

DOLLART

Dit is de tijd van "veertig jaar na dato" en terecht. Er zijn mijlpalen in de geschiedenis die nopen tot bezinning en herdenking van wat achter ons ligt. Zo ook nu, en er is veel over geschreven de laatste maanden: oorlogstijd, verzet, collaboratie en alles wat er in die vijf jaren voor de bevrijding in 1945 is geschied. Ook over marine en koopvaardij gelukkig, die toch zo'n belangrijke bijdrage geleverd hebben bij die uiteindelijke zegeviering. Zelden wordt in deze verhalen over de koopvaardij gerefereerd aan het feit dat het de tweede maal was dat ons land met de verschrikkingen van een zeeoorlog te maken kreeg. Weliswaar bleef Nederland in de jaren 1914-1918 neutraal. Maar dat wil niet zeggen dat deze ongemerkt aan koopvaardij en scheepsbouw zijn voorbijgegaan. Er gingen nogal wat schepen verloren door torpedering, op mijnen lopen, beschieting en bombardering. Maar ook door inbeslagname, zowel door Duitsland als de geallieerden, door vermissing en door nautische fouten. Voor een groot deel van de laatste twee categorieën geldt dat deze in vele gevallen ook toe te schrijven zijn aan oorlogsomstandigheden. Gedoofde kustlichten, opgenomen lichtschepen en boeien bemoeilijkten de navigatie. Het is overigens opvallend dat vooral bij de kleine-vaartschepen het aantal door nautische fouten verloren gegane schepen opmerkelijk groot is. Naast de 40 door directe oorlogsomstandigheden teloor gegane vaartuigen met 5.470 brt en 5 slachtoffers, zijn er 29 (4.168 brt) met 17 omgekomen, die zijn gestrand, lekgeslagen of op andere wijze vergaan. Niet minder dan 23 (2.919 brt)

en een totaal van 107 bemanningsleden gingen verloren door vermissing.

Het totaal der verliezen voor de Nederlandse koopvaardij bedroeg niet minder dan 221 schepen van alle categorieën, waarbij 568 slachtoffers te betreuren waren. Dat valt toch echt niet in het niet bij de 525 schepen, 3310 opvarenden (waarvan 1396 buitenlanders), die de Tweede Wereldoorlog ons heeft gekost. Gezien dan het feit dat wij toen neutraal waren. Vandaar mijn behoefte in deze tijd eens eenmaal aandacht te vragen voor één episode uit die nog zoveel minder gedocumenteerde geschiedenis van onze koopvaardij. Dat is dan het verhaal van "De Dollart". Maar eerst iets over

Scheepvaart en scheepsbouw in de Eerste Wereldoorlog.

Behalve de oorlogsverliezen werden er, in het bijzonder de eerste jaren, nogal wat schepen aan de Nederlandse koopvaardij onttrokken door verkoop naar het buitenland. De prijzen voor tweedehands schepen liepen pijlsnel op. Werd kort voor de oorlog voor 10- à 12-jarige schepen in de categorie van 6000 tot 8000 ton per ton draagvermogen f 50.- betaald, eind 1915 was dit al tot f 200.- opgelopen. Enkele kleinere maatschappijen verkochten zelfs hun hele schepenbezit naar het buitenland, zoals de uit 1901 daterende Stoomvaart Mij. "Tromp" (J.F. en F. Schellen), die in 1915 haar drie schepen naar Noorwegen verkocht. Geen van de drie zou de oorlog overleven.

Deze uittocht van schepen vermocht de goegemeente in Nederland en zelfs de regering niet te verontrusten. In een adres aan de minister van landbouw, nijverheid en handel van 31 juli 1915 sprak de Kamer van Koophandel en fabrieken te Nijmegen zijn veront-rusting uit over deze gang van zaken en vroeg of er niet een verbod op de uitvoer van schepen zou moeten komen. Maar de minister meende dat er alsnog geen ingrijpende maatregelen van regeringswege vereist waren. In deze kringen achtte men het eigenlijk wel een voordeel voor de Nederlandse koopvaardij indien men oudere tonnage af zou stoten, mits deze vervangen zou worden door nieuwbouw. Maar dat bleek niet zo eenvoudig.

Er werden nogal wat Nederlandse hellingen in beslag genomen door voor het buitenland in aanbouw zijnde schepen. Voorts werd het scheepsbouw materiaal nogal schaars, waardoor de opleveringen vaak aanzienlijk vertraagden. Maar wel namen de scheepsverliezen voor de Nederlandse vloot toe, ook door verkoop naar elders. Geen jaar na zijn uitspraak, was 's ministers mening dan ook veranderd en lag er de schepenuitvoerwet op tafel, waarbij het zonder vergunning van de minister verboden werd schepen naar het buitenland te verkopen.

In 1916 werd deze nog van kracht.

De scheepsbouwage

Rond deze tijd werd een nieuw verschijnsel in de scheepvaart duidelijk. Er kwam een drang om nieuwe schepen te bestellen en niet alleen door gevestigde rederijen. Een ieder leek de verwachting te koesteren, dat na het beëindigen der wereldoorlog, straks kapitalen te verdienen zouden zijn in de scheepvaart. Klaarblijkelijk waren er drommen Nederlanders, die bereid waren geld te steken in nieuwe scheepvaartbedrijven. Zo werden er in 1916 een tiental nieuwe rederijen opgericht, in 1917 het dubbele daarvan. Een daarvan was dan de Stoomvaart Maatschappij "Bestevaer", die in 1916 te Amsterdam was opgericht. Opmerkelijk is ook dat door de geringe mogelijkheden, die er in feite waren, men elkaar vliegen trachtte af te vangen. In aanbouw gegeven schepen werden doorverkocht. Sommige der nieuwlichters zijn nooit aan schepenbezit toegekomen en verdwenen weer geruisloos van het

■ De volgetuigde "De Dollart" klaar aan de werf. De gevoerde zeilen van voren af gerekend zijn buitenkluiver, kluiver, binnen-(achter)kluiver en stagfok. Aan de masten schoenerzeil met voor-gaffeltopzeil, grootzeil met grootgaffeltopzeil en bezaan met bezaan-gaffeltopzeil.



De maritieme sector: noodzakelijk voor overleven.

Het jaar 1945 is de meest recente negatieve mijlpaal in de nationale historie. Net als in 1815 behoorden we bij de overwinnaars maar evenzeer waren we als land en als volk verarmd en was de economie een chaos. Ook nu volgde een nieuwe klap toen Indonesië onafhankelijk werd. Men zou mogen verwachten dat de lessen uit het verleden duidelijk waren en dat de maritieme sector zou worden gestimuleerd om de economie uit het slop te trekken. Gedeeltelijk is dat ook gebeurd door steunoperaties aan de koopvaardij en de scheepsbouw en door grote waterstaatkundige werken. Maar de aandacht voor de nautische activiteiten is incidenteel en niet gestructureerd. Het debacle van het RSV-concern draagt niet bij aan de bereidheid van regering en volksvertegenwoordiging om de maritieme bedrijfstak bijzonder ter wille te zijn; zie de aflopende steun aan van der Giessen-de Noord.

Toch is dat jammer. Historisch en geografisch is Nederland een maritieme mogendheid. Het gebeuren rond de zee en de overzeese handel past kennelijk goed in onze volksaard. Desondanks zijn we ons nauwelijks bewust van de grote betekenis die de zee en de scheepvaart ook nu nog voor ons hebben. Van alle 1000 schepen op de wereldzeeën zijn er 50 onderweg van of naar een Nederlandse haven. Want Singapore ook mag beweren, Rotterdam is nog altijd met voorsprong de grootste haven ter wereld. Tweederde van alle goederen die ons land binnenkomen of verlaten, 62% om precies te zijn, komen of gaan over zee. De nautische sector is goed voor 33% van de nationale productiecapaciteit, 20% van de werkgelegenheid en 45% van alle investeringen.

Met cijfers*) kan alles bewezen worden en daarom een aantal voorbeelden dicht bij huis. In 1940 kende ons land een dicht netwerk van kleine buurtwinkels en groothandels. Die hadden allemaal een bedrijfsvoorraad van een paar weken in huis. Er zat zoveel in de pijn dat pas na 1 à 1½ jaar bezetting grote tekorten kwamen. Vandaag de dag is er een veel minder dicht netwerk van grote supermarkten. Die streven naar minimale voorraden want dat kost geld. Dus rijden er 's nachts grote opleggers door het

land om de zaken te bevoorraden vanuit enkele centrale distributiecentra en productie-eenheden dicht bij de havens. Het gevolg is duidelijk: omdat 55% van onze voedselbehoefte per schip wordt aangevoerd zullen we binnen enkele weken grote tekorten krijgen als de scheepvaart om wat voor reden ook zou uitvallen. Ons natje en ons droogje is alleen maar verzekerd bij een onbelemmerd scheepvaartverkeer.

- De auto, de heilige koe van onze tijd, levert een even ontvullend beeld. Erts voor carrosserie en motor, rubber voor de banden, jute en katoen voor de bekleding; het komt allemaal van overzee. Een heleboel van onze Japanners en Amerikanen arriveren zelfs kant en klaar per schip. Maar het belangrijkste is de wel erg duur geworden benzine. Meer dan 90% van alle olie die we gebruiken komt per tanker in onze havens aan. Als die aanvoer stopt volgt de grote stilstand.

Of we het leuk vinden of niet, Nederland en de Nederlanders en ook U waarde lezer, zijn afhankelijk van de zee en de scheepvaart. Het is zorgelijk dat de Nederlandse koopvaardij nog maar 55% dekt van de nationale behoefte aan scheepsruimte, ruwweg de helft. We zijn afgezaakt van vrachtaarders van Europa tot een vervoervragend land. Steeds meer wordt aan die vervoersvraag voldaan door schepen uit het Oostblok, de Sovjetvloot voorop. Het is geen vrolijk-stemmen-gedachte dat we afhankelijk zijn geworden van de nukken en luimen van de rode beer die intussen aardig heeft leren zwemmen.

Een maritieme strategie

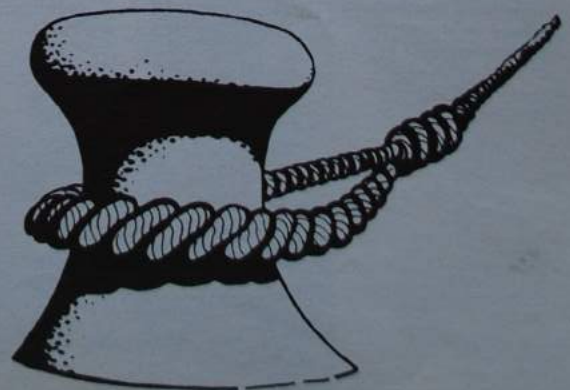
In haar adviezen aan de regering heeft de commissie Wagner geconstateerd dat de Nederlandse economie niet alles meer kan behappen. We zullen ons moeten beperken tot die gebieden waarin we als land goed zijn en een voorsprong hebben op anderen. De regering moet op die terreinen een samenhangend beleid voeren en zorg dragen voor stimulansen en coördinatie. In iets andere zin is die aanbeveling herhaald door Dr. Wisse Dekker, de topman van Philips. Op een congres dat onlangs in Wenen werd gehouden over de Europese economie in het jaar 2000 pleitte hij voor investeringen in gebieden waar internationaal kansen liggen en waar specifieke know-how aanwezig is. Het

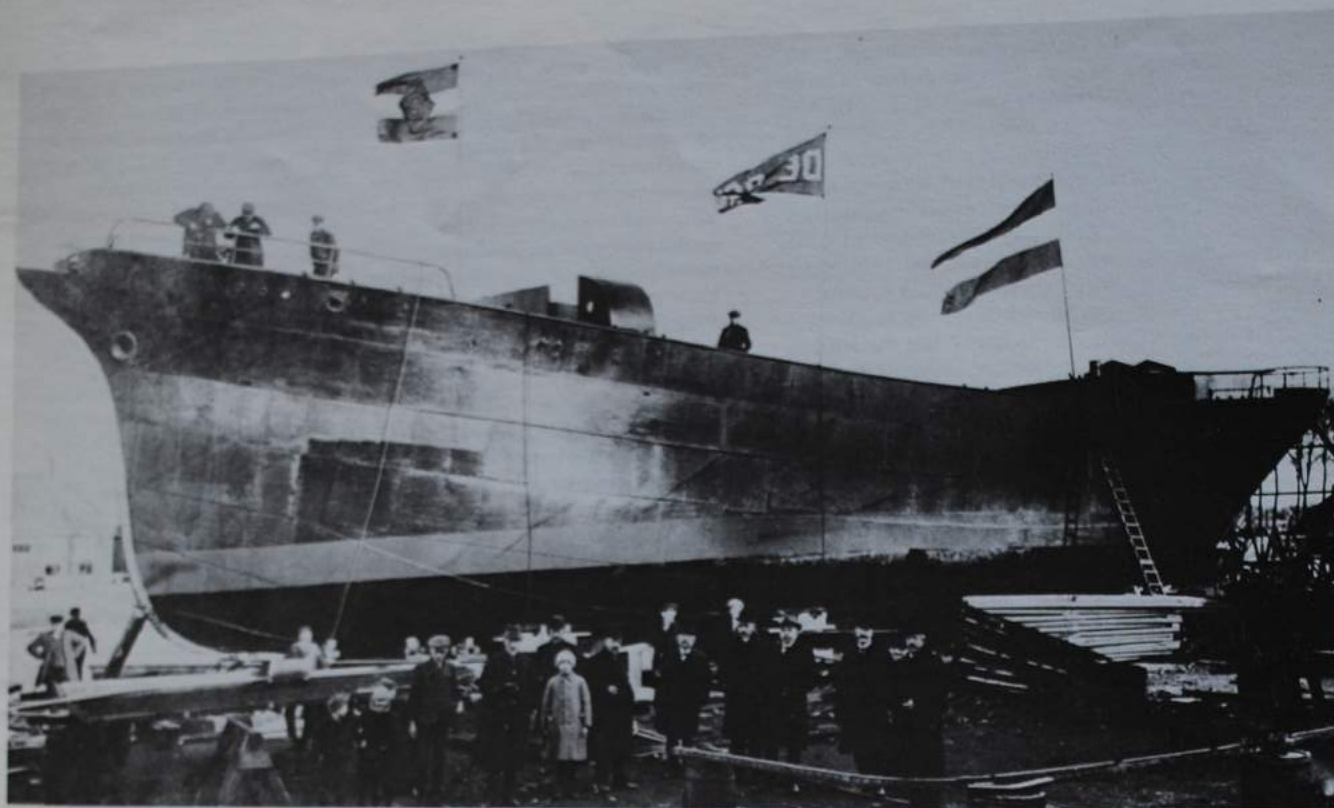
lijkt evident dat de maritieme sector - in de ruimste zin van het woord - in aanmerking komt voor zo'n nationaal speerpunten beleid. De voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren haakte daarop in toen hij voorstelde dat de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid een inventarisatie zou maken van de totale maritieme sector om daarmee te komen tot een geïntegreerde maritieme strategie.

De toenemende Europese integratie is een extra argument voor een nationale nautische aanpak. De politiek, maar ook de media en de publieke opinie zijn gebiologeerd door de continentale aspecten van de EEG. We praten en denken over de landbouwpolitiek, de sanering van de zware industrie, de procedures aan de landsgrenzen. Dat zijn belangrijke zaken en daar zal zeker het nodige aan moeten gebeuren. Maar laten we niet vergeten dat 95%, en dat is geen tikfout, van de externe handel van de EEG overzee gaat. Daar moeten we ons voordeel mee doen. We moeten niet à tort et à travers proberen te concurreren in het landgebeuren met bijvoorbeeld de Duitsers of de Fransen. Waar we de kans schoon zien moeten we dat vooral niet laten, maar we moeten profiteren van onze sterke punten. We moeten gebruik maken van onze ligging, onze kennis en capaciteiten en die liggen voornamelijk in de nautische hoek.

Uit het verleden blijkt dat welvaart letterlijk en figuurlijk slaat op de scheepvaart. Met een geïntegreerde maritieme strategie en een regeringsbeleid dat daarop inspeelt kan ons goede land blijven wat het sinds het prille begin was: een maritieme natie.

*) De bovengenoemde cijfers hebben betrekking op het jaar 1982.





tapijt. De meeste anderen hebben het toch nog wel geprobeerd, maar na bittere ontgoochelingen, er heel spoedig het bijltje bij neergegooid toen de eerste voortekenen van de naderende crisisjaren zich begonnen af te tekenen. Ontgoochelingen ook door het feit dat de kwaliteit van de vaartuigen niet aan de verwachtingen voldeed. Vele werfjes, die nog nooit eerder met de bouw van zeegaande vaartuigen te maken hadden, hebben zich plotseling hierop gestort. Dit dan bij een gebrek aan hoogwaardig scheepsbouw materiaal. Maar ook velen van de nieuwe scheepseigenaren wisten van toeten noch blazen wat betreft het rederijbedrijf. Vele van deze factoren zijn ook af te lezen in de geschiedenis van "Bestevaer" en "De Dollart".

De Nederlandsche Stoomvaart-Maatschappij "Bestevaer"

Het valt niet mee na zoveel jaren de geschiedenis van deze maatschappijen, die zo kort hebben bestaan, te achterhalen. Ook al omdat gegevens uit diverse bronnen, voor zover beschikbaar, niet met elkaar overeenstemmen. Maar een globaal portret van "Bestevaer" moge dan volgen. Deze maatschappij was in 1916 te

Amsterdam opgericht onder directie van een drietal heren: F.W.A. Korff, F.A. Sorel en H.A.M. van Veen. Dit blijde gebeuren werd het eerst in de Nederlandsche Staatscourant van 6 december 1916 vermeld en in dit blad van 8 januari 1917 werd als *doel* opgegeven:

"Het oprichten van en deelnemen in naamlooze vennootschappen betreffende het transportbedrijf in het algemeen, de exploitatie van schepen en het verkrijgen en administreeeren van aandelen in naamlooze vennootschappen de exploitatie van vaartuigen beoogende, en alles wat met een en ander in den ruimsten zin in verband staat". Een wijds streven mogen we zeggen, maar men is dan ook fors begonnen met een maatschappelijk kapitaal van f 500.000, waarvan f 260.000 gestort.

De directie wist de hand te leggen op twee schepen, die reeds in aanbouw waren voor andere maatschappijen. Dat waren de "Industria", die aanvankelijk gebouwd zou worden voor een in 1917 opgerichte Stoomvaart Mij. "De Jager" te Rotterdam bij de Werf Hollandia te Spaarndam. Overigens het laatste wat men ooit van dit concern "de Jager" heeft gehoord. Het tweede was in aanbouw bij de Gebroeders van Diepen te Water-

huizen, nabij Groningen, en zou later "De Dollart" worden.

De oorspronkelijke opdrachtgevers waren Spliethoff, Haas & Co., die eveneens in 1916 de roemruchte "Hollandsche Algemeene Atlantische Scheepvaart Mij." (H.A.A.S.) hebben opgericht. Het oorspronkelijke kapitaal van f 8.600.000 werd in de kortste keren volgestort tot 30 miljoen gulden en het zag er dan ook voor deze maatschappij veelbelovend uit. Men nam zich voor om een vloot van 20 schepen op te bouwen, wat dan ook nagenoeg gelukt is, maar de resultaten bleven uit. Per 12 oktober 1921 werd deze slechts enkele jaren eerder zo gerucht makende maatschappij failliet verklaard en in 1922 geliquideerd. Ongetwijfeld zal het de bedoeling geweest zijn om ook "De Dollart" in de H.A.A.S. onder te brengen. Deze maatschappij bestelde toch aan de lopende band schepen van meest klein formaat, die bijna alle hun naam ontleenden aan Nederlandse waterwegen: Oude- en Nieuwe Maas, Mastgat, Oost- en Westerschelde, Krammer en Mastdiep. Het is dan ook waarschijnlijk, dat "De Dollart" reeds haar naam verkregen had alvorens de H.A.A.S. het in aanbouw zijnde schip aan "Bestevaer" verkocht.

■ De driemast gaffelschoener (zoals de technische benaming luidt) "De Dollart" op de helling van Scheepswerf Gebroeders Van Diepen te Waterhuizen, Gezien de "hooggehoede" heren en de wapperende vlaggen ongetwijfeld vereeuwigd vlak voor de stapelloop in 1916. De vlag op het voorschip is die van "Bestevaer".

Laatstbedoelde maatschappij heeft het iets kalmer aan gedaan en bij de oprichting was het de opzet elk schip in een afzonderlijke vennootschap onder te brengen ter beperking van de aansprakelijkheid. Kort na het ontstaan werd het gestorte kapitaal uitgebreid tot f 400.000 en werden nog eens twee schepen besteld bij Van Diepen, welke identiek zouden worden aan de reeds in aanbouw zijnde "Dollart". Het werden driemastschoeners, uitgerust met ruwolie-motoren en een met draagvermogen van 400 ton. De keuze van dit scheeps-type was in hoofdzaak genomen met de overweging dat de Schepenvorderingswet op schepen van deze grootte niet van toepassing was. Ook was het eenvoudiger ruwolie te krijgen dan de toen al schaarse steenkool.

Verdere uitbouw tot een spoedig einde

In de eind 1917 uitgebrachte mededelingen betreffende "Bestevaer" wordt verslag uitgebracht over de aandeelhoudersvergadering van 23 juli 1917. Het maatschappelijk kapitaal was verhoogd tot f 2.000.000. De directie werd gemachtigd tot aankoop van een stoomschip van 1000 ton, dat al spoedig opgeleverd werd en als "Aldegonda" in de vaart werd gebracht. De directie was toen van mening, dat met een schip van groter charter na de oorlog intensievere vrachtvaart uitgeoefend kon worden.

Die laatste twee oorlogsjaren zijn er zeven schepen onder directie van "Bestevaer" in de vaart gekomen, waarvan er een al in 1917 verloren ging, zoals we hierna nog zullen zien. Alle overigens ondergebracht in een afzonderlijk maatschappijtje, gewoonlijk genoemd naar het daar ingebrachte schip, zoals de Scheepvaart Maatschappijen "Neutraal", "Industria", "De Wadden", enzovoorts. Het maatschappelijk kapitaal van de moedermaatschappij werd in 1918 op f 10 milj. gebracht, waarvan f 2 milj. geplaatst. Maar of ieder zo gelukkig was met de ontwikkelingen is de vraag, want hetzelfde jaar is de oorspronkelijke directie vermoedelijk afgetreden en vervangen door de Firma C. Goudriaan & Co. te Rotterdam. In ieder geval voerde deze laatste in 1919 de directie over de diverse maatschappijen en werd de zetel naar Rotterdam verlegd. Dat jaar begon de uittocht met de verkoop van de

"Aldegonda" en de "Energie II" en luttel jaren later was de N.V. Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij "Bestevaer" verleden tijd. Merkwaardigerwijs wordt in het handelsregister van de Kamer van Koophandel te Rotterdam tweemaal een datum van opheffing genoemd, namelijk 29 mei 1922 en 20 september 1924. Uit andere bron wordt begin 1922 gemeld dat de maatschappij in liquidatie was, dus vermoedelijk is de eerste datum wel juist.

De driemastgaffelschoeners met hulpvermogen

De interessantste schepen die voor de maatschappij gebouwd zijn, waren ongetwijfeld de door Gebroeders Van Diepen gebouwde motorschoeners. Deze werf, opgericht ergens rond de tachtiger jaren van de vorige eeuw, aanvankelijk voor de bouw van kleine boten, was allengs overgestapt op de bouw van zeegaande kustvaartuigen, waaronder vele zeilschoeners. Schoeners in het noorden van het land waren een normale zaak geworden sinds midden vorige eeuw de bouw ervan begon. Aanvankelijk houten schoeners, maar de bouw daarvan stopte juist rond de tijd dat deze werf haar activiteiten aanving. Men ging over op ijzeren en stalen zeilschoeners.

De inbouw van (hulp)motoren was toen nog maar net op gang gekomen. Bijgaande foto van de volgetuigde "De Dollart", het eerste van de drie, toont genoegzaam dat het imposante schepen waren. De eerste foto laat zien dat, vergeleken met zeilschoeners, de romp met het oog op de in te bouwen motor, betrekkelijk volgebouwd was. Daardoor bleken het later ook geen goede zeilers.

Nu terug naar "De Dollart". Het was een geklonken stalen schip met een ruim en slechts twee schotten; een tussen kettinkbak en ruim en het tweede achter vóór de machinekamer. Twee luikhoofden met een derde toegangsluikje voor de fokkemast. Direct hierachter deze was een dekhuus aangebracht waarin kombuis en logies voor een deel der bemanning waren ondergebracht. Een tweede logies bevond zich onderdeks net voor het aanvaringsschot, waartoe een koekoek entree gaf. De officiershutten waren op de campagne boven de motorkamer gelegen.

Deze motor was een twee-cilinder ruwolie-motor, die aanvankelijk 90 pk vermogen zou krijgen. Maar het werd een Steywal motor van 120 pk, een fabrikaat van de in Overschie gevestigde motorenfabriek Steyaards & J. Walen, die het schip een snelheid van ongeveer 8 mijl zou geven. De grote mast rees 24 meter boven het dek, inclusief uiteraard de steng, waarmee alle drie waren uitgerust. Het schip dat een 400 ton kon laden had een tonnage van 243 bruto- en 189 netto registerton. Zo zag het schip er uit toen het zijn carrière aanving.

Het korte leven van "De Dollart"

In het voorgaande is al een en ander gezegd over de wordingsgeschiedenis van "De Dollart". Volgens het orderboek van Van Diepen heeft het onder bouwnummer 485 gebouwde schip voor de werf een bouwprijs van f 109.000.- opgeleverd. Totale kosten voor "Bestevaer" kwamen uit op f 160.000.-, maar daar zullen dan losse inventaris en verdere uitrusting bijgekomen zijn, plus uiteraard de meerkosten, die de H.A.A.S. voor de overdracht gebeurd heeft. Waarschijnlijk is het schip nog eind 1916 opgeleverd, maar het heeft nog vrij lang in Groningen gelegen, alvorens het naar Amsterdam vertrok, ongetwijfeld via de Wadden en Zuiderzee. Het levensverhaal van dit schip is zeer kort geworden en in feite valt het verhaal af te lezen uit het verslag van de Raad voor de Scheepvaart, die aan het tragisch einde van "De Dollart" twee zittingen wijdde en wel op 18 maart en 3 juni 1918. Daar valt in te lezen dat het op 5 september 1917 vertrok uit IJmuiden op haar eerste reis met een lading tabak, sigaren en jenever op weg van Amsterdam naar Lissabon. De bemanning bestond uit totaal negen man, waaronder kapitein H. Stuyt, stuurman Gerrit Bleker en machinist Jacobus Schut. Na langdurig oponthoud, zowel in Engeland als Frankrijk, als gevolg van het onderzoek op contrabande, was het schip op 15 november tot 8 mijl Z.W. van Vigo gevorderd, nog bij helder daglicht. Het schip lag zo'n vijf mijl uit de kust te drijven bij bladstil weer, toen op 200 meter aan stuurboord een duikboot opdook. De Duitse bemanning stelde vast welk schip het betrof, blijkens de flarden van het gesprek welke aan boord van "De Dollart" opgevangen werden.

De onderzeeboot dook onder water om even later aan bakboord weer te verschijnen op ongeveer 500 à 700 meter. Onmiddellijk werd het vuur geopend met het kanon en een machinegeweer. Een tweede schot verbrijzelde het hoofd van kapitein Stuyt, die zoals het verslag zegt "onmiddellijk een lijk was".

Ook twee matrozen werden gedood en de stuurman ernstig gewond. Ondanks dit wisten de zes overlevenden zich in de s. b.'s boot te redden, al bleef de onderzeeër over de boot heen schieten, waardoor het achterschip in brand vloog. De sloep werd landwaarts geroeid en nadat te 22.00 uur het land in zicht kwam, werden de zes zeelieden rond middernacht opgepikt door het Spaanse vissersschip "Fernanda", dat hen naar Vigo bracht. Stuurman Bleker

werd in het ziekenhuis opgenomen en vertrok eerst zes weken later met de machinist naar Nederland.

De bedoelde onderzeeboot zou later blijken de U 82 te zijn geweest onder Kapitaänleutenant H. Adam, die beslist niet tot de helden der zee gerekend mag worden. De Raad besluit haar verslag dan ook met: "Uit het vorenstaande blijkt, dat het Nederlandsche motorzeilschip "De Dollart", hoewel voorzien van alle kentekenen der Nederlandsche nationaliteit, door eene Duitsche duikboot op een afstand van nog geen 5 mijl van de Spaansche kust ter hoogte van Vigo, buiten het als onveilig aangegeven gebied, zonder vooraangaande waarschuwing is beschoten, waardoor de kapitein en 2 manschappen zijn gedood en het schip ten slotte vernield."

Aan de kwaliteit van het schip heeft het niet gelegen, afgaande op de levensduur van haar twee zusterschepen, waar we het straks over hadden. Op zichzelf een verhaal apart, maar toch wel aardig te vermelden dat deze als "De Wadden" en "De Lauwers" in 1918 in de vaart kwamen. De eerste verdween in 1921 naar Ierland; "De Lauwers" een jaar eerder aanvankelijk naar Engeland om vier jaar later in Australië te belanden. Vijftig jaar later zou ze haar einde vinden als "Booya" in orkaan Tracy. Maar "De Wadden" leeft nog en werd in 1984 aangekocht door het Merseyside Maritime Museum te Liverpool, waar het na grondige restauratie een blijvende herinnering zal worden aan de gedegen scheepsbouwkunde van Van Diepen te Waterhuizen.

H.J. Brandenburg

■ De aanzienlijk verkleinde originele bouwtekening van "De Dollart" (tekening C.H.L. Olling)

