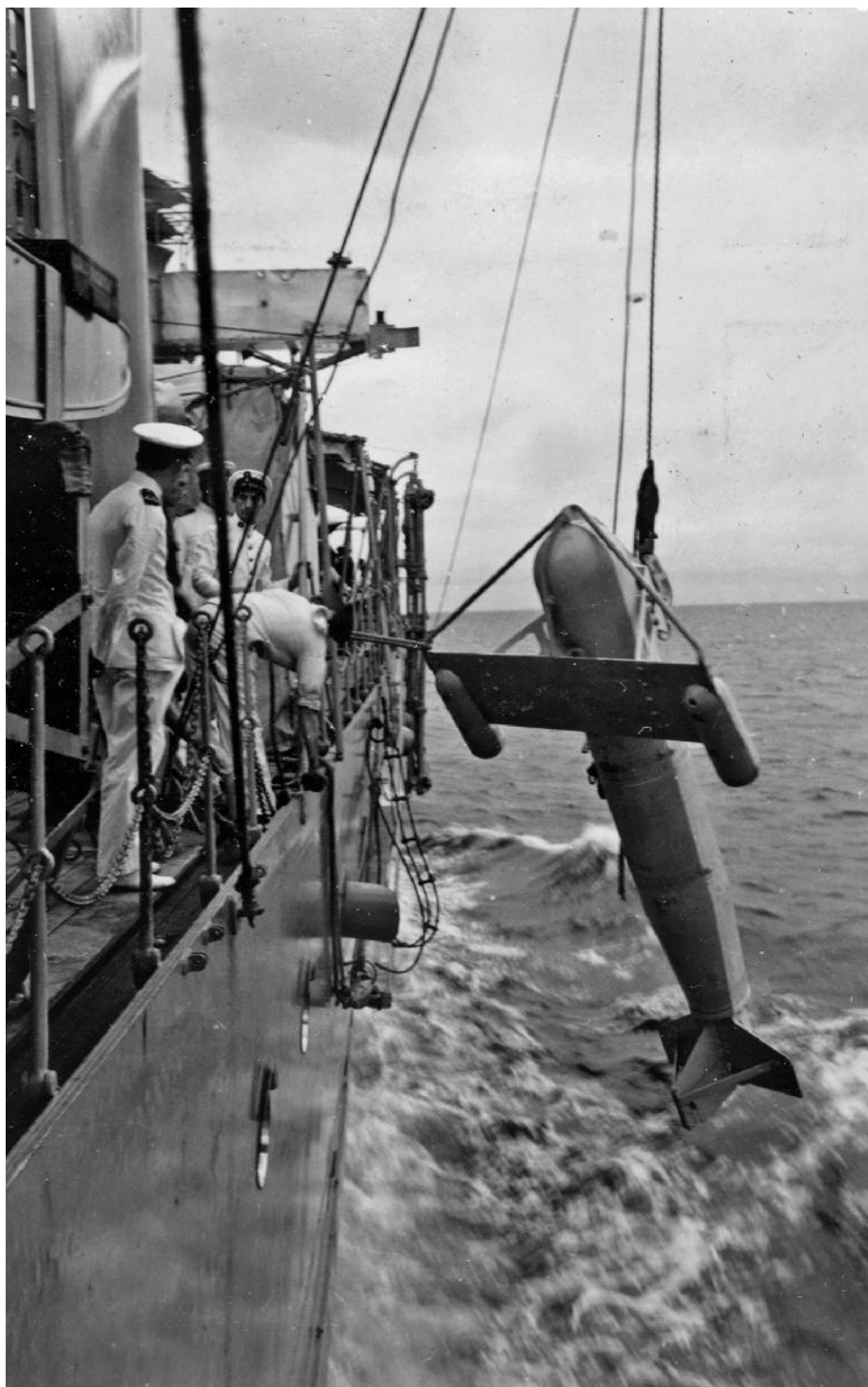
talen uit een gezamenlijk fonds. De Britse molestpremies waren hierdoor veel lager dan de Nederlandse. Bovendien troffen de Britten een regeling waarbij de Britse overheid het overgrote deel van de eventueel op te lopen oorlogsschade zou vergoeden. De Nederlandse Redersvereniging verzocht de Nederlandse overheid derhalve om een Staatsmolestverzekering. Hierdoor konden de Nederlandse schepen tegen een redelijke premie worden verzekerd en de rederijen hun concurrerende positie behouden, en met succes: op 1 juli 1939 trad de Zee- en Luchtvaartverzekeringswet in werking, een verzekering die aanvankelijk werd aangegaan voor de duur van een jaar en enkel gold in vredetijd.

Tegelijkertijd werden de Wet Behoud Scheepsruimte en de Zeeschepenvorderingswet in werking gesteld. De Wet Behoud Scheepsruimte verbood de sloop van zeeschepen of deze in een andere vorm dan als zeeschip te gebruiken. Ook mocht scheepsruimte niet in buitenlandse handen terechtkomen. De Zeeschepenvorderingswet zorgde ervoor dat de overheid in geval van oorlog en andere buitengewone omstandigheden het recht had scheepsruimte te vorderen ten behoeve van het landsbelang. Hiermee werd in het bijzonder de invoer van noodzakelijke voedingsmiddelen en grondstoffen voor de Nederlandse samenleving veiliggesteld.

De minister van Economische Zaken, M.P.L. Steenberghe, richtte op 4 september 1939 het Rijksbureau Zeescheepvaart op dat werd belast met de uitvoering van deze wetten. Het bureau diende ervoor te zorgen dat er voldoende scheepsruimte beschikbaar was voor de aanvoer van voedsel en grondstoffen. De Nederlandse Redersvereniging richtte op haar beurt daartoe het Centraal Bevrachtingsbureau (CBB) op. Het CBB fungeerde als bemiddelaar bij de bevrachting door de verschillende reders. De in 1939 ingevoerde Invoernoodwet beoogde de volledige controle over de invoer te verkrijgen. Invoer zonder goedkeuring van de Nederlandse overheid, verleend door de daarvoor opgerichte Algemene Nederlandse Invoer Centrale (ANIC), werd verboden.

Den Haag, 1939.
M.P.L. Steenberghe,
minister van Economische
Zaken, voert in zijn werk-
kamer overleg met zijn
belangrijkste medewerkers
secretaris-generaal
A.A. van Rhijn (midden)
en directeur-generaal van
Handel en Nijverheid,
H.M. Hirschfeld.





Binnenhalen van een paravaan aan boord van Hr.Ms. Java.

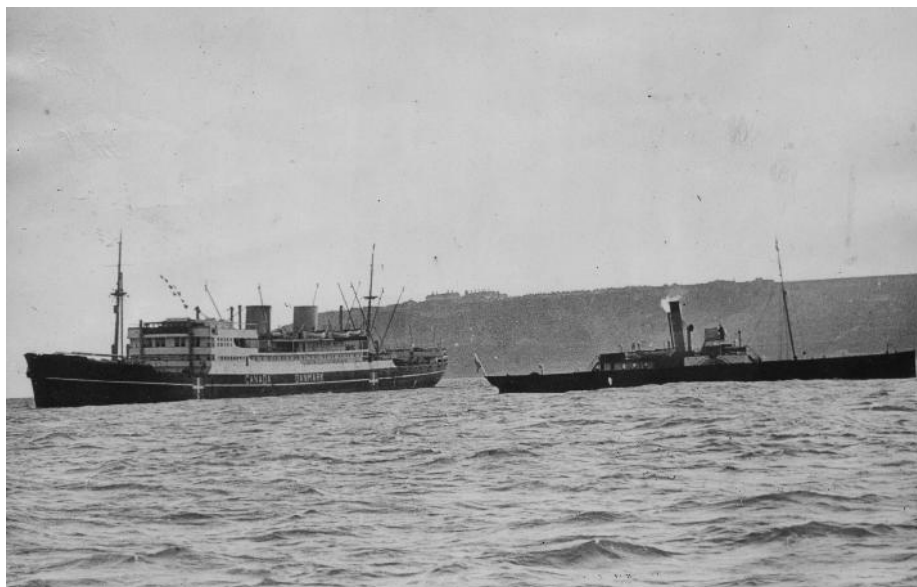
Vanwege de oplopende internationale spanning opende de Koninklijke Marine in april 1939 het Hoofdbureau Zeeverkeer te Den Haag, alsook een aantal ondergeschikte bureaus in diverse havensteden. Deze bureaus dienden in geval van oorlog of oorlogsdreiging de koopvaardij bij te staan, onder meer door de berichtgeving van overheidswege te verzorgen. Daarnaast gaf de marine cursussen handelsbescherming met als doel de veiligheid van de handelsvloot in oorlogstijd te bevorderen. Koopvaardij-officieren vormden de doelgroep. Voor het behalen van het diploma eerste of tweede stuurman ter koopvaardij werd de cursus zelfs verplicht gesteld. Tot 10 mei 1940 volgden ongeveer 2200 officieren de doorgaans vijfdaagse cursus. Aan bod kwamen, onder andere, konvooivaart, luchtbescherming en de beveiliging tegen mijnen en onderzeeboten. Daarnaast werd een zogenaamde Leidraad Handelsbescherming opgesteld, die op ieder koopvaardijship aanwezig diende te zijn.

De Nederlandse regering achtte bewapening van de handelsschepen niet noodzakelijk zolang Nederland niet in oorlog verkeerde. Er was immers veel aan gelegen de neutraliteit te handhaven. Op een aantal recentelijk gebouwde schepen waren echter al wel geschutfundaties aangebracht, en verschillende rederijen kochten bovendien paravanan bij de marine. Een paravaan zorgde ervoor dat de verankeringskabel van een zeemijn werd doorgeknipt of -gesneden, waardoor de mijn kwam bovendrijven en vervolgens eenvoudig onschadelijk kon worden gemaakt. In Amsterdam werd een paravanenatelier ingericht dat voorzag in gratis onderhoud. De paravaan bleek echter al spoedig zo goed als overbodig, daar deze geen bescherming bood tegen de Duitse magnetische mijn.

De Nederlandse regering was zich zeer bewust van het strategische en economische belang van de handelsvloot. Zij probeerde daarom niet alleen de veiligheid van de bemanning te garanderen, maar eveneens te voorkomen dat de zeggenschap over de vloot in handen kon vallen van een potentiële vijand. Op 26 april 1940 kondigde zij derhalve de Wet op de Zetelverplaatsing aan. Nederlandse ondernemingen verwierven door deze wet het recht hun plaats van vestiging naar een ander rijksdeel te verplaatsen. Met name voor de scheepvaart was deze wet een uitkomst. De Nederlandse Redersvereniging verzocht de minister van Justitie daarom begin mei deze wet met spoed in werking te laten treden. Op 8 mei 1940 was het zover. Toen de Duitsers op 10 mei 1940 Nederland binnenvielen, waren er nog geen zetels verplaatst. Daar zou echter spoedig verandering in komen.

Oorlogsdreiging

Toen Groot-Brittannië en Frankrijk in september 1939 Duitsland de oorlog verklaarden, ontstond een discussie over contrabande: lijsten met goederen waarvan strijdende partijen het transport naar de vijand verboden. Het doel was de tegenstander zo de oorlogvoering onmogelijk te maken. Vaak waren deze lijsten dermate veelomvattend dat daarmee tevens economische belangen en de bevolking werden geraakt. Dat gold ook voor neutrale landen. De door Groot-Brittannië en Frankrijk in het najaar van 1939 op-



Controle op contrabande. Een schip van de Britse marine inspecteert op 4 oktober 1939 op de Noordzee een Deens koopvaardijship.



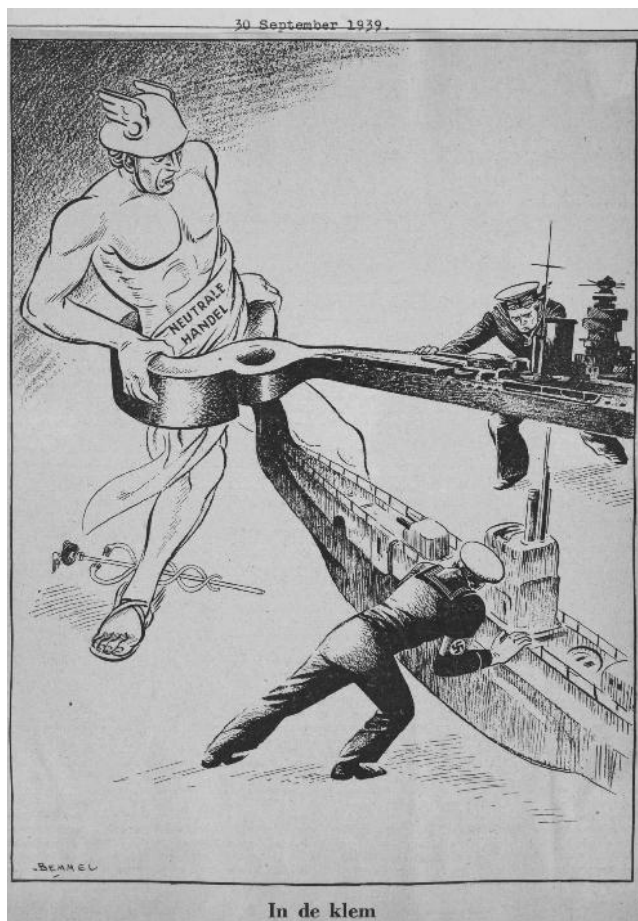
Het originele bijschrift van deze op 13 oktober 1939 gemaakte Engelse persfoto luidde:
'How the British search neutral ships for contraband, somewhere off the English coast.
Officers examining the cargo of a boarded ship "somewhere off the English coast".'

gestelde lijsten waren zo omvangrijk dat de Nederlandse scheepvaart er ernstig door werd benadeeld. Zowel de reders als de regering klaagden hierover met enige regelmaat bij de geallieerde autoriteiten. De Britten en Fransen claimden echter het recht om contrabandecontroles uit te voeren en ook schepen van neutrale landen, zoals Nederland, hieraan te onderwerpen. Bij deze controles werden de papieren met daarop de lading en bestemming van het schip nagegaan, met de nodige vertragingen als gevolg. Bovendien werden regelmatig ladingen van Nederlandse schepen tot prijs verklaard, hetgeen betekende dat de lading werd geconfisqueerd. Een schip met verdachte lading werd dan naar een Britse of Franse haven opgebracht. Daar werd de lading vervolgens door een prijsgerecht, een speciaal voor dit doel opgerichte rechtbank, al dan niet tot buit verklaard. Ook voedsel kon worden aangemerkt als contrabande, bijvoorbeeld omdat de lading was bestemd voor de vijand of omdat een te grote voedselvoorraad in een neutraal land in vijandelijke handen kon vallen. De geallieerden hielden daarom toezicht op de voorraden in Nederland met het oog op een mogelijke Duitse inval.

Het had er alle schijn van dat prijsverklaring soms handig werd ingezet om aan waardevolle goederen te komen. De Nederlandse reders sjoemelden op hun beurt zo nu en dan met de papieren om te voorkomen dat een lading tot prijs werd verklaard. Dit bleef veelal niet onbestraft: ladingen werden ofwel alsnog in beslag genomen of de geallieerde autoriteiten vroegen de Nederlandse reders om tekst en uitleg.

Uiteraard wilde de Nederlandse regering dat de voor de Algemene Nederlandse Invoer Centrale bestemde goederen geveijwaard zouden blijven van aanhouding en prijsverklaring. Indien schepen toch werden opgebracht naar geallieerde havens, wilde de centrale het oponthoud in die havens tot een minimum beperken. Daarom werd op 26 oktober 1939 de Commissie voor Aangehouden Ladingen (COVAL) geïnstalleerd, met als doel geconfisqueerde Nederlandse schepen en ladingen zo vlot mogelijk vrij te krijgen.

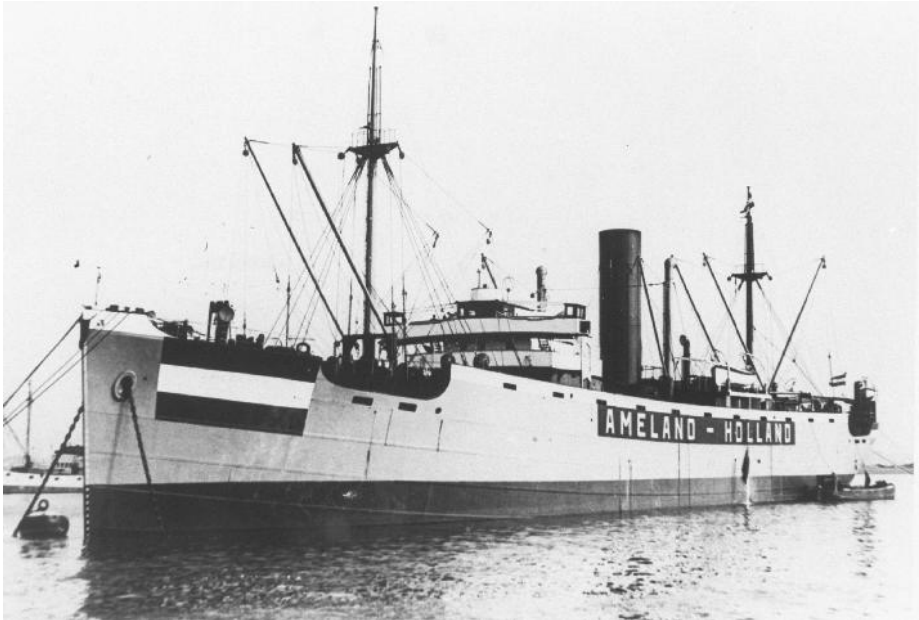
De grootste dreiging voor de Nederlandse scheepvaart kwam echter niet van geallieerde, maar van Duitse zijde. Een door de Duitsers uitgevoerde contrabandecontrole kon veel ernstiger gevolgen hebben dan een geallieerde controle. Zo stuitte de motor-tanker *Slidrecht*, nadat deze met gunstige afloop door een Britse controle te Gibraltar was gekomen, op 17 november 1939 's avonds ten westen van Ierland op een U-boot. Vanaf de onderzeeboot werd geseind een boot met de papieren van het schip te sturen. Vanwege het ruwe weer werd besloten een reddingsboot richting de onderzeeboot te laten gaan. De Duitse commandant vroeg naar de lading en bestemming van het schip. De *Slidrecht* was met een lading aardolieproducten onderweg naar het in neutraal gebied gelegen Trondheim (Noorwegen). De Britse controleofficier had de kapitein echter bij de contrabandecontrole opdracht gegeven zich eerst in Kirkwall (op de Schotse Orkney Eilanden) te melden. Daarmee was de bestemming, aldus de Duitse commandant, een vijandelijke haven. Hij besloot derhalve het schip te torpederen. Dit liet de kapitein slechts luttele minuten om ook de tweede reddingsboot te strijken. De eerste reddingsboot kwam zonder zeil en kompas dagen later en tientallen mijlen ver-



Karikatuur van Van Bommel in het tijdschrift *De Zakenwereld* van 30 september 1939 over de moeilijke economische positie van de neutrale landen in oorlogstijd: in de tang genomen door Engeland en nazi-Duitsland.

der aan voor de Schotse kust. Van de tweede reddingsboot is nooit meer iets vernomen. Na protesten van de Nederlandse regering bij de Duitse autoriteiten bleek dat de Duitsers meenden naar eer en geweten te hebben gehandeld. De Duitse commandant zou voor de drenkelingen meerdere SOS-seinen met een nauwkeurige plaatsbepaling hebben verstuurd. Bovendien meenden de Duitsers in hun recht te staan, aangezien de kapitein van de *Sliedrecht* in Gibraltar een document had ondertekend waarin hij beloofde Kirkwall te zullen aandoen. Dit was voor Duitsland reden genoeg voor torpedering van het schip. Nederland zat dus klem tussen de bepalingen van geallieerde en Duitse contrabandecontroles. Het werd echter nog erger.

Het Nederlandse motorschip *Tajandoen* werd op 7 december 1939 zonder enige waarschuwing door een U-boot getorpedeerd, terwijl het schip alle neutraliteitskenmerken voerde: op de boeg de nationale vlag en midscheeps de naam van het schip in helderwitte letters. De Duitsers leken niet bepaald onder de indruk te zijn van de Nederlandse neutraliteit en door deze grove schending van de neutraliteit vielen er mensenlevens te betreuren.



Het vrachtschip *Ameland* eind 1939, begin 1940. Evenals bij veel andere Nederlandse schepen was midscheeps de naam van het schip in helderwitte letters aangebracht en voerde het schip op de boeg de Nederlandse vlag om de neutrale status te benadrukken. Op de ochtend van 18 februari 1940 werd de *Ameland* getroffen door een torpedo van de Duitse U-10. De 48 bemanningsleden sprongen overboord en werden later opgepikt door een Nederlands schip.

Ook luchtaanvallen waren al in de neutraliteitsperiode een bedreiging voor de Nederlandse scheepvaart. Met name voor de kustvaart en visserij was de overlast groot. De Nederlandse overheid ontving hierover talloze klachten. Daarom verzocht zij de Duitse autoriteiten alles in het werk te stellen om herhaling te voorkomen. Het was echter lang niet altijd duidelijk dat het ook daadwerkelijk om Duitse vliegtuigaanvallen ging. Bovendien was het aannemelijk dat voor de Duitse vliegers de neutrale Nederlandse schepen niet altijd herkenbaar waren, bijvoorbeeld door het varen zonder licht of in de nabijheid van een geallieerd konvooi.

Een ander groot gevaar voor de Nederlandse scheepvaart waren mijnen. Het eerste Nederlandse koopvaardijship dat tijdens de Tweede Wereldoorlog aan het oorlogsgeweld ten prooi viel, was het stoomschip *Mark*. Dit schip liep op 9 september 1939 in de Noordzee op een mijn en zonk. Hoewel er ook schepen op geallieerde en soms zelfs Nederlandse mijnen liepen, vormden met name de Duitse mijnen een risico. De Nederlandse sleepboot *Zwarte Zee* werd eind november 1939 gecharterd om escortediens- ten te verrichten. Het schip werd uitgerust met paravanen en moest Nederlandse schepen van Hoek van Holland naar de Rede van Duins (de Downs) vergezellen. Toen een aantal geallieerde en neutrale schepen ondanks de paravanen op Duitse mijnen liep, werd duidelijk dat het hier een nieuw type mijn betrof. Op 23 november 1939 de-



Opvarenden van de Britse marine gooien op 26 januari 1940 magnetische mijnen uit voor de Engelse oostkust.



Het bevestigen van degaussing aan een onderzeeboot door de Koninklijke Marine in 1939.

monteerde een Britse marineofficier met gevaar voor eigen leven een dergelijke mijn en constateerde dat het een magnetische mijn betrof. Het bestaan van magnetische mijnen was weliswaar bekend, maar ze waren nooit eerder gebruikt. Paravanen boden hiertegen geen bescherming en de escortediensden werden daarom afgeschaft. Een zogenaamde *degaussingkabel*, oftewel demagnetiseringskabel, moest in het vervolg uitkomst bieden. Deze kabel hief het magnetisch veld van een schip op, waardoor de mijn niet tot ontploffing kwam. In rap tempo werden de Nederlandse schepen van een dergelijke kabel in de huid van het schip voorzien.²

In oorlog

Op 10 mei 1940 viel het Duitse leger Nederland binnen. Hoewel het Bureau Zeeverkeer kort na de inval orders verstrekke aan alle havenmeesters om binnenliggende schepen te laten vertrekken, bleek dit in de praktijk vaak onmogelijk te zijn. De Duitse luchtmacht wierp magnetische mijnen af voor de Nederlandse kust waardoor onder andere de Nieuwe Waterweg niet meer bevaarbaar was.

Geen enkel Nederlands koopvaardijship wist uit de haven van Rotterdam te ontkomen. De *Aldebaran* en *Alkaid*, een dag eerder uit Vlissingen vertrokken, kwamen midden in het oorlogsgeweld in Rotterdam aan. Het luxueuze passagiersschip *Statendam*, de trots van de Holland-Amerika Lijn (HAL), brandde als gevolg van gevechten op de Wilhelminakade geheel uit. Stoomloodsvaartuig 19, dat als bewakingsvaartuig dienstdeed bij de Koninklijke Marine, ging in de Nieuwe Waterweg door een magneti-



De 21-jarige Gerard Keislair uit Den Haag fotografeerde op 15 mei 1940 met zijn eenvoudige fototoestel aan de Wilhelminakade in Rotterdam het vier dagen eerder in brand geschoten luxe passagiersschip *Statendam*.