Voorwoord

Dit boek "Varen in Niemandsland" is opgedragen aan K. Rijvordt, kapitein op de Kleine Handels Vaart tijdens de oorlogsjaren, echtgenoot van Mary Reading en opa van de eerste kleinzoon Dennis.

Vanaf het moment dat ik van opa's manuscript, beter bekend als "Het boek van opa", had gehoord was ik benieuwd naar de inhoud en de belevenissen van opa tijdens de oorlog. Het doornemen en bewerken van het manuscript heeft mij een unieke kijk gegeven in het leven van opa op zee en zijn gevoel voor rechtvaardigheid over situaties en medemens.

Dit boek is een nagenoeg onaangepaste tekstuele versie van opa's manuscript. Dit is een bewuste keuze geweest om de authenticiteit te bewaren. Als "dank" heeft opa "meegeschreven" met de epiloog. Daar het boek voor ons als familie een meer emotionele waarde heeft dan een commerciële waarde, zijn bewust de circa 300 bladzijde tellende bijlage met oologs- en scheepsdata uit het boek weggelaten.

Het manuscript is circa veertig jaar na de oorlog, dus begin jaren tachtig, door opa geschreven. Ondanks diverse pogingen van derden is het nooit gelukt, of voldoende tijd gemaakt, om het manuscript om te zetten naar boek vorm. Oma/omi, hierbij treft u voor uw 89e verjaardag eindelijk het boek aan. Alstublieft.

Liefs, Dennis
"Apegatje"

Inhoudsopgave

1 Inleiding, "varen in Niemandsland" 12
1.1 Inleiding 12
1.2 Motivatie 18
1.3 Iets over tonnenmaat, draagvermogen en afmetingen 19
2 Geschiedenis in vogelvlucht, kustvaart in oervorm zeevaart 22
3 Nederlandse neutraliteit – Noordzee niemandszee 33
4 De Uittocht, Nederland mei 1940 47
4.1 Welcom to Britain 53
5 Uitgestelde vlucht, laatkomers en nakomers 55
5.1 Spectaculaire ontsnappingen 59
5.2 Laatkomers 62
6 Wat achterbleef of verloren ging in bezet gebied 69
7 De verliezen na de 10e mei 1940 in geallieerde dienst 76
8 De vaarplicht, een bittere noodzaak 93
8.1 Proefproces 105
8.2 Requisitoir 106
8.3 Een jaar gevangenisstraf geëist 106
8.4 Pleidooi 107
9 De gevaren, bescherming en verdediging 109
9.1 Bestrijding 114
9.2 U-boten 115
9.3 Luchtaanvallen 115
9.4 Konvooivaren en groups 117
9.5 P.A.C. raketten 118
9.6 Granaatwerper 119
10 De verrichtingen. De vele taken en bijzondere prestaties 124
10.1 Evacuatie Duinkerken 1940 126
11 Noot van de bewerker van het manuscript 128
12 Het beste ervan maken 129
12.1 Vermoedelijk: "Leven met de Engelse, vrienden in de nood" 149
12.2 Vermoedelijk: "Normandië en Brittany, K.H.V. opnieuw de missing link 153
12.3 Vermoedelijk: "Keerpunt, het begin van het einde" 158
12.4 Weerzien, teleurstellingen en thuisvaart 168
13 Epiloog 179

“Zij kregen geen ander graf dan de wijde zee”

De inhoud van dit boek is eerbiedig opgedragen aan de nagedachtenis van alle opvarenden der Nederlands toenmalige Kleine handelsvaart die hun leven gaven in de strijd om de vrijheid van Europa en Nederland in het bijzonder. Voor zo ver mogelijk en ook bekend is geworden, zijn hun namen in de bijlagen van dit boek genoemd.

De schrijver

1937, Foto uit eerste Monsterboekje

1967, Foto van Radiocertificaat

1971, Foto uit tweede Monsterboekje

MONSTERBOEKJE
(ZEEMANSBOEK)

NIET VOUWEN OF ROLLEN

MONSTERBOEKJE
(ZEEMANSBOEK)

No. 1130

van

De plv. Ambt. v. Aanmonstering te IJmuiden

Karel Rijnvoldt

Aanvang zeemansloopbaan:

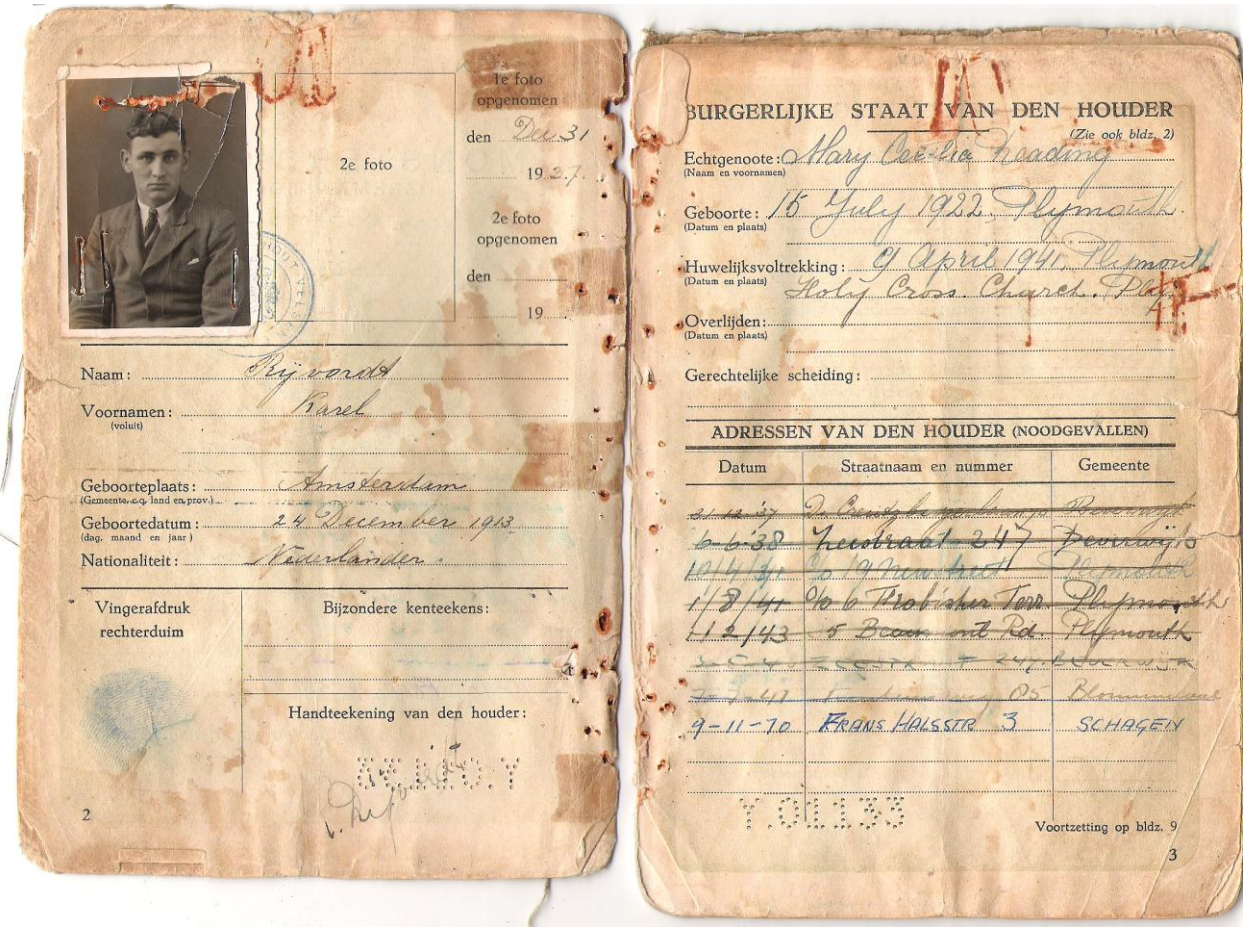
30 Oktober 1928

Afgegeven te Velsen / IJmuiden

den 31 sten December 1937.

De Ambtenaar van aanmonstering:

1



2e foto

1e foto opgenomen den Dec. 31 1937

2e foto opgenomen den 19

Naam: Rijnvoldt

Voornamen: Karel
(voluit)

Geboorteplaats: Amsterdam
(Gemeente, e.q. land en prov.)

Geboortedatum: 24 December 1913
(dag, maand en jaar)

Nationaliteit: Nederlander

Vingerafdruk rechterduim

Bijzondere kenteekens:

Handteekening van den houder:

2

BURGERLIJKE STAAT VAN DEN HOUDER
(Zie ook bldz. 2)

Echtgenoote: Mary Cecilia Reading
(Naam en voornamen)

Geboorte: 15 July 1922 Plymouth
(Datum en plaats)

Huwelijksvoltrekking: 9 April 1941 Plymouth Holy Cross Church Pl.
(Datum en plaats)

Overlijden:
(Datum en plaats)

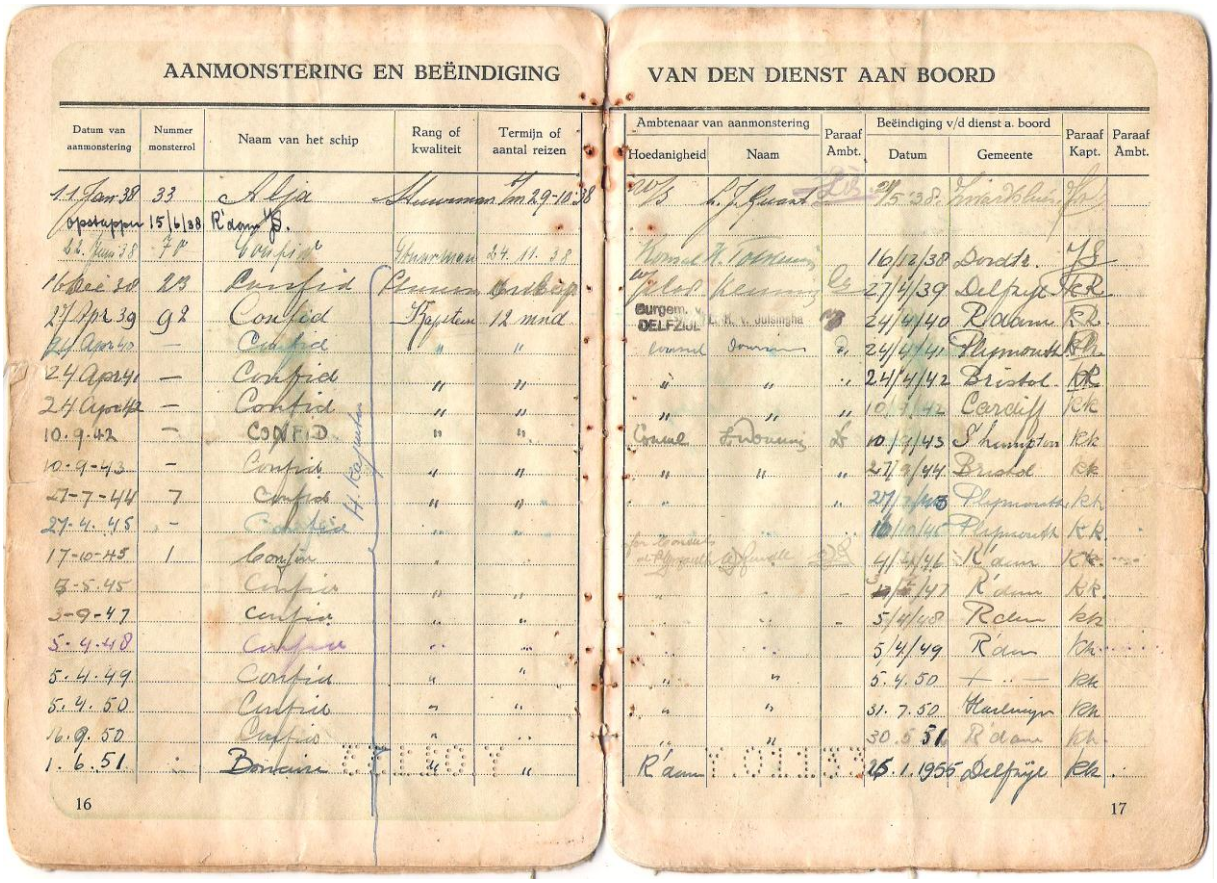
Gerechtelijke scheiding:

ADRESSEN VAN DEN HOUDER (NOODGEVALLEN)

Datum	Straatnaam en nummer	Gemeente
~~21-12-37~~	~~[illegible]~~	~~[illegible]~~
~~6-6-38~~	~~Heerstraat 247~~	~~Beverwijk~~
~~10-11-40~~	~~[illegible]~~	~~[illegible]~~
~~1-8-41~~	~~90 6 Protestant Torr.~~	~~Plymouth~~
~~1-2-43~~	~~5 Beam ml Rd.~~	~~Plymouth~~
~~[illegible]~~	~~[illegible]~~	~~[illegible]~~
~~[illegible]~~	~~[illegible] 05~~	~~Blommendaal~~
9-11-70	FRANS HALSSTR. 3	SCHAGEN

Voortzetting op bldz. 9

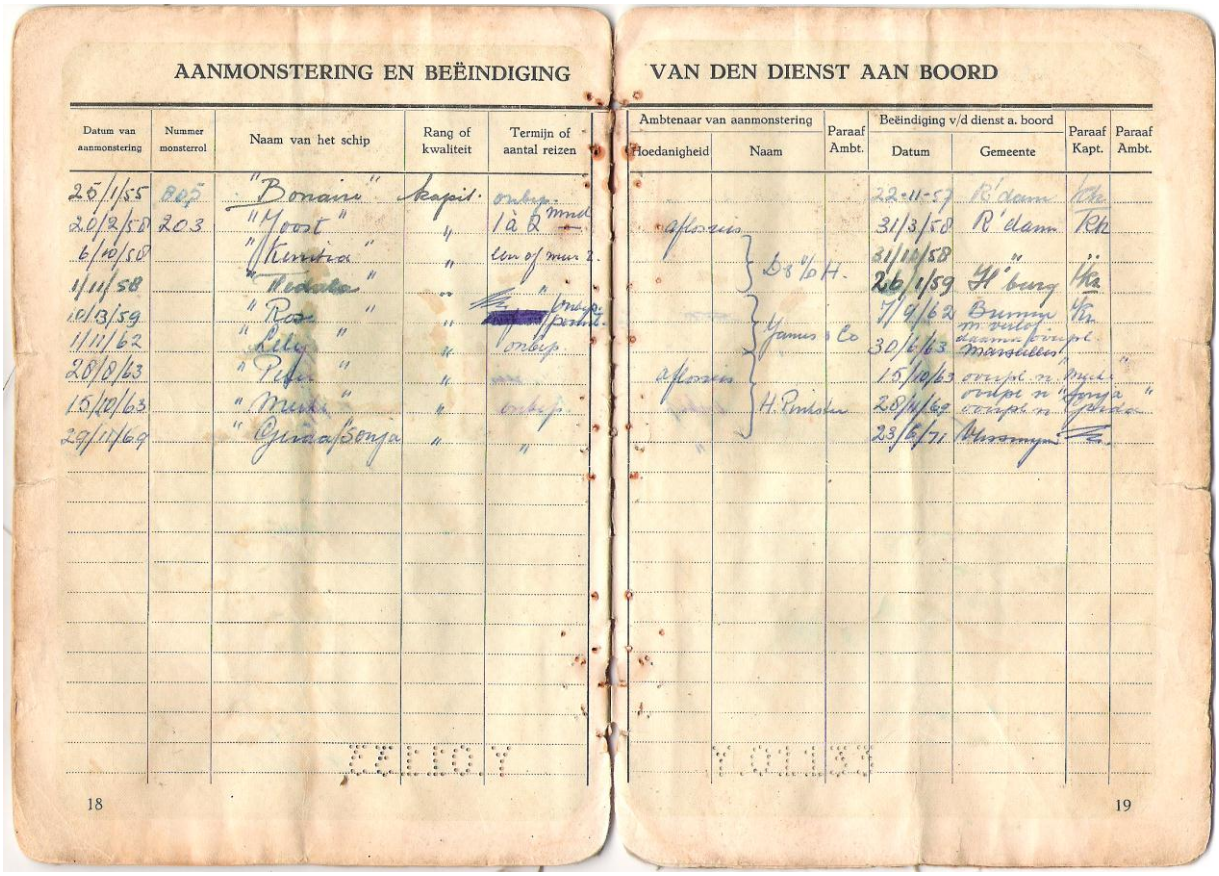
3



AANMONSTERING EN BEËINDIGING VAN DEN DIENST AAN BOORD

Datum van aanmonstering	Nummer monsterrol	Naam van het schip	Rang of kwaliteit	Termijn of aantal reizen
11 Jan 38	33	Alja	Stuurman	tot 29-10-38
opstappen	15/6/38	R'dam		
22 Nov 38	71	Confid	Stuurman	24. 11. 38
16 Dec 38	23	Confid	Stuurman	Oostkap
27 Apr 39	92	Confid	Kapitein	12 mnd
24 Apr 40	—	Confid	"	"
24 Apr 41	—	Confid	"	"
24 April 42	—	Confid	"	"
10.9.42	—	CONFID	"	"
10-9-43	—	Confid	"	"
27-7-44	7	Confid	"	"
27-4-45	—	Confid	"	"
17-10-45	1	Confid	"	"
7-5-45		Confid	"	"
3-9-47		Confid	"	"
5-4-48		Confid	"	"
5-4-49		Confid	"	"
5-4-50		Confid	"	"
16.9.50		Confid	"	"
1.6.51		Bonaire	"	"

Ambtenaar van aanmonstering: Hoedanigheid	Naam	Paraaf Ambt.	Beëindiging v/d dienst a. boord: Datum	Gemeente	Paraaf Kapt.	Paraaf Ambt.
W.S.	A. J. Geurt		5.5.38	Swadblum		
Kmdt	A. Tonnen		16/12/38	Dordt		
1e Stm	Keuning		27/4/39	Delfzijl		
Burgem. DELFZIJL	C. H. v. Julsingha		24/4/40	Rotterdam		
Kmdt	Donner		24/4/41	Plymouth		
"	"		24/4/42	Bristol		
"	"		10.7.42	Cardiff		
Kmdt	Donner		10.7.43	Southampton		
"	"		27/9/44	Bristol		
"			27/4/45	Plymouth		
			16/10/45	Plymouth		
			4/4/46	R'dam		
"			5/4/47	R'dam		
"			5/4/48	Rdm		
"			5/4/49	R'dam		
"	"		5.4.50	—		
"	"		31.7.50	Harlingen		
"	"		30.5.51	R'dam		
R'dam			25.1.1955	Delfzijl		



AANMONSTERING EN BEËINDIGING VAN DEN DIENST AAN BOORD

Datum van aanmonstering	Nummer monsterrol	Naam van het schip	Rang of kwaliteit	Termijn of aantal reizen
25/1/55	205	"Bonaire"	Kapit.	onbep.
26/2/58	203	"Moost"	"	1 à 2 mnd
6/10/58		"Kuntra"	"	een of meer 2.
1/11/58		"Medeka"	"	"
10/3/59		"Rosa"	"	[redacted]
1/11/62		"Lilly"	"	onbep.
28/8/63		"Peter"	"	
15/10/63		"Mente"	"	onbep.
29/11/69		"Gunaasonja"	"	"

Ambtenaar van aanmonstering: Hoedanigheid	Naam	Paraaf Ambt.	Beëindiging v/d dienst a. boord: Datum	Gemeente	Paraaf Kapt.	Paraaf Ambt.
			22-11-57	R'dam		
afsteven			31/3/58	R'dam		
	D & W H.		31/10/58	"		
			26/1/59	H'burg		
	James & Co		7/9/62	Bunnik m. veilig		
			30/6/63	daarna kruis Marseilles		
afsteven			15/10/63	onbep. n. Puerto		
	H. Pinkster		28/4/69	onbep. n. "Gunaa"		
			23/6/71	Amsterdam		

Delen van de inhoud van het eerste Monsterboekje, beginnend 11 januari 1938

GENEESKUNDIGE VERKLARING VAN GESCHIKTHEID VOOR DE ZEEVAART

(tevens verklaring ingevolge het Verdrag No. 16 van de Internationale Arbeidsorganisatie)

Deze verklaring is geldig tot **1 jaar** na de datum van afgifte.

De ondergetekende, geneeskundige aangewezen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor het afgeven van geneeskundige verklaringen van geschiktheid voor de Zeevaart als bedoeld in artikel 31 van het Schepelingenbesluit, verklaart, dat .....

K. Rijvordt

geboren te Amsterdam

de 24-12- 19 13

geneeskundig geschikt is tot het verrichten van de werkzaamheden als

kapitein

aan boord van schepen en dat zijn tegenwoordigheid aan boord geen gevaar oplevert voor de gezondheid van de overige opvarenden.

Gedaan te Alkmaar, 30-10- 19 81

Handtekening van de betrokkene,

De Geneeskundige,

W. J. de Regt
G. Tromp Beelen
Huisartsen
Emmastraat 95
Alkmaar

Model 1163 - 607570

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
KINGDOM OF THE NETHERLANDS

ALGEMEEN CERTIFICAAT VAN BEKWAAMHEID ALS RADIOTELEFONIST

OPERATOR'S GENERAL CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN RADIOTELEPHONY

Nr. 11422

Handtekening van de houder,
Signature of the holder,

Synopsis

Tegen de achtergrond van het oorlogsgebeuren gedurende de tweede wereld-oorlog schetst dit boek de lotgevallen der Nederlandse Kleine handelsvaart en in het bijzonder de lotgevallen der opvarenden.

Er bevonden zich namelijk ongeveer tweehonderd schepen in Engeland die aan de greep der bezetting waken ontkomen en die een zeer belangrijke bijdrage aan de oorlogvoering hebben geleverd om het laatste bolwerk van de vrijheid in stand te houden.

Het boek schetste de toestanden en omstandigheden waaronder moest worden gevaren en geleefd in de wateren rondom de Britse eilanden. Als bekend was Engeland voor het interne transport in die jaren ten zeerste aangewezen op het kustverkeer. En in het bijzonder in de Noordzee en het Engels Kanaal.

Schrijver put daarbij uit persoonlijke ervaringen en notities. Hij was namelijk gedurende die jaren en ook nog lang daarna, kapitein op een dergelijk schip. Mede omdat er van de K.H.V. vrijwel niets bekend is geworden over de oorlogstaak van deze zeer belangrijke tak der Nederlandse koopvaardij, is hij tot het schrijven van dit boek gekomen. Dat bovendien voorzien is van origineel, niet eerder gepubliceerd fotomateriaal en uitvoerige documentatie. Waarover pas sinds kort kon worden beschikt.

Als bekend is er over varen in oorlogstijd al zeer veel geschreven en dan meestal door niet-zeevarenden. Waarbij vooral de grote handelsvaart doorlopend werd belicht en er vrijwel geheel voorbij werd gegaan aan de numeriek bijna net zo grote zogenaamde kustvaart. Zij het vreemd genoeg. Om ook de niet-nautische lezer enig idee te geven wat K.H.V. is, zo is er een inleidend gedeelte en een historisch overzicht. Kustvaart is namelijk de oervorm van alle zeevaart.

Het boek tracht een stukje maritieme geschiedenis weer te geven, waarbij ook de menselijke kant niet is vergeten. Het waren tenslotte de bemanningen die het werk moesten doen onder zeer gevaarlijke omstandigheden. Men was, in tegenstelling tot de G.H.V., doorlopend blootgesteld aan luchtaanvallen. Op zee als wel in de haven. Daarnaast was er in de ondiepe kustwateren ook nog eens het mijnengevaar, waar de kleine schepen met hun bemanningen ten onder gingen. Zelfs een torpedo was soms niet te duur voor een klein schip.

De opvarenden van de K.H.V. raakte nauw verwant en verweven met het Engelse publiek. Men deelde de gevaren aan de wal gedurende de hevige bombardementen op de havensteden.

Overal namen de kleine schepen deel aan de militaire acties. Wat al begon bij Duinkerken en ook weer in Normandië en Brittany, naast het oorlog vervoer op de Britse kusten, waar zij het leeuwenaandeel van het vervoer voor hun rekening namen.

Het boek is geheel geschreven vanuit de gezichtshoek van een zeevarende dus schrijver behoefde zich beslist niet te bedienen van “hear-say”, want de waarheid was toen vaak vreemder dan de grootste fantasie.

Verantwoording

De inhoud van dit boek berust voor aanzienlijk deel op persoonlijke notities en indrukken van schrijver die in oorlogstijd de voile periode op een schip in K.H.V. diende in de gevaarlijkste gebieden. Daarnaast beschikte hij over informatie van oud-collega's en opvarenden uit die jaren.

Het boek is geschreven tegen de achtergrond van het totale oorlogs-gebeuren in juist Engeland en de heersende toestand. Nauw verbonden met de lotgevallen van het Engelse volk is ook aan hen aandacht geschonken over deze periode. Want waren de schepen niet onderweg, zo lagen ze in de haven en ondergingen daarbij ook nog eens de bombardementen op de havensteden. Daarbij werden bij de samenstelling ook nog de volgende boekwerken ter vergelijking geraadpleegd.

- Winston Churchill - "Memoires van de tweede wereldoorlog"
- H.A. Twyford - "It came te our door".
- Dagboek van een "frontline town", 1945
- Graaf van Limburg Stirum – "Varen in oorlogstijd", 1947
- L.L. von Munching – "De Nederlandse koopvaardij in tweede wereldoorlog"
- L. de Jong – "Je Maintiendrai deel I en II", London, 1941-1942
- Jhr Quarles van Ufford – "Nederlandse koopvaardij in 2e wereldoorlog"
- H.S.Ashton – "The Netherlands at war", London 1941
- Mr. E.N. van Kleffens – "De overweldiging van Nederland", London, 1941
- J. Duwaer & zn. "Scheepsrampen in oorlogstijd"
- Netherlands Information bureau, New York, 1940-1945
- Uitspraken Raad voor de, Scheepvaart, 1939-1941
- Albert Chambon – "In Memoriam", 1941
- Hurst & Blackett- "The epic of Dunkirk", 1941
- Naval Staff (Trade division)

Verder is dank verschuldigd aan het Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie te Amsterdam voor het verstrekken van foto"s en informatie. Verder aan Messrs Underhill, publishers in Plymouth (G.B.) voor het gebruik maken van fotomateriaal.

Tenslotte en niet in het minste het Directoraat-Generaal voor de Scheepvaart in "s-Gravenhage afdeling Maritieme zaken en met name de heer H. Meurs voor diens bijzondere medewerking en inzage van nog beschikbare documentatie. Verder werden nog een aantal foto's verstrekt door het bureau maritieme historie der Koninklijke marine te Den Haag

Kleine Handelsvaart in oorlogstijd

Geschiedenis van de Nederlandse Kleine Handelsvaart
gedurende de tweede wereldoorlog

door K. Rijvordt
gedurende de tweede wereldoorlog kapitein K.H.V.

In times of war, but not before
They pray God and sailors they adore
But when war is won and peace remitted.
God is forgotten and the sailor quitted.

Alle rechten voorbehouden

1 Inleiding, “varen in Niemandsland”

1.1 Inleiding

“Varen in niemandszee” is de beschrijving van een deel der Nederlandse kleine handelsvaart gedurende de tweede wereldoorlog vanaf het begin der neutraliteits-periode in september 1939 tot en met het einde en nadat schepen weer in Nederland waren teruggekeerd. In het bijzonder worden hier de verrichtingen belicht van de schepen welke aan de greep der bezetters in de meidagen van 1940 wisten te ontkomen.

Zij waren het die bijna vijf jaar lang de wateren rond Britse eilanden bevoeren en zeer grote bijdrage aan de oorlogvoering leverden. Daar tegenover is, in tegenstelling tot de grote handelsvaart, zeer weinig bekend geworden. Daarvoor waren en zijn ook nu nog oorzaken aan te wijzen. Daarom is er een inleidend gedeelte, waarin de oorsprong en geschiedenis van het kleine zeeschip belicht wordt. Er was en is bovendien zo veel misleidend begrip over deze tak van zeescheepvaart, die vele namen heeft. Wat is het feitelijk: Kustvaart of grote vaart met kleine schepen, Kleine handelsvaart of wereldvaart met beperkte tonnenmaat?

Het was wel een bijzonder bedrijf want het beleefde juist in de jaren dat de wereld zuchtte onder een zware crisis haar grootste bloei en onderging tevens een aanzienlijke gedaanteverwisseling. Tussen de beide wereldoorlogen verdwenen voorgoed de zeilen en bewees de dieselmotor haar betrouwbaarheid. Meer dan dat, want juist in de zogenaamde kustvaart word het een economische factor, waartegen de voortstuwing door middel van de stoommachine het moest afleggen.

Er is van de kleine handelsvaart in oorlogstijd heel weinig bekend geworden. Dit was begrijpelijk want in tegenstelling tot de grote handelsvaar had men daartoe ook geen gelegenheid. Men kende in de kleine handelsvaart geen Lange reizen, nog langdurige stillig-perioden in de havens tijdens de lossing en belading. De kleine handelsvaart was in de havens van Engeland al evenmin veilig: Verder waren de bemanningen ook toen al, minimaal. Men voer doorlopend in de krikkemikken en was voortdurend onder vijandelijk vliegbereik. Terwijl, toen alles voorbij was, niemand veel behoefte had om alles nog eens te herhalen of te vertellen. Men was blij om weer thuis te zijn en liet het vertellen van verhalen aan de collega’s van de Grote handelsvaart over.

Toch heeft de Kleine handelsvaart ook recht om te tonen wat er toen met de schepen is gepresteerd. Het mag bijvoorbeeld heus wel gezegd worden dat de allereerste Militaire Willemsorde al in de zomer van 1940 uitgereikt werd aan een kapitein van de Kleine Handelsvaart. Ook dat de kleine handelsvaart de zwaarste verliezen leed in zin van personeel en dat zij het minste aantal deserteurs en dienstweigeraars kende en ook het langste bij de oorlog was betrokken. In feite reeds vanaf september 1939 tot en met Mei 1945!

Anderzijds wensten de opvarenden van kleine handelsvaart geen glorificatie en evenmin waren zij, eerzuchtig, enkelingen uitgezonderd. Zij droegen geen indrukwekkende uniformen, doch waren ze wel overal bij betrokken. Met hun schepen werden tienduizenden soldaten van de Duinkerkse stranden gehaald en waren ze er vier jaar later ook weer bij toen het ging om de voorraden van de invasielegers in Normandië aan te voeren. Sommige kleine vaartuigen brachten soms in totaal wel 10.000 ton munitie, proviand en wapens aan land! En dat na vier jaar oorlog ter zee en ondanks de reeds geleden verliezen: Het gaande houden van de centrales, gasfabrieken, hoogovens en “home fires” in het belegerde Engeland. Op dat het de springplank kon worden van de uiteindelijke bevrijding van heel Europa.

Het boek is geen opsomming van glorie of heldendom, om de eenvoudige reden dat deze eenvoudig niet bestaan. Ook toen niet. Want wat men daarvoor later liet doorgaan, was meestal in doodsangst volbracht.

Dat men daden volbracht kwam meer voort uit volharding en moed en omdat men was gemotiveerd, of verontwaardigd was over de laffe overval op een klein land. Niet vergeten moet worden dat vooral in de K.H.V. de meeste opvarenden naar zee gingen omdat er juist in de mobilisatieperiode geen geld was te verdienen. En dat in een bedrijf wat in de vooroorlogse jaren altijd bekend had gestaan om de lage lonen. Het was de vrije markt op het gebied der arbeidskrachten die hadden veroorzaakt dat de K.H.V. opeens ver uitstak boven de G.H.V. op het terrein van beloningen.

De K.H.V. bestond voor de oorlog grotendeels uit kleine ondernemers, kapitein-eigenaars, maar die het bij het uitbreken der vijandelijkheden veiliger aan de wal vonden. De vrachten waren aanzienlijk gestegen en men kon zich derhalve toen zeer goed een vervangende kapitein permitteren. Zodoende was er slechts een zeer klein deel der voormalige eigenaren aanwezig en actief. De rollen waren opeens omgekeerd want in Engeland bevonden zich onder de plm. 200 kapiteins slechts ongeveer 40 kapitein-eigenaars, waarvan bekend is dat hun motivatie om te varen in oorlogstijd niet veel verder ging dan de railing van hun schip. Hoewel ook daar enkele uitzonderingen waren.

De K.H.V. voer onafgebroken en doorlopend in zeer gevaarlijk oorlogsgebied, namelijk de Noordzee en het Engels Kanaal. Wat derhalve een soort niemandszee was. De gevolgen bleven dan ook niet uit. Want het percentage gesneuvelden lag bij de K.H.V. dan ook zeer hoog. Zelfs hoger dan het percentage der G.H.V. wat op zich toch altijd nog het dubbele der Koninklijke Marine was. Namelijk ruim 14% en 7% respectievelijk. Waarbij men niet dient te vergeten dat een aanzienlijk deel der K.H.V. doorlopen in zogenaamde beschutte dienst was en dat bestond uit een dertigtal schepen die Greenock en Gourock als basis op de Clyde hadden. Aldus was het oorlogsgevaar vooral later vrijwel nihil.

Meestal waren dit schepen met defecte machines en soms kon van het personeel het-zelfde worden gezegd. Men gebruikte de Clyde tevens om personeel onder curatele te houden. Ook gingen er opvarenden heen die last van hun zenuwen hadden gekregen. Engeland stond in 1940 met de rug tegen de muur. Het stond alleen tegen de Duitse overmacht, met slechts een kleine maar belangrijke en welkome bondgenoot. Dat was het kleine Nederland, dat nog de beschikking had over grote overzeese gebiedsdelen en een grote handelsvloot, die tevens ter beschikking kwam en waarbij ongeveer twee honderd kleine vaartuigen die de gehele oorlog het interne transport via het kustverkeer voor hun rekening namen.

Engeland moest blijven bestaan! Dat was na het debacle van de nederlagen in Mei en Juni 1940 de grote opgave. Wat betekende dat de aan- en afvoerlijnen naar het Ver-enigde Koninkrijk in stand moesten blijven voor de onmiddellijke en ook verre toekomst. Zodoende werden de Noord-Atlantische en aangrenzende wateren rond Britse eilanden het grote slagveld. Het was de levenslijn die niet mocht worden verbroken. Want hoe moedig de R.A.F. ook streed om te voorkomen dat de vijand ter plaatse een vaste voet kon krijgen, door allereerst het luchtruim te beheersen, zo kon men met de beste wil ter wereld niet vliegen zonder brandstof en ook niet zonder voldoende voedsel. Maar wat door de schepen van over zee moest worden aangevoerd of worden afgeleverd.

Want waar de Grote schepen dan al niet langer op de Oostkust of het Engelse Kanaal kwamen en helemaal niet meer in de grote Londense havens, zo zorgden de kleine Nederlandse schepen van de K.H.V. er wel voor dat de goederen op hun plaats kwamen en het schroot bij de hoogovens word afgeleverd: Afgezien dan nog dat de schoorstenen van de elektriciteitscentrales en de gasfabrieken bleven roken.

Engeland had verder geen binnenlands net van waterwegen, zo als de meeste landen in Europa. Naast de toch al overbelaste spoorwegen moest derhalve een zeer groot deel met kustscheepvaart worden af- en aangevoerd. London, met ongeveer een vijfde deel der totale bevolking, was bijvoorbeeld geheel op kust scheepvaart aangewezen voor wat de gasfabrieken en centrales betreft. Voor vrijwel heel zuid-Engeland was het niet anders!

De grondstof voor de staalbereiding moest soms uit de meest onmogelijke kreken en riviertjes worden opgehaald. Alleen de kleine Nederlandse schepen waren daartoe in staat. Door geheel Engeland werden hekken, rails en afscheidingen afgebroken en voor staal- en ijzerproductie bestemden, wat grotendeels naar de hoogovens in Wales en Middlesborough word vervoerd met kleine Nederlandse schepen. Ze voeren met meel voor dagelijks brood naar de zuidkust en haalden het graan Cornwall weer op om te worden gemalen. Standhouden was in het begin het uitgangspunt; vooral in dat eerste moeilijke jaar!

Sommige schepen, die al eerder gediend hadden om de ingesloten Britse soldaten van het Duinkerkse strand te halen werden ingericht om de forten achter het eiland Wight van voorraden te voorzien. Een twintigtal werd ingericht om te worden uitgerust met reusachtige sperballons om te beletten dat er in de toegangen van havens vanuit vliegtuigen mijnen konden worden uitgeworpen. Op de Thames, zo goed als langs de Zuidkust bij de Mersey. Sommige schepen waren ingericht of dienden als zodanig om grote schepen van brandstof of drinkwater te voorzien. Later werden ze gebruikt om bouwmateriaal aan te voeren voor vliegvelden en landingsvaartuigen, doch dat was allemaal later, toen de overwinning zich al begon of te tekenen. Hoe heel anders was het in dat eerste jaar.

Pas in de loop van 1943 was de "Battle of the Atlantic" in het voordeel van de geallieerden beslist. Toen pas kon er worden begonnen met de opbouw, althans de voorbereidingen van een tweede front in het westen, wat de invasie in Normandië, een jaar later, feitelijk inhield. Tot dat moment waren er al ongeveer 30.000 geallieerd zeelieden, in feite gewone burgers jammerlijk omgekomen op de Noord-Atlantische Oceaan. Van de totale verliezen van Nederlandse zijde, gedurende de gehele oorlog, sneuvelde 56 procent der sterkte alleen al op de Noordzee, Noordelijke wateren en de Noord-Atlantic! De rest elders en overal ter wereld, wijdt verspreidt. Nederland verloor in geallieerde dienst 421 schepen. Daarvan waren 39 kustvaartuigen, dus ruim IO procent van "units". Van de vloot gingen 39 schepen verloren door mij-nen. Daarvan waren het 16 kustvaartuigen, ofwel ruim 40 procent van het totaal. Ten gevolge van bijzondere nautische gevaren vergingen 46 schepen. Waarvan 17 kustvaartuigen met 37 procent van totaal in "units".

Bij de grote handelsvaart verdween niets spoorloos. Men wist later wel waar men desnoods schepen tot zinken had gebracht in de Oost. Ook wel hoeveel, doch bij de kleine handelsvaart weet men tot op de dag van heden nog steeds niet waar een viertal schepen is gebleven. Die zo maar verdwenen, zonder een spoor achter te laten, in de wateren random Engeland!

Er is ook veel misleidende publicatie geweest. Zo geeft L. de Jong in het 9e deel van "Het koninkrijk der Nederlanden in tweede wereldoorlog" aan dat de "Omlandia" het eerste schip in kleine handelsvaart was dat door vijandelijke actie onderging; dit was beslist onjuist! Er waren daarvoor al meerdere schepen van de kleine handelsvaart vernietigd en vielen er al tientallen slachtoffers. Afgezien dan nog van omvangrijke schade door beschietingen. Waarvan de schrijver bij deze kan getuigen.

Schrijver kan daarbij stellen dat dit een schromelijk bewijs van onwetendheid was, omdat er vrijwel geen schip was aan te wijzen dat niet door vijandelijke acties een of meermalen was beschadigd. Schrijver was namelijk in die jaren onafgebroken als kapitein in

dienst in deze gevaarlijke wateren, met uitzondering van slechts een periode gedurende enkele weken vakantie en een verblijf van ruim twee weken in een hospitaal. En dat alles tussen oktober 1939 en april 1946.

In dit boek wordt de G.H.V. slechts terzijde en dan hoofdzakelijk vergelijkende wijs aangehaald. Er was een zeer groot verschil met betrekking tot het persoonlijke want dat der K.H.V. raakte zeer nauw verweven met de Engelse bevolking en hun begrippen. Hun beproevingen en hun voor- en tegenspoed. Door de vrij jeugdige opbouw ontstonden er vaak. verbintenissen voor het leven.

G.H.V. schepen en alleen die welke onder het beheer van de Netherlands Shipping and Transport (Shipping) en het British Ministry of War Transport (B.M.O.W.T.) stonden, waren meestal maar kort in het Verenigd Koninkrijk (V.K.). Eenmaal onderweg op de Oceaan waren ze binnen enkele dagen al buiten het vijandelijke vliegbereik en ook uit het mijnengevaar in de ondiepe kustwateren. Resteerde dan "slechts" de loerende U-boot. Vaak verkeerden de G.H.V. schepen in Neutrale landen, in de Verenigde staten, Canada of elders, in het allereerst en ongetwijfeld ook: gevaarlijkste en moeilijkste jaar van de oorlog. Toen Engeland wankelde onder de onbarmhartige bombardementen. Waartegen het zich maar half kon verweren. De naargeestige "black out" en de schaarste die in Engeland overheerste, plus de steeds maar dreigende mogelijkheid van een invasie in dat eerste jaar, onderging men op de G.H.V. meestal maar op een veilige afstand. Hetzelfde kon worden gezegd van de Nederlanders die in het verre oosten verkeerden. Ook voor hen begon de oorlog pas veel later. In een tijd toen het oorlogs-getij al een duidelijke gunstige wending had gekregen, toen ook de Sovjet Unie bij oorlog betrokken raakte.

Het kustvaartpersoneel leefde ook figuurlijk in het hol van de leeuw waar het om de aanvankelijk beperkte vrijheid van beweging ging, want in het begin werden zij vaak als verdachten van mogelijke vijandige daden beschouwd, zo iets als een vijfde kolonne die elders en bijvoorbeeld in Noorwegen de invasie had vergemakkelijkt door op het kritieke moment toe te slaan.

Men kon deze problemen moeilijk slijten aan de gewone jongens die het allemaal maar half begrepen en soms de taal maar gebrekkig verstonden. Men was in het begin zelfs nog aan een avondklok gebonden, naast alle scherpe controle op alle doen en laten. Waarbij de bepalingen van de immigratiewetten en de beruchte veiligheidsmaatregel 18-B van minister Morrison onverwijld werd toegepast in gevallen van twijfel. Dit laatste schiep mogelijkheden om slechts bij vermoeden iemand al op te sluiten. Zodoende raakten een aantal zeelieden voor kortere of langere tijd in verzekerde bewaring en dan ook nog om redenen die niets met dienstweigeren of politieke betrouwbaarheid hadden uit te staan.

Voor je goed recht opkomen, plus de spraak verwarring, was soms al aanleiding om voor onbepaalde tijd te worden opgesloten. De vaarplichtwet, bekend als maatregel A-5 die begin Juni 1940 werd afgekondigd door de Nederlandse Regering in London, stelde niet veel voor. Allereerst wist de meesten niet eens van het bestaan. Zonder dat werd er toch wel gevaren! De regel werd maar amper bekend gemaakt. Op vele schepen werd het niet eens ontvangen. Sancties kon men vrijwel niet toepassen, want dat recht kreeg de regering pas in Oktober 1941. Toen er Rechtspraak kon worden uitgeoefend in London. Doch toen was de lust tot varen al danig bekoeld voor de meeste opvarenden. Dit op zich was mede veroorzaakt door het vertrek van de Minister-President midden in de oorlog nadat hij al eerder zijn functie had neergelegd.

De gewone jongens zagen zijn heengaan naar het bezette gebied, via Portugal, als een soort verraad aan de goede zaak. Men sprak gewoon over desertie. Wat de opvarenden ook meteen trof was dat sommige "reders" en eigenaars kennelijk om die redenen niet behoefden te varen en dat zij, vooral later, over de opbrengst van schepen konden

beschikken of voorschotten daarop konden krijgen. Te veel zagen de grote reders die waren mee gevlucht de zeeman als een soort moderne slaaf die men desnoods de dood in kon jagen terwijl zij hun zakken konden vullen. Er zij hierbij gezegd dat dit niet de reders in de K.H.V waren.

Het voorgaande bleek ook vooral later uit de conflicten die er tussen de redersgemeenschap en de zeelieden welgezinde Minister P.A. Kersten ontstonden. Soms beschuldigden zij zelf de rechtspraak van te veel zachtzinnigheid bij veroordelingen door de "Maritieme Court" (zie ook "Kersten en de reders" in deel 9 van "Het Koninkrijk der Nederlanden in de tweede wereldoorlog"). Verder zijn er ook na de oorlog publicaties geweest, waaruit zou blijken dat er ook "nazi's" onder de zeevarenden waren. Dit nu moet werkelijk als een fabeltje worden beschouwd. Schrijver kan zich niet herinneren er ooit een te hebben getroffen. Mogelijk was het dat de soms schofterige behandeling door de "security control", weerstanden opwekten en men redeneerde dat wie niet voor hen was ook tevens tegenstander en vijand was. Veel zeelieden waren bovendien de smadelijke vernederingen van de voorgaande jaren met de massale werkloosheid nog niet vergeten, doch ook dit speelde hoofdzakelijk in de Verenigde Staten waar de G.H.V. bijna doorlopend honderden opvarenden zagen deserteren. Dit alles ging echter de K.H.V. voorbij.

Ook was het zo dat men al in het prille begin weigerde om te varen, ondanks vaarplicht. Want wat kon men hen, in het toen neutrale Amerika, maken? De cijfers logen er niet om. Men rapporteerde in oktober 1941 maar liefst 650 dienstweigeraars bij de grote handelsvaart. Daarvan waren 90 officieren, in oktober 1942 was dit al opgelopen tot 900 man waarvan ongeveer 100 officieren. In oktober 1943 waren het ongeveer 800 mannen, waarvan tien procent officieren! In oktober 1944 waren het nog ongeveer 600 mannen waarvan 80 officieren. Dit waren gewone deserteurs. Lieden die liever een vreemde maar liefst neutrale vlag gingen varen. Waar ze geen enkele premie of inhouding behoefden of te dragen en ook geen belasting betaalden.

Voor zover ze later te vatten waren, werden ze op verzoek van "London" in de V.S. geïnterneerd, Dit was uiteraard in Engeland zelf niet nodig. Daar hanteerde men de beruchte regel 18-B van de wet op de binnenlandse veiligheid te pas en te onpas. Later, toen de "Maritime Court" een feit was zijn er een aantal opvarenden van K.H.V. veroordeeld, doch wat weinig of niets had uit te staan met regelrechte desertie of vierkant dienstweigeren. Op het laatst moest ook een kapitein-eigenaar zich voor deze rechtbank verantwoorden omdat hij het zat was om voortdurend te worden geprovoceerd door Engelse marineofficieren met hun eerzuchtig gedoe. Bij dit incident wordt in dit boek even stilgestaan.

Er is tevens getracht om netjes weer te geven hoe de verhouding met het Engelse publiek was. Dat de Nederlandse zeelieden van toen, ook nu nog de populairste bondgenoten zijn is heus geen wonder. Want het was de Nederlandse kustvaartman die met hen vaak de terreur van de onbarmhartige bombardementen onderging, als ze niet buitengaats waren. Het boek begint met een stukje geschiedenis voor de niet-nautisch georiënteerde lezer. Om te verklaren wat kustvaart of kleine handelsvaart nu eigenlijk is en toen was. Vervolgens beschrijft het de structuur van deze tak van zeevaart in de vooroorlogse jaren. De tijd waarin dit bedrijf zo een stormachtige ontwikkeling beleefde. Uiteraard hoorde de Nederlandse neutraliteitsperiode daar ook bij. Besluitend met de uittocht en het feitelijk begin van de oorlog na de bezetting van Nederland.

Dit alles heeft schrijver met eigen ogen gezien en beleefd. Zeer veel van inhoud is ontleend aan persoonlijke notities. Hij behoorde met zijn schip en bemanning bij de tallozen die de gehele oorlog bij voortduring dienst deden, doch nimmer op de voorgrond traden. In de beschreven perioden maakte schrijver ruim 150 geladen reizen, waarvan liefst 37 in operationeel verband gedurende de landingen in Normandië en Bretagne. Daarbij word ruim 10.000 ton aan munitie en voorraad, aan de wal afgeleverd met dit enkele schip en dat terwijl geen enkel groot schip de kans kreeg om tegen de kade of in een haven te

lossen: Dat gebeurde pas in december 1944, na de val van Antwerpen. Toen was de oorlogstaak van de kleine handelsvaart pas volbracht. Als de onmisbare schakel in de oorlogvoering. Bergen op Zoom was de eerste Nederlandse zeehaven waar de Nederlandse kustvaartuigen binnenliepen om de grootste nood het meeste en eerste te lenigen. Enkele maanden later was ook de rest van Nederland bevrijd. Veel zeelieden zegden toen de zee vaarwel en niet in het minst omdat zij diep teleurgesteld waren. Het boek bevat veel authentieke foto's, bijlagen en verlieslijsten.

Er is over de koopvaardij in oorlogstijd al heel veel geschreven, doch betrekkelijk weinig door beroepsmensen die persoonlijk deelnamen aan de vaart in oorlogstijd. Het overgrote deel der schrijvers haalden hun stof uit documentatie of van horen zeggen. Soms ging het over sterk overdreven avonturen. Vooral in het boek van S.J. Graaf van Limburg Stierum**,** "Varen in oorlogstijd" komt dit herhaaldelijk voor. Dit durft schrijver zeer stellig te beweren waar het ging over meelopers van het laatste uur en personen die grootste deel van oorlog aan de wal verkeerden. In het eerste geval zijn hier onder meer de avonturen van de "Eindhoven" en de "dappere" daden met de "Corsica" bedoeld.

In het tweede geval worden de verrichtingen van de "Escaut" en de "Aktinia" wat kritischer bezien en meer in lijn met waarheid gebracht. Toen "Varen in oorlogstijd" zou worden samengesteld, werden veel kapiteins aangeschreven. Slechts zeer weinigen gaven daaraan gehoor. Dit was verklaarbaar. Zij die werkelijk iets hadden beleefd of gepresteerd wilden die moeilijke periode liefst zo snel mogelijk vergeten. De meeste opvarende en zeer zeker vrijwel al het ongediplomeerde personeel, verdwenen voorgoed aan de wal na terugkeer in Nederland. Zij die nog bleven varen spraken er met de de naoorlogse zeelieden liever niet over. Wat niet kon verhinderen dat schrijver toch geen afstand deed van zijn vele notities uit die jaren.

Nu hij ver na de pensioengerechtigde leeftijd, eindelijk ook afscheid van de zee nam, vond hij het de tijd om al die ervaringen en herinneringen, alsmede gebeurtenissen voorgoed vast te leggen. Daarbij is hij mede geïnspireerd door de uitlatingen van de heer L.L. von Munching. Toen deze nautische historicus aan het standaardwerk "De Nederlandse Koopvaardij in de tweede wereldoorlog" werkte, verzuchtte deze heer tegenover de schrijver dat er zo heel weinig bekend was geworden van de zeelieden zelf!

Desondanks werd zijn boek een uniek stuk documentatie zonder meer, maar miste het de persoonlijke noot. Dit laatste komt in dit boek meer tot zijn recht. En waar het dan niet helemaal overeenstemt met de officieel bekende gegevens, zo was het in ieder geval wel zo als het door de zeelieden in de kleine of wel korte handelsvaart werd ervaren. De koopvaardij in totaliteit bezat een sterk uiteenlopend karakter. Daaronder vielen zeeslepers, zo goed als passagiersschepen, tankers en tramp-schepen, naast de vrachtschepen in de vele Nederlandse lijndiensten. Men kende voorts de zogenaamde korte vaart, in feite ook kustvaart met schepen die men tot de grote vaart rekende en tenslotte kustvaart of wel kleine handelsvaart. Van deze laatsten is vrijwel niets bekend geworden uit die jaren.

De Oude Grieken zeiden het al; "alles komt en gaat, niets is blijvend" en juist dit slaat is in het bijzonder op de kleine handelsvaart, die in enkele tientallen jaren zo snel groeide en thans in feite tot grote handelsvaart, i.c. wereldvaart met (niet langer)kleine schepen gerekend kan worden. Waarvan de basis werd gelegd in een vooroorlogse periode en kort daarna. Wat niet zo een zeer grote bekendheid genoot en zeer zeker niet de oorlogsdienst. Om dit alles voor het nageslacht vast te leggen, acht de schrijver meer als de moeite waard, zo niet noodzakelijk. Waarbij het opnieuw zal blijken dat historie zich ook in deze heeft herhaald.

1.2 Motivatie

Er is over de koopvaardij in oorlogstijd al heel veel geschreven, doch betrekkelijk weinig door beroepsmensen die persoonlijk deelnamen aan de vaart in oorlogstijd. Het overgrote deel der schrijvers haalden hun stof uit documentatie of van horen zeggen. Soms ging het over sterk overdreven avonturen.

Vooral in het boek van S.J. Graaf van Limburg Stierum**,** "Varen in oorlogstijd" komt dit herhaaldelijk voor. Dit durft schrijver zeer stellig te beweren waar het ging over meelopers van het laatste uur en personen die grootste deel van oorlog aan de wal verkeerden. In het eerste geval zijn hier onder meer de avonturen van de "Eindhoven" en de "dappere" daden met de "Corsica" bedoeld.

In het tweede geval worden de verrichtingen van de "Escaut" en de "Aktinia" wat kritischer bezien en meer in lijn met waarheid gebracht. Toen "Varen in oorlogstijd" zou worden samengesteld, werden veel kapiteins aangeschreven. Slechts zeer weinigen gaven daaraan gehoor. Dit was verklaarbaar. Zij die werkelijk iets hadden beleefd of gepresteerd wilden die moeilijke periode liefst zo snel mogelijk vergeten. De meeste opvarende en zeer zeker vrijwel al het ongediplomeerde personeel, verdwenen voorgoed aan de wal na terugkeer in Nederland. Zij die nog bleven varen spraken er met de de naoorlogse zeelieden liever niet over. Wat niet kon verhinderen dat schrijver toch geen afstand deed van zijn vele notities uit die jaren.

Nu hij ver na de pensioengerechtigde leeftijd, eindelijk ook afscheid van de zee nam, vond hij het de tijd om al die ervaringen en herinneringen, alsmede gebeurtenissen voorgoed vast te leggen. Daarbij is hij mede geïnspireerd door de uitlatingen van de heer L.L. von Munching. Toen deze nautische historicus aan het standaardwerk "De Nederlandse Koopvaardij in de tweede wereldoorlog" werkte, verzuchtte deze heer tegenover de schrijver dat er zo heel weinig bekend was geworden van de zeelieden zelf!

Desondanks werd zijn boek een uniek stuk documentatie zonder meer, maar miste het de persoonlijke noot. Dit laatste komt in dit boek meer tot zijn recht. En waar het dan niet helemaal overeenstemt met de officieel bekende gegevens, zo was het in ieder geval wel zo als het door de zeelieden in de kleine of wel korte handelsvaart werd ervaren.
De koopvaardij in totaliteit bezat een sterk uiteenlopend karakter. Daaronder vielen zeeslepers, zo goed als passagiersschepen, tankers en tramp-schepen, naast de vrachtschepen in de vele Nederlandse lijndiensten. Men kende voorts de zogenaamde korte vaart, in feite ook kustvaart met schepen die men tot de grote vaart rekende en tenslotte kustvaart of wel kleine handelsvaart. Van deze laatsten is vrijwel niets bekend geworden uit die jaren.

De Oude Grieken zeiden het al; "alles komt en gaat, niets is blijvend" en juist dit slaat is in het bijzonder op de kleine handelsvaart, die in enkele tientallen jaren zo snel groeide en thans in feite tot grote handelsvaart, i.c. wereldvaart met (niet langer)kleine schepen gerekend kan worden. Waarvan de basis werd gelegd in een vooroorlogse periode en kort daarna. Wat niet zo een zeer grote bekendheid genoot en zeer zeker niet de oorlogsdienst. Om dit alles voor het nageslacht vast te leggen, acht de schrijver meer als de moeite waard, zo niet noodzakelijk. Waarbij het opnieuw zal blijken dat historie zich ook in deze heeft herhaald.

1.3 Iets over tonnenmaat, draagvermogen en afmetingen

Voor de leek zijn dit verwarrende begrippen en is een extra toelichting waard, omdat er na de tweede wereldoorlog enorme schaalvergrotingen hebben plaatsgevonden juist in de zeescheepvaart. In de vooroorlogse jaren en die daar onmiddellijk op volgden, was een vracht- of tankschip van 20.000 ton een zeer groot schip. In Amsterdam waren er maar enkelen te vinden. Dit waren onder meer de "Amsterdam" van de K.N.S.M. en de "Amstel" van de Koninklijke Hollandse Lloyd. Globaal gesproken liggen de huidige maat-staven soms wel tien maal zo hoog, echter met uitzondering van toepassingen. Een stukgoedschip word niet veel groter, doch de tankers des te meer, bulkcarriers even-eens. Zij kunnen slechts massagoed vervoeren, in tegenstelling tot de toenmalige schepen. Want die beschikten over meerdere tussendekken waardoor ze tientallei havens konden aandoen om te lossen en tevens weer te laden, zonder in de knoop te komen met overige bestemmingen der goederen. Doch met hetzelfde gemak werd een volle lading graan in bulk ingenomen

Een voormalig K.H.V. schip beschikte ook over die mogelijkheid maar was beperkt in tonnenmaat doch niet in vaargebied, als deze schepen in de hoogste klasse van hun soort waren ingedeeld. Voor wereldvaart was ook geen beperking voor de diplomawet, want deze was aan de tonnenmaat gebonden. In Engeland lag dat anders. Daar kende men scherpe scheiding tussen "coastwise" en "deep sea"-licence wat neerkwam en ook het karakter had van wat men in Nederland een vergunning zou noemen. Iets wat men voorgoed kan intrekken, in tegenstelling tot een diploma. "Coastwiseships" waren sours grote schepen, maar die nooit voorbij Brest mochten varen, tenzij men de vereiste deep-sea-licences" bezat.

De Engelse coasters waren in de loop der jaren veelal veel te groot geworden, althans voor de kleinere havens. In Nederland kende men ook het type van kleine stoomschip, dat in feite tevens kustvaart uitoefende, zij het volgens vaste afvaarten. Ze waren eigenlijk een tussenklasse want vaak lag hun tonnenmaat in grensgebied der K.H.V., maar waren de diploma's G.H.V. Het heette dan "korte vaart" met schepen van circa 300 tot 1500 BM. Zo iets was bijvoorbeeld de Hollandse Stoomboot Maatschappij, in de wandeling "klompen Lloyd" genoemd door opvarenden der G.H.V. is een snobistische waarde: voor wat niet het een nog het ander was. Zulke schepen vervoerden zo tussen circa 500 en 2000 ton lading maximaal.

Heel anders was het met de passagiersschepen. Zij vervoerden geen of toch zeer zeker heel weinig lading. Groot was echter ook toen "veel" of méér. En is iets dat tot ieders verbeelding spreekt. In feite waren dit soort schepen net hele grote koektrommels en dan was het de inhoud daarvan, dus de bruto tonnage die aangaf hoe "groot" een schip was. Nooit werd dus hun laadvermogen genoemd. En nog minder de waterverplaatsing. De inhoud werd dus vastgesteld door meting en daarna de aftrek bepaald om tot de netto inhoud te komen.

Het laatste is de ruimte die permanent kan worden afgesloten van de overige inhoud. Zo iets is bijvoorbeeld slechts ten dele mogelijk voor een machinekamer en de stookruimte, doch wel voor laadruim. De netto-inhoud was meestal bepalend voor havenkosten en dergelijke zaken. Zo als kanaalgelden in Suez en Panama. Slimme scheepsbouwers zagen kans om zeer lage nettotonnage te bereiken door speciale constructies. Zoals bijvoorbeeld de zogenaamde shelterdekkers, die in theorie in open verbinding staan met buitenlucht doch niettemin waterdicht kunnen worden afgesloten indien gewenst. Dit speelde dan ook zeer sterk mee bij passagiersschepen, met hun uiterlijk en officiële grote tonnenmaat, maar met een heel geringe maat als het om netto-afmetingen ging.

Soms werkte men met provisorische "meetdeuren" en waterdichte afsluitingen die desgewenst werden weggehaald of aangebracht. Dit nu was bij de toenmalige K.H.V. niet nodig omdat het vrijwel allemaal gladdekschepen waren, met vrijwel geen of zo weinig mogelijk opbouw. Juist om toch maar vooral onder de grens van de vastgestelde Bruto Register Tonnage te blijven (BRT). Want anders viel men niet langer onder K.H.V. maar G.H.V.

Netto en bruto tonnenmaat wordt in de zeevaart altijd uitgedrukt in registertonnen. Dit is een inhoudsmaat die overeenkomt met 2,83 kubieke meter, ofwel 100 kubieke voet (feet). Wellicht een vreemde maat, maar feet is een zesde deel van de vadem, wat een duizendste deel van nautische mijl is. Wat overeenkomt met een minuut van de meridiaan, denkbeeldige cirkels die de aarde omspant via de beide polen.

Laadvermogen wordt altijd uitgedrukt in tonnen gewicht en maat. In die van 1000 of 1016 kg en in kubieke meters of voeten. Dus ook weer een relatie met de registerton. Laadvermogen is wat men, op het Plimsoll-merk liggende, over zee kan vervoeren. Noodzakelijke brandstof, water en voorraad komt daar uiteraard op in mindering. Laadvermogen wordt ook bepaald door het gebied dat men gaat bevaren. Zo zal men voor een reis over de Noord-Atlantic minder mogen laden dan in tropische gebieden, waar het weer milder is dan in de winter op Noordelijk halfrond. Men noemt dat "meer uitwatering" en heeft ten doel dat als een schip bij slecht weer bedolven raakt onder overkomend water, het nog voldoende richtvermogen blijft behouden. Wat zeer belangrijk is bij de zogenaamde "gladdekschepen", zo als de meeste kustvaartuigen waren met hun laaggelegen dekken.

In warm tropische gebieden en ook op rivieren (zoetwater) mag men weer iets dieper afladen, want als men daarna weer in het zeewater vaart (zwaarder), zo zal een schip weer omhoog komen volgens de bekende natuurkundige wetten. Overladen van een zeeschip is een kwalijke zaak! Elke kapitein probeert natuurlijk om zo veel mogelijk mee te nemen. Wat vooral in de particuliere vaart sterk meetelt. Elke ton meer was dan volle winst nadat de kosten der vaste lasten er uit waren. Toch werd hiertegen in de dertiger jaren in de K.H.V. zelden gezondigd. En was het dan al zo ,dan waren het beslist uitzonderingen op een vloot van honderden schepen. Een schip moedwillig overladen is een zeer ernstig misdrijf, wat zwaar gestraft wordt als men het ontdekt. De bepalingen inzake de belading van zeeschepen zijn dus veiligheidsmaatregelen die door internationale conventies zijn bepaald en waarop in Nederland de Scheepvaartinspectie nauwlettend toeziet.

Een toenmalige coaster had een maximaal laadvermogen (lading) van ongeveer 600 ton (deadweight) wat overeen kwam met ongeveer 400 BRT en circa 250 NRT. De onderlinge maten konden sterk verschillen door de toegepaste meting. Een schip als in voorbeeld, had op het Plimsoll-merk een waterverplaatsing van ongeveer 800 ton gerekend in KGton/kubiek meter. Dit nu hing weer zeer sterk of van de constructie en de gewichten der machines, de beplating en de uitrusting. In het algemeen waren de Nederlandse schepen heel licht gebouwd en bezaten ze een betrekkelijk gering motorvermogen. Dit was ook niet belangrijk. Vooral voor de particuliere ondernemer was dat een eerste vereiste.

Zo ook de optimale benutting der brandstof. Deze vaak heel eenvoudige man-nen waren niet erg hooggeleerd en zeker niet zoals de pientere bolletjes van de grote handelsvaart of zeevaartscholen, maar zij wisten toch ook heel goed dat die laatste paar mijltjes wel degelijk het dubbele aan brandstof eisten.

Hetgeen gezegd is over waterverplaatsing, zo geldt dat meestal alleen bij oorlogs-schepen. Laadvermogen en scheepsmeting speelt daar in het geheel niet mee. Ook geen economische overwegingen, dit in tegenstelling tot de koopvaardij en dan in het bij-zonder de K.H.V. Het toenmalige type schip is echter na al die jaren zo goed als ver-dwenen en treft men schepen aan die soms tien keer zoveel laadvermogen hebben als hun toenmalige voorgangers. Een "Rustvaartuig" anno 1985 kon best wel eens 100 meter lang zijn en 8.000 tot 10.000 ton lading over zee gaan vervoeren. Men treft nu al overal ter wereld "coasters" die met hun huidige grens van 1600 BRT en 4.000 tot 6.000 ton vervoeren. Dit dankzij slimme scheepsbouwers. Wanneer binnenkort opnieuw die grens wordt verlegd naar 4.000 BRT, zo is het voorgaande beslist zeer goed mogelijk. Men kan dan zeggen dat de kleintjes werkelijk weer groot geworden zijn. Doch dat gebeurde natuurlijk niet zo maar en was halve eeuw geleden nog slechts een utopie.

2 Geschiedenis in vogelvlucht, kustvaart in oervorm zeevaart

De oervorm van alle zeevaart heet kustvaart. In de grijze oudheid was haast geen andere vorm van vervoer mogelijk. De wind en vaak ook brute lichaamskracht zorgde voor de voortstuwing van de primitieve schepen. Opvarenden waren meestal blootgesteld aan grote ontberingen en gevaren, vooral toen de wereldzee ontdekt word en waarbij de mens trachtte te ontdekken wat zich achter de steeds maar wijkende horizon bevond.

Aanvankelijk waagde men zich niet te ver van huis omdat men nog steeds geloofde dat de wereld uit een plat vlak bestond. De bewering van een enkeling dat de aarde een bol was, wordt amper geloofd. Men twijfelde zelfs aan zijn verstand, doch zo als met veel andere dingen, enkele honderden jaren later, raakte men toch wel overtuigd van de beweringen die Toscanelli (Italiaans wiskundige, astronoom en cartograaf). verkondigde en Columbus bewees. Door westwaarts te zeilen en zodoende de oostkant van India te bereiken. Dat er nog een continent en een oceaan tussen lag was puur bijkomstigheid en is iets waar een wat ruimdenkende zeeman van tegenwoordig beslist niet zwaar aan zal tillen. Hoewel het wel een rekenfoutje was. Maar nog lang voor die periode, bestond er reeds een levendige vaart vanuit de Arabische zee op Oost-Afrika en voor-India. Men had in dit varen met "dohows", zo goed als dat van de jonken der Chinezen in hun kust-gebieden, ook al voorlopers der hedendaagse kustvaart kunnen zien. Ook dichter bij huis, in het toenmalige Europa, was al een zeer intensieve kustvaart. In de twaalfde eeuw bestonden de Hanzesteden en waren er vestigingen in London, Brugge, Bergen en Nowgorod, maar de beroemdste waren wel de Duitse Hansas.

Hansas waren in feite verenigingen van kooplieden en redere die door hun hechte eenheid grote macht bezaten, met het doel om handel te drijven. Deze instellingen bezaten vele voorrechten, ze konden zelfs oorlogen voeren als het om de bescherming van hun belangen ging. Dit systeem van handel drijven breidde zich omstreeks de veertiende eeuw zelfs uit tot Frankrijk, Spanje en Portugal. Wanneer men dus over kust-vaart spreekt zo was dit dus toen al een zeer levendig bedrijf. Wat men later grote handelsvaart noemde, bestond eenvoudig nog niet.

Omstreeks de vijftiende eeuw brokkelde de macht der Hansas echter af, mede door de komst van sterkere posities van vorstelijke centralisatie in Europa. Daarnaast was er de opkomst van de Hollandse handel. Er kwam dank zij onder meer de uitvinding van het haringkaken –het conservering van voedsel- een levendige vaart op de Oostzee.

Opmerkelijk was het dat de toenmalige Hollandse zeeschepen ver landinwaarts drongen in ons toenmalige waterrijke land. En waar zeevaart kwam ontstond ook welvaart, want handel en scheepvaart waren toen al broertje on zusje. Naast Amsterdam, werd ook Alkmaar, Delft en Wijk bij Duurstede en zelfs Schenkenschans beroemd. Hoorn, Brielle, Enkhuizen, Stavoren, Veere, Middelburg, Medemblik en Zierikzee tonen dat ook heden ten dage nog duidelijk aan.

Dit alles werd uit nood der tijden geboren, want de lage landen waren arm aan grond-stoffen. De zee was hun grootste rijkdom en tevens vijand. Daar tegenover stond slechts de vindingrijkheid en de drang om te overleven, en dit alles in de tijd dat men nog niet wist dat de aarde rond was.

In de jaren dat de macht der Hansas begon te tanen bloeiden de het schipper gilden. Dat waren de kleine ondernemende zeevaarders, die zich in groepjes verenigden om hun gezamenlijke belangen te verdedigen of te beschermen door onderlinge afspraken of overeenkomsten. Men kon ze vergelijken met de latere kapitein-eigenaren op het einde der negentiende en het begin der twintigste eeuw.

Ook toen was er de overgang van rivier- en binnenvaart naar de wad- en sundvaart, naar Oostzeevaart en op Engelse kust. Soms zelfs naar Groenland, Marokko of Newfoundland waarbij het karakteristieke van deze vorm van zeescheepvaart bestond uit het ver landinwaarts dringen van het zeeschip. Tjalken en klippers met hun strijkbare masten en relatieve geringe diepgang bleken daarbij uitermate goed te voldoen. In mindere mate waren dat de schoeners met hun vaste masten. Zij waren beter geschikt voor de Deense en Engelse havens waar diepgang niet zo zeer meesprak in de bereikbaarheid. In het spoor van de Portugezen volgden de oude Hollanders, Friezen en Zeeuwen met hun kleine schepen. Wat al vrij snel word overgenomen door de kooplieden, Want de vaart naar de post betekende dat er grote risico's moesten worden genomen en dat konden de kleinere schipper eigenaren niet dragen. Reeds toen ontstond eigenlijk al een splitsing tussen kust- en grote vaart, verre vaart zou duidelijker zijn geweest want de schepen werden nauwelijks groter in afmetingen V.O.C. in de glorietijd nooit veel meer dan rond de 400 ton draagvermogen. Het werkelijk grote verschil bestond eerder uit het veel talrijker aantal opvarenden.

Dit laatste was vooral noodzakelijk om de schrikbarende verliezen op een dergelijke reis naar het toenmalige Insulinde op te vangen. Wilde men althans nog kunnen terugkeren. Ziekte, ongevallen of erbarmelijk omkomen was toen aan de orde van de dag. Dat ongeveer een derde der bemanning de Schreierstoren op de rede van Amsterdam na een rondreis van twee a drie jaar niet terugzag, was eerder regel als uitzondering. De koopman voer meestal mee, hij was tevens de reder. Wat later heel deftig de kapitein word genoemd, heette toen gewoon schipper. Ook al voer hij op Oost-Indië.

In wezen verschilde hij dan ook helemaal niets van zijn collega die met zijn kleinere schip de Noordelijke wateren bevoer. Zijn hulpmiddeltjes bij de navigatie waren hetzelfde. Hetzelfde gold voor de plaatsbepaling op zee. Veelal betrof het de overdracht van persoonlijke ervaring, ondervinding of mededelingen. Als het om zeilaanwijzingen ging en voor de rest vertrouwde men maar op Onze Lieve Heer. Met zeer veel bidden kon het dan weleens gebeuren dat men nog net op het nippertje de gevaarlijke riffen en zandbanken mispeilde. Bij dit alles moest men echter wel enige lef hebben of iets durven, en daaraan hadden de toenmalige Nederlanders gelukkig geen gebrek.

De lage landen beleefden hun gouden eeuw en wat niet in het minst oorzaak vond in de levendige handel, gekoppeld aan de zeevaart als onverbrekelijk geheel. Onze voorvaderen verkenden daarbij tegelijkertijd de uithoeken der aarde. De Barentszzee zo goed als Tasmanië of het Paaseiland. Hun handelsposten waren overal te vinden. In Japan, zo wel als in de beide delen van nieuwe wereld. Met als hoofddoel; handeldrijven in de eerste plaats en zelden om politieke macht te verwerven. Als het om handhaving van gevestigde belangen ging schuwde men echter geen gevecht. Het kleine Holland gaf de verre landen namen, onverschillig of dit nu Batavia of Nieuw-Amsterdam was.

Uit puur zelfverdediging waren de oude koopvaarders veelal ook nog bewapend. In sommige gevallen volledige oorlogsschepen. Ook al weer ter verdediging van bestaande belangen. Zo ontstond wat later zou uitgroeien tot een oorlogsvloot en nog weer later tot wat men thans Koninklijke Marine noemt, maar wat tenslotte groeide uit wat eenmaal gerekend kon worden als kustvaart. De verre voorloper van zelfs het grootste oceaanschip. Pas in de vorige eeuw groeide de verre vaart in tonnage toen de industriële revolutie gestalte kreeg en de behoeften in de toenmalige westerse wereld toenamen. De komst van de stoommachine deed de rest, want veel groter dan 3.000 á 4.000 ton draagvermogen bleek in de zeilvaart niet mogelijk. De kleine particuliere kapiteineigenaar bleef echter met zijn gezin en een goedkope knecht zijn bedrijf voortzetten, want het bedrijfskapitaal was slechts gering of helemaal niet aanwezig. Dat lag bij de grote kooplieden zo heel anders. Vaak werkten die met aandelenkapitaal of grotere geldschieters. Soms was de overheid mede gebaat bij goede overzeese verbindingen uit strategische of politieke overwegingen.

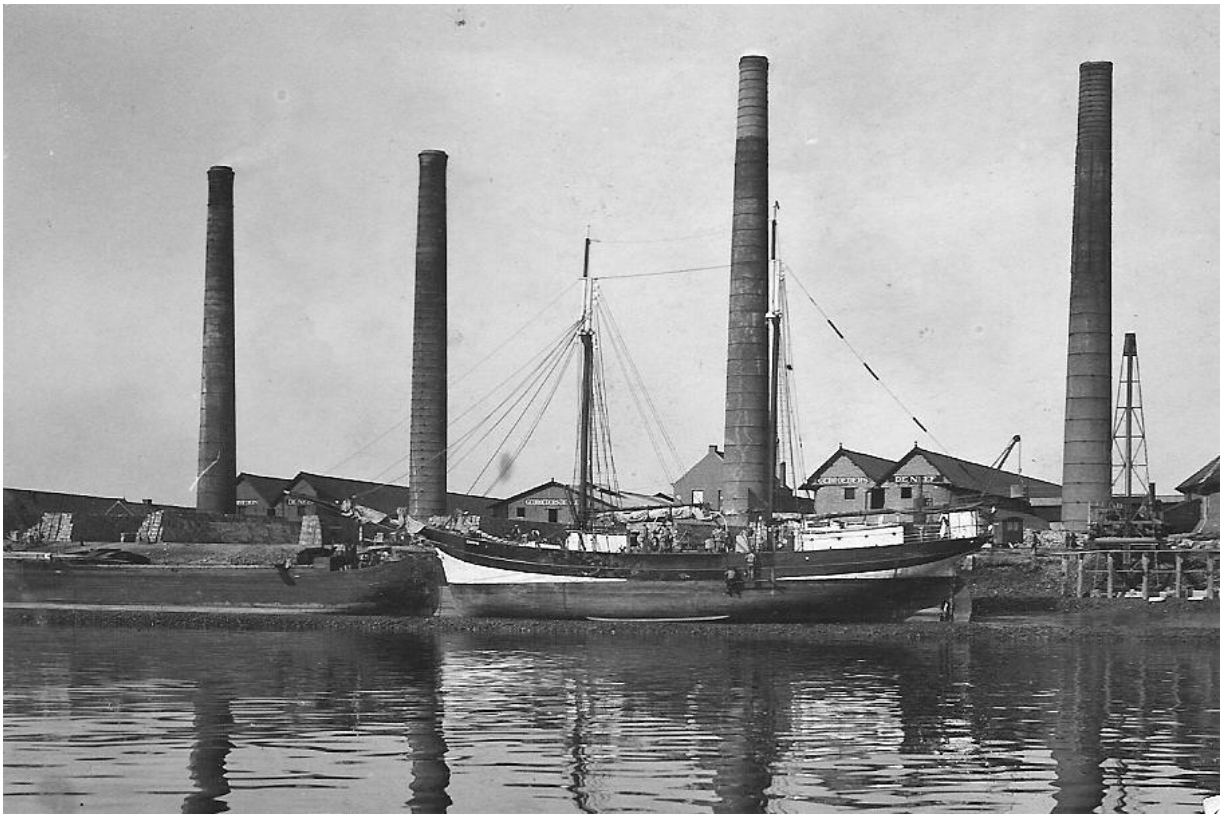
De zeelieden van toen werkten ook niet langer alleen voor de kost of een appel en een ei of als een soort lijfeigene toen de zeilen gingen verdwijnen en stokers de plaats van matrozen gingen innemen. Aanvankelijk bleven de snelle clipper en stoomschepen in snelheid de baas, maar dit was slechts tijdelijk. Vooral ook toen het Suezkanaal was geopend en de weg naar verre oosten aanzienlijk werd bekort.

Toen pas begonnen de verschillen tussen zogenaamde grote en kleine vaart zich te manifesteren waar het om diploma's ging. De "grote stoomvaart" en "kleine stoomvaart" gingen elk hun weegs, hoewel de laatsten tot aan de eerste wereldoorlog nog grotendeels op de zeilen waren aangewezen. Overgang op stoom in de kleine handelsvaart vond alleen in Engeland op grote schal plaats. iets dergelijks was in Nederland niet goed mogelijk vanwege de meestal te grote diepgang. Voor de kleine particuliere reder was er in de Oostzee trouwens voorlopig nog wel emplooi met het zeilen en zelfs nog verder weg. Aan schaalvergroting dacht men nog niet. Ook weer in tegenstelling tot de grote handelsvaart, waar schepen van 10.000 ton laadvermogen al geen zeldzaamheid meer waren. Om maar niet te spreken van de passagiersschepen die naar en van de Nieuwe wereld voeren.

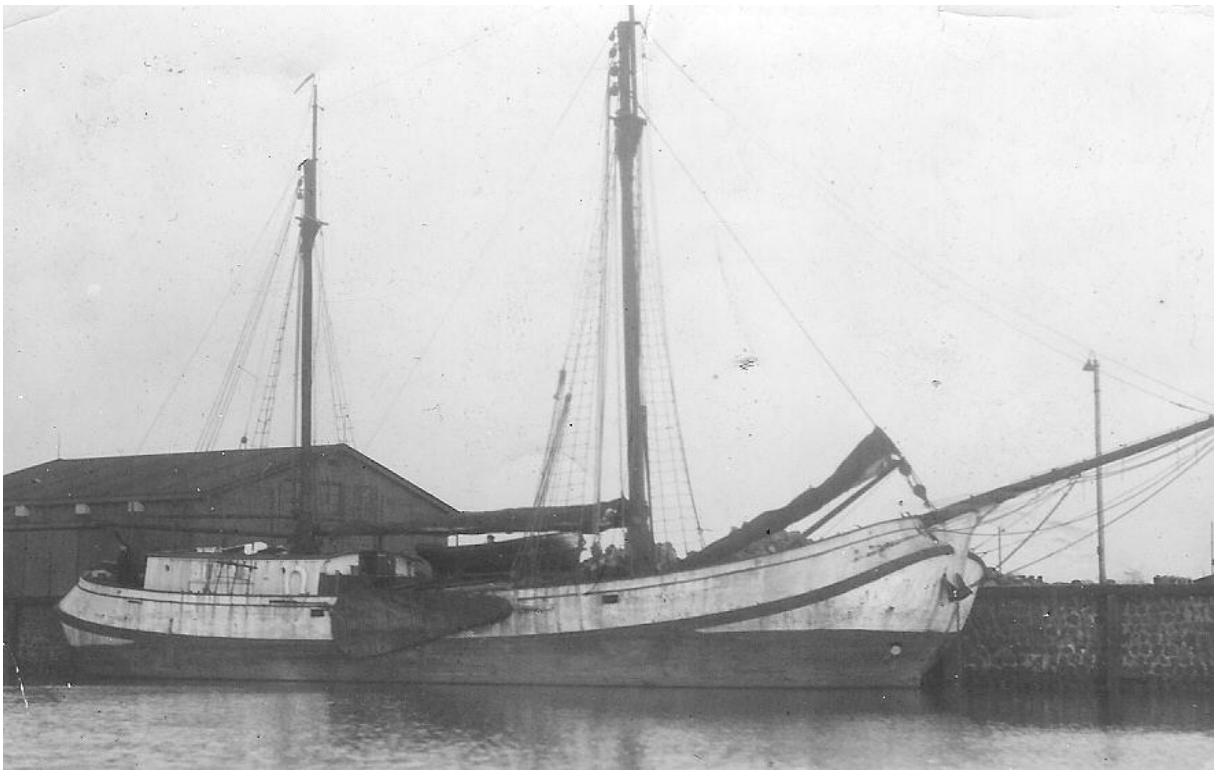
Wegens hun hoge arbeidsintensiviteit moesten de stoomschepen in de kleine vaart, in de crisisjaren tussen de beide wereldoorlogen, het onderspit delven. Vooral die onder Engelse vlag. En dat juist in een periode dat men in Nederland de voordelen van de verbrandingsmotor begon in te Zien. Op korte reizen met korte onderbrekingen in de haven, is een motor namelijk veel economischer dan een stoommachine omdat men deze stop zet en dan geen druppel brandstof meer gebruikt. Dit in tegenstelling tot een stoomketel, waar men toch minstens de vuren brandende moet houden.

Zo kon het gebeuren dat de licht bemande Nederlandse motorschepen (met uiteraard geen stokers of machinisten, doch hooguit een motordrijver) sterke concurrenten op de Engelse kust waren in een tijd dat alles steeds maar goedkoper gebeuren moest.
De geringe diepgang en de strijkbare masten van vooral de Noordelijke kustvaart bleek een nieuw element te zijn in het zeevervoer. Of was het herhaling van een eerdere geschiedenis? Want opnieuw drongen zeeschepen diep landinwaarts. Hoog op de Rijn of tot waar de Thames geen rivier meer is, kon men de kleine Nederlandse schepen zien. Ladende of lossende. Ze voeren tot onder de rook van Parijs en kwamen ook in Berlijn. Dit dankzij de lage kruiplijn.

Het dure overslaan in de zeehavens van London, Rotterdam of Rouen was afgelopen. Afgezien van normale schaderisico bij overslag en oponthoud, plus de vakkundige behandeling door eigen personeel van fabrikant en koopman, was dit (opnieuw) de ideale vorm van transport in West-Europa aan het worden. Want was er werkelijk zo heel veel veranderd in die honderden jaren? Indien dit zo was, dan was het hooguit de benaming van transito of transhipping. En dat terwijl de grote vaart grotendeels was opgelegd en bijna de helft van het daar beschikbare personeel werkloos rondliep. Door de nood der tijden was -een heel oude- de oudste vorm van zeescheepvaart herboren.

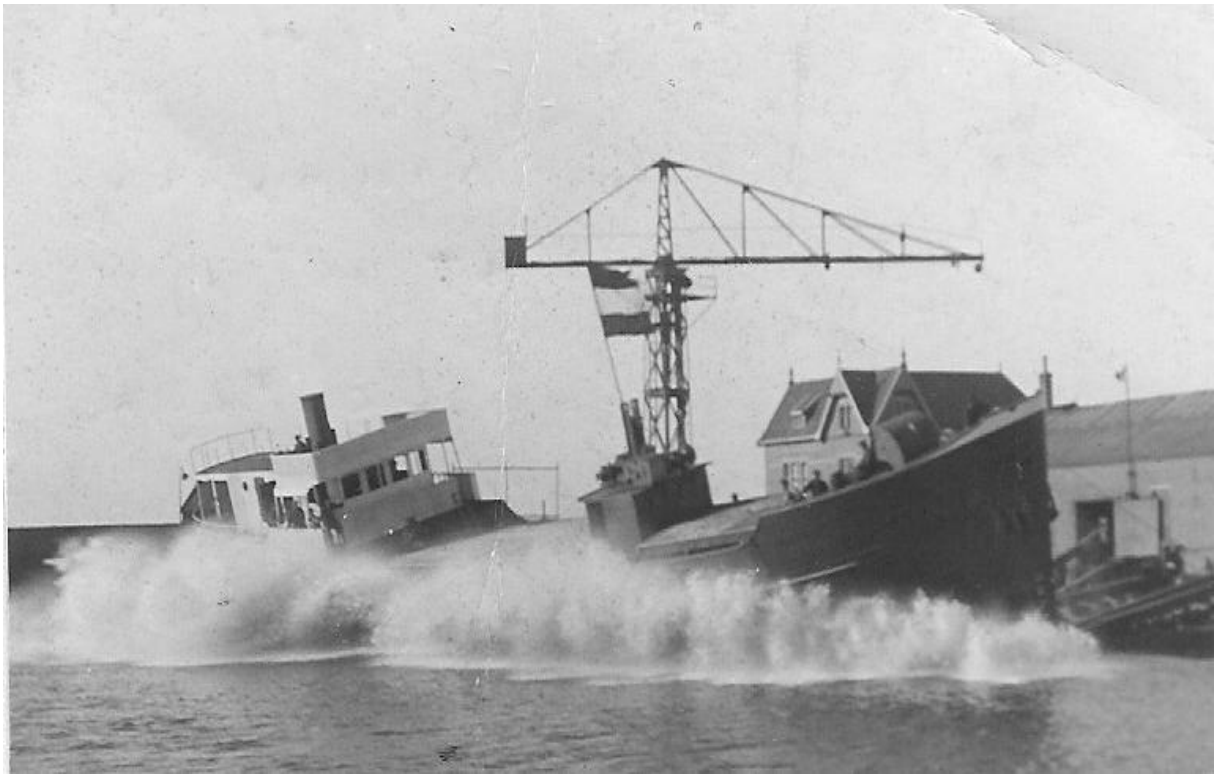


Solotoerschoener "Zeehond" (1926) te Niel. Baksteen ladende in London.



Motorzeetjalk "Dolfijn", opgelegd in Vlissingen 1930. Werd in 1931 naar Duitsland verkocht. Let op de zwaarden die deze zeetjalk nog bezat. De vloot uitbreiding der dertiger jaren was revolutionair. De zeilen verdwenen voorgoed. Men leerde volledig vertrouwen op zwaardere en moderne dieselmotoren.

De "Remark" in aanbouw bij scheepswerf E.J. Smit in Westerbroek, provincie Groningen, oktober 1936.



De tewaterlating van het M.S. "Jola" in oktober 1935 bij scheepswerf Niestern in Delfzijl. Dit gebeurde in het Groninger land altijd dwars.

Schrijver maakte pas in 1934 voor het eerst kennis met de zogenaamde kleine handelsvaart omdat hij op de grote handelsvaart geen kans zag om vooruit te komen ondanks al zijn inspanningen. Het was "last in - first out", wat betekende dat overal de jongste krachten op straat werden gezet. Dit was ook het voordeligste, want wie nog een thuiskomen had bij ouders, kreeg generlei uitkering of ondersteuning. Noodgedwongen was het dus zaak om niets onbeproefd te laten om weer aan de slag te komen. Iets wat bij de grote handelsvaart onbegonnen werk was. Er liepen daar net zo veel zeelieden zonder werk als dat er voeren en die pasten heel goed op hun baantje. Wie echter werken wilde kon dat ook doen en nadat schrijver zijn diploma als stuurman had behaald trad hij enkele weken later als zodanig in dienst bij een kleine Groningse rederij van slechts één scheepje met de stoere naam "Atlantic".

De verdiensten waren matig, zo als overal elders op de Groningse kust-vaartvloot, doch men had iets te doen en de ligging, voeding en de behandeling was goed. Van hard werken en lange dagen maken was trouwens nog nooit iemand doodgegaan. Het voordeel daarbij was dat men geen tijd kreeg om te kankeren. In die dagen zag je overal de grote schepen liggen. Bij hele bosjes tegelijk, met een zeildoekse kap over de schoorstenen, wachtende op betere tijden. Zo heel anders dan wat toen de kleine handelsvaart heette. Want voor deze vaartuigen scheen er volop werk te zijn. Je zag ze overal. Hoog op de rivieren, maar ook bij de graanmolens langs de Zaan. Veevoeder ladend voor een of andere kreek in zuidwest Engeland. Men trof ze ook in Zeeland aan, om aardappels of uien te laden voor Brentford, twee uur varen naar London Bridge. Het kon ook zijn dat je ze ergens in de Oostzee zag of diep in een Noorse fjord. Maar in het bijzonder waar de logge stoombootjes niet konden komen.

Er was in die dagen geen drukke vaart van de Rupel met baksteen naar London en Zuid Engeland en voor wat de "Atlantic" betrof, zo sjouwden we veel cement en dergelijke bouwstoffen naar kleine Franse haventjes en soms naar Zweden. De politieke situatie in Europa heeft er destijds mede voor gezorgd dat toen juist de kleine handelsvaart impulsen kreeg die bijdroegen tot uitbreiding en vooral modernisering. Duitsland was namelijk druk doende om zich als een machtige staat op te werken. Onder de dictatuur van het nationaalsocialisme werd er naarstig gebouwd aan een nieuw leger en bewapening. Het betekende dat er opeens geen werkloosheid weer bestond in Duitsland en dat er veel schroot word geïmporteerd, ironisch genoeg uit Engeland. Verder was er veel vaart van de Rijn op de Oostzeehavens.

Daarnaast hadden de kleine Nederlandse, voornamelijk Noord-Nederlandse schepen een grote markt veroverd op de Engelse kust. Er was vraag naar snellere, sterke schepen met behoud van hun karakteristieke strijkbare masten en geringe diepgang. Nieuwbouwprijzen waren relatief hoog maar betaalbaar, omdat de rente van hypotheken belachelijk laag was. De lonen in de kleine handelsvaart lagen ver onder die in de grote handelsvaart. Er waren geen noemenswaardige arbeidsvoorwaarden, anders dan bij de wet geregeld. Het enige voordeel was een doorlopend dienstverband. Er werd dus niet voor één bepaalde reis gemonsterd, zo als bij de grote handelsvaart. Met daarna weer tippelen. Er was voldoende aanbod van personeel. Menige jonge kerel greep met beide handen het geboden werk aan. Vooral in onze noordelijke provincies met relatief de het hoogste werkloosheidscijfer kon een matroos in Rotterdam misschien vier tientjes in de maand bedingen, zo kwam iemand in Delfzijl of Groningen niet hoger uit als drie tientjes per maand.

Voor een lichtmatroosje of beginner telde men soms maar een tientje per maand neer. Met de verzekering dat als hij zijn beste beentje voorzette, er misschien wat bijkwam. Daarvoor moest echter heel wat worden gepresteerd. Veel hing af van welk soort kapitein-eigenaar men trof. Er waren soms goede bij welke je als een vader behandelden. Van hen was bekend dat ze later zo een jong naar school stuurden en lieten opklimmen. Soms werden ze een familiestuk of volgden ze de kapitein-eigenaar later op. Er waren gevallen waar ze de schoonzoon werden. Maar er waren ook ras uitbuiters.

Vaak waren de Noorderlingen in een verre graad ook nog familie van elkaar, wat hen nog meer aan elkaar liet hangen en toch zeker de onderlinge band verstevigde. Het was althans heel moeilijk om er als vreemdeling tussen te komen. De onderlinge samenhang was bovendien vaak het begin van hun bedrijfje. Met links en rechts kleine geleende bedragen en een akte van gelijkstelling werd met een maximale schuld een schip gekocht Hetzij nagelnieuw of tweedehands. Het laatste stelde dan de gevestigde kapitein-eigenaars in staat om iets nieuws te bestellen. Soms "lieten" ze het, uiteraard grotere schip, dan zogezegd varen. Dan maakte de stuurman kans om kapitein te worden. Zo iets was heel goed mogelijk als de rustende kapitein eigenaar geen al te hoge eisen stelde aan zijn walbestaan. Wat vaak mogelijk bleek bij die eenvoudige mensen.

Wel wilden ze zeker zijn dat hun kapitein een vertrouwd persoon was. Die ze liefst een poosje hadden kunnen observeren als stuurman. Gehuwd zijn was altijd een aanbeveling. Vooral als de kapiteinsvrouw ging meevaren, wat vaak voorkwam bij jonggehuwden. Want op die manier was de jonge kapitein in staat om zelf iets te kunnen overhouden, om na enkele jaren voor zich zelf te kunnen beginnen. Vaak daarbij "geholpen" door zijn inmiddels tot reder gegroeide kapitein-eigenaar. Dit dan ingeval het fatsoenlijke kerels waren en die bestonden er in de dertiger jaren gelukkig onder de oudere kapitein-eigenaars.

Maar terzelfdertijd kwamen, met de groeiende markt en behoeften aan het toen moderne kustvaartuig ook de beunhazen opzetten. Lui die alleen maar op winstbejag of een spectaculaire geldbelegging uit waren. Het waren soms kruideniers, koekenbakkers, fabrikanten of kooplieden die normaliter niet wisten wat stuurboord of bakboord was, doch wel een gokje wilden wagen om zich snel te verrijken. Zij gebruikten dan stromannen of stapten naar een minder bonafide cargadoorsbedrijfje dat dan wel werk wist te vinden en ook wel een bemanning bij elkaar wist te scharrelen.

Was er een slappe periode in de scheepsbouw, dan bouwde men een schip voor eigen rekening. Was het bij gereedkomen niet te verkopen dan werd het onder gebracht bij een soort beheer bedrijf die het schip dan bemande en wist te bevrachten in opdracht van de werkelijke eigenaars die men echter nooit te zien kreeg. Ook waren het soms failliete inboedels waar de banken geen raad mee wisten, vooral na de scherpe terugval in de twintiger jaren. Zo ontstonden in Rotterdam rederijen, wat in feite beheer instituten waren, ondanks indrukwekkende briefhoofden en rederijvlag.

Het ging veel nieuwbakken kapitein-eigenaars in tweede helft der dertiger jaren goed voor de wind. Dit was geen geheim en bleef het ook niet. Zo ontmoet schrijver in 1939 een kapitein-eigenaar die verklaarde dat hij in minder dan drie jaar zijn nieuw gebouwde schip had vrij gevaren. Zijn eigen geld vormde slechts tien procent. Hij had steeds persoonlijk als kapitein met zijn schip gevaren. Hij stond er voor bekend dat hij zijn bemanning goed betaalde en te eten gaf. Zelfs meer gaf dan wat gebruikelijk was in die jaren. Daardoor had hij dan ook nooit problemen. Hij was bij lange na niet de enige in zijn soort. Schrijver wil hier zijn naam niet noemen. Ook niet zijn minder goede collega's die eigenlijk een apart soort werkgevers waren, maar dan onder de rubriek: uitbuiters.

Huisvesting liet soms, vooral op de oudere schepen, wel eens te wensen over en de indeling van het achterschip was bijna steeds alleen maar op de kapitein en zijn eventueel gezin afgestemd. Ook nog toen men niet langer meer met een of twee knechten voer, maar met vijf a zes en soms meer personen als het om de grotere schepen ging. Er kwamen echter wettelijk bepalingen met bindende regels en bij nieuwbouw werd daar voortaan rekening mee gehouden. Het nieuwe personeel begon nu ook meer eisen te stellen, want als men zo maar aan de lopende band schepen kon laten bouwen dan moest er iets zijn te verdienen zijn, zo redeneerde men.

En waar het een vrij markt van vraag en aanbod betrof inzake de loon-en arbeidsvoorwaarden, zo had de gages de neiging om te gaan stijgen. Ondanks de crisis en massale werkloosheid. Uiteraard speelde daar persoonlijke capaciteiten zeer sterk mee.

Feitelijk was het vaak een kwestie van een schrijnende achterstand inlopen wat ook niet aan de vakbonden op de G.H.V. was ontgaan. Men begon dan ook op een bescheiden wijze iets te doen op terrein van loonvoorwaarden. Intussen bestond de Nederlandse K.H.V. uit zo plusminus 500 schepen, waarvan het merendeel toebehoorde aan kleine particuliere ondernemers, die als kapitein-eigenaar hoofdzakelijk uit de Noordelijke provincies kwamen.

Het waren over het algemeen spijkerharde lieden als het om geld ging, hoewel zij anderzijds eerlijk waren. Hun nee was echter nimmer voor tweeërlei uitleg vatbaar. Echte rederijen, zo als in het westen van het land begonnen te groeien, kende men in het Noorden haast niet. Zodoende had men altijd direct met de reder of werkgever te maken. Dat was in het westen heel anders. Dit toch waren veelal in wezen gewoon beheer instituten, waarbij men de ware eigenaars nooit te zie kreeg. Het kon van alles zijn. Zelfs personen die van de zeevaart gaan verstand hadden, in tegenstelling tot hun kennis van zakendoen.

Daarvoor kon men niet veel respect voor hebben, omdat winst maken hun enige doel was. Personeel was daarbij slechts een noodzakelijk kwaad. Het verstandigste was om bij een goede kapitein-eigenaar te gaan varen. Daar kon men vaak nog heel veel van leren, naast het dagelijkse werk. Zo had schrijver het geluk om in ongeveer vijf jaar tijd op slechts drie schepen te hebben gevaren, allen eigenaren van de “Atlantic”, “Alja” en de “Confid” Als gediplomeerd stuurman, doch waarbij hij nog zo enorm veel praktische zeemanschap opstak.

Op de K.H.V. was nog een ander bijzonder opvallend iets wat men op de G.H.V. nog niet kende en dat was het doorlopende dienstverband. Monsterde men op de G.H.V. voor slechts een enkele reis, in de K.H.V. was diensttijd onbepaald wat betekende dat men het hele jaar onderdak was als men voor taak berekend was. Men bleef zo lang men maar wilde. Meerdere jaren achtereen op hetzelfde schip varen was heel normaal. Kwam het schip naar de werf voor jaarlijkse onderhoud aan schip en machine, dan zat er altijd wel een poosje vakantie aan, met behoud van loon. Als het schip tenminste in een goede staat van onderhoud verkeerde. Daaraan mankeerde vrijwel nooit iets en daardoor kon het gebeuren dat men tientallen jaren later nog schepen aantrof met de originele huid en bodemplaten ondanks dat ze slechts acht a tien millimeter dik waren.

De oudere, toenmalige kapitein-eigenaren waren toonaangevend waar het om de vervolmaking van het scheepstype ging. Men had niet alleen oog voor laadcapaciteit doch ook voor de voortstuwing, laad- en losvermogen en snelheid. Zo goed als het uiterlijke voorkomen. Men bouwde dan ook zeer fraaie schepen in die jaren. De veranderingen waren meestal afgestemd op persoonlijke inzichten en ervaring die nog stamden uit de wad- en kustvaart en later op de vele kleine Engelse haventjes, die tot nieuw leven kwamen. Het zwakke motortje maakte plaats voor zwaardere machine en de zeilen verdwenen voorgoed.

Niettemin bleven er vaargebieden. Ingedeeld in klassen en met voorschriften volgens de Scheepvaartinspectie, inzake sterkte, uitrusting en bemanning sterkte waarbij de toenmalige Inspecteur de heer Mellema de grote pleitbezorger was bij het Ministerie in die jaren. Groningen bleef het centrum van alle activiteiten. Er waren daar meer zeeschepen geregistreerd dan elders anders. Men begon met een centraal particulier plaatsingsbureau voor personeel, zodat deze voorziening uit de kroegsfeer kwam. De kapitein-eigenaren kende al vele jaren een belangenbehartiging via de kapiteinsvereniging, wat later stadium uitgroeide tot een werkgeversorganisatie.

Niettemin bleef dit instituut de zelfde naam voeren, namelijk "Zeemanscollege De Groninger Eendracht". Het was toen al een contactorgaan voor binnen- en buitenland. Het onderling samenwerken zat de Noorderlingen gewoon in het bloed. Zij begrepen zeer goed wat de kracht daarvan was. Men werkte samen op verzekeringsgebied door de schepen op een onderlinge basis te dekken ingeval van schade. "Oranje" was een begrip geworden in deze. Het was een bedrijf waar de eigenaren alle vingers in de pap hadden. Werd er een nieuwe of vreemde kapitein aangesteld, zo kon het gebeuren dat men hem eerst aan de tand ging voelen inzake zijn capaciteiten. Of het geen al te grote brokken-makers waren. Zakken vol met diploma's waren in deze nietszeggend. Menige G.H.V. stuurman word ongeschikt bevonden. Want men werd verondersteld overal zonder loods of sleepboot te kunnen varen. Omdat dit meestal dure dingen waren, vooral in Engeland. Werden er te veel schades gemaakt dan moest men maar een andere en uiteraard duurdere verzekering zien te sluiten.

Een groepje oudere kapitein-eigenaren gingen met de komst van allerlei beunhazen op dit terrein, een eigen bevrachtingskantoor oprichten. "Care-beca" werd een begrip. Er waren zelfs plannen om te komen tot een soort coöperatieve instelling die het bevoorraden der schepen en zelfs het repareren der schepen ter hand zou nemen, wat uiteraard enorme gevolgen gehad zou hebben. Door een dergelijke blokvorming zou ook wellicht de onderlinge concurrentie zijn verminderd. Maar dit bleef toen vooralsnog toekomstmuziek.

Heel vroeger was het in de K.H.V. gewoonte om rond de Kerstdagen de schepen uit de vaart te nemen. Dat was dan de tijd waarop ze allemaal in staat waren om eens met elkaar te praten. Vaak was het ook de goede gelegenheid om huwelijken te sluiten of daartoe te besluiten. Zakelijke aangelegenheden en toekomstplannen werden besproken. En dat alles in een tijd dat er door het slechte winterse weer meestal toch niet veel kon worden gevaren. Nog te verdienen. De bemanning kreeg dan ook een poosje vrij, of monsterden af en weer aan voor een vol jaar. Deze gewoonte kwam echter langzaam aan in diskrediet toen de schepen groter en vooral kostbaarder werden. Want dan werd oponthoud duur om langere tijd stil te liggen. Dan werd "Kerstmis vieren" aanzienlijk ingekort, of gewoon vergeten als de schuldenlast nog erg hoog was. Doch alles met elkaar kwam men als opvarende toch wel aan z'n trekken wat vakantie betrof. Wettelijk was het in de late dertiger jaren slechts enkele dagen per jaar, doch in de K.H.V. lag dit geheel vrijwillig meestal veel hoger, als men een goeie kapitein had want er waren ook minder goede.

Dit miste uiteraard niet z'n uitwerking. Want toen de vloot ging groeien werd de plaatsingskansen voor bekwaam en goed personeel steeds groter. Voelde men zich te kort gedaan, zo was het zakje meestal snel gepakt en wat invloed op het onderhoud uiteraard niet miste. Meestal was ook aan het uiterlijk van een schip te zien of de verhoudingen aan boord goed lagen. Er waren schepen bij die er uitzagen als jachten. Alles blonk en glom aan boord.

Resteert te beschrijven hoe men aan ladingen kwam. Dit nu was het werk van de bevrachtingskantoren. Dit waren firma's die over goede buitenlandse kontakten beschikten. Over en weer hield men elkaar op de hoogte van vraag en aanbod op het terrein van scheepsvrachten. De ideale firma's waren die welke er als nevenbedrijf een eigen schepen op na hielden. Of daar zorg voor droegen of belangen daarbij hadden. Bij schrijvers weten bestond er toen maar één echt en oud gerenommeerd bevrachtings-kantoor dat zich strikt aan dat principe hield. Namelijk dat men geen twee heren kon dienen. Dit was de firma "Wijnne en Barends", een bedrijf dat nog uit de voorgaande eeuw stamde. Schrijver vernam dit persoonlijk van wijlen de heer Sanders later directeur van dit bedrijf. Namelijk dat men als een echte vertrouwensmakelaar zich principieel slechts moest richten op de belangen van de meestal afwezige kapitein-eigenaar.

Volgens mededelingen die schrijver in loop der jaren ontving, was deze firma bereid om belangloos hulp te verlenen bij het verwerven van een schip indien een ondernemende kapitein iets voor zichzelf wilde beginnen, gesteld dat hij de zaak niet rond kon krijgen. Ook "werd men aan de vaart geholpen" als de laatste guldens besteed waren bij de aankoop. Het enige wat men daarmee verlangde was dat de bevrachting van het schip daarna aan de firma was voorbehouden. Uiteraard berekende men daarover slechts de normale kom-missie. Dit alles werd namelijk eenmaal aan de schrijver aangeboden, toen ook hij overwoog om eigen Baas te worden.

Dit alles kon men uiteraard niet verwachten van de talloos kleine cargadoor bedrijfjes die in die jaren als paddenstoelen uit de grond kwamen. Een lege kamer en een telefoon plus wat indrukwekkend briefpapier en een flinke dosis lef, zo geen brutaliteit, was al voldoende om als "makelaar" op te treden. Het scheen een goede "business" te zijn, want het was "altijd prijs", ook als de vrachten onder het nog al lonende peil zakten. De kommissie werd steeds toch wel betaald. En was de spoeling dan al dun, zo sloot men desnoods een extra charter af. Voer de kapitein met een verlies, de bevrachter maakte in het minste geval wat minder winst.

Dat er met dit soort beunhazerij op de vrachtenmarkt in tijden van schaarse ladingen nog eens extra negatieve fluctuaties plaatsvonden was daarbij begrijpelijk, iets wat een firma als hiervoor genoemd verafschuwde en zeer zeker niet aan meewerkte. Ook dit heeft schrijver van de eerder genoemde heer Sanders vernomen, die als een der werkelijk grote mannen in de in de Noordelijke kust scheepvaart bekend stond. Het bijzondere van de late dertiger jaren was de voortdurende oorlogsdreiging, die na 1938 in een stroom-versnelling geraakte, voornamelijk door het versnelde bewapeningsprogramma in Duitsland. De uitbreiding van de vaart op het kleine Engelse haventje kwam daarbij tevens meespelen, want er was grote behoefte aan schroot in Duitsland, en daarvan had men in Engeland vrij veel te koop. Waar in tientallen jaren geen schip meer had gelost of geladen, omdat de diepte van de Engelse stoombootjes en schoeners dat niet meer toeliet, werden de Nederlandse schepen veelvuldig aangetroffen. Waar tien voet water stond, bij hoog water en de grond vlak was over een lengte van plusminus vijftig meter, konden de toenmalige coasters komen.

Ook het interne transport in het Verenigde Koninkrijk kwam tot nieuw leven en mogelijkheden. Het klonk gek maar het was wel degelijk zo dat het binnenlandse vervoer via het kustverkeer tot stand kwam ondanks afwezigheid van binnenlandse vaarwegen. Daardoor groeide mede de Nederlandse coaster-vloot die gewoon geen mededinging mogelijk maakte door uiterst economisch gebruik van de dieselmotor en aangepaste scheepstype. Wie op Londonbridge het verkeer op het water bij vloed tij gadesloeg kon menigmaal gedurende en enkel tij een tiental kleine Nederlandse schepen met gestreken masten de rivier zien opvaren. Op weg soms naar Brentford of zelfs Richmond. En dat onder tientallen bruggen door met slechts enkele voeten water onder de kiel en dat altijd zonder een (dure) loads! Op zich was dit vakmanschap van eerste nautische orde.

Dit was een doorn in het oog van de geregelde vaste weekdiensten die gebonden waren aan overslag in grote havens en die niet van producent tot koopman of verbruiker transporteerde. Ook de diepgaande Engelse coasters met hun vaste masten kwamen er niet aan te pas. Want er waren ook op andere grote Engelse rivieren vaste bruggen. Was er werkelijk zo heel veel veranderd sinds de middeleeuwen?

Er werden zelfs in het Engelse parlement vragen gesteld. Of dit nu allemaal zo maar mocht? Doch het strikt economische argument won ook hier de slag. Voorlopig schikte men zich in het lot. Slechts enkele kleine Engelse rederijen volgden het voorbeeld en dan vaak nog maar slechts ten delen.

Er scheen een gouden toekomst te komen in de toenmalige K.H.V. in die vooroorlogse jaren, maar helaas bleek het opleven der scheepvaart in algemeen eerder in een direct verband te staan met de oorlogsdreiging Want de zeevrachten bleven stijgen. Wat meestal Samengaat en ook samenging. Helaas was er niet meer aan te ontkomen, want nadat Duitsland ook Polen wat binnengetrokken, verklaarde Engeland op 3 september 1939 zich in oorlog tegen Duitsland.

3 Nederlandse neutraliteit – Noordzee niemandszee

Wat later de schemeroorlog werd genoemd, was tevens de periode waar de meeste kapitein-eigenaars het lieten afweten en die ook later, toen de oorlog voorbij was niet meer gingen varen. Tot het uitbreken der tweede wereldoorlog was het aanschaffen van een nieuw of tweedehands schip en met weinig geld een eenvoudige zaak. Vooral als een dergelijke kapitein zelf met het schip ging en bleef varen. Maar daarin kwam vrij snel verandering. Het gezegde dat het oog van de meester het paard vet maakte ging hier wel degelijk op. Bovendien waren zogenaamde zetkapiteins toch altijd nog nare jongens voor die dagen. Tenslotte kijkt men altijd heel anders tegen een bedrijfje aan dan als tijdelijke vervanger of waarnemer.

Misschien was dat in zeer sterke mate het geval met elk kustvaartuig waar een klein oponthoud vaak resulteerde in aanzienlijke schadeposten. Verspeelde men bijvoorbeeld en enkel uur dan kon het gebeuren dat een tij werd gemist en men niet s 'morgens vroeg op plaats van bestemming kwam, doch eerst in namiddag. Er was dan een volle dag verloren gegaan en wat zo kon uitlopen op een verloren weekend. Samen met weers-omstandigheden kon zoiets resulteren in een week vertraging in de loop van een maand. En aan de Engelse kust was het vrijwel overal tij-werk, droogvallende haventjes of alleen maar opschutten bij hoogwater.

Het voorgaande zal voor een walmens moeilijk te begrijpen zijn, doch in de toenmalige kustvaart was het "time, is money" wel zeer toepasselijk. Dit was navigatie in optima forma. Steeds maar vooruit denken, niet alleen op zee maar ook al in de haven, tijdens het verblijf of gedurende de lossing of belading. Juist in de trampvaart, wat de kustvaart toen tenslotte was. Het waren de besognes van de doorsnee kustvaart-kapitein oude stijl, die beslist niet om de haverklap aan de telefoon zat om de bevrachters of zijn reder om orders te vragen. Een goede kapitein oordeelde zelf meestal wat er moest gebeuren en had daarbij een grote mate van zelfstandigheid. Veel meer dan zijn evenknie op de grote handelsvaart waar alles reeds was uitgedacht op het kantoor der rederij.

Het is goed om dit voorgaande te memoreren. Het zou later in de oorlog een factor van betekenis worden, omdat het dirigisme van boven af een hoofdrol speelde en waar de kustvaartkapiteins het eens waren. Een kapitein-eigenaar was niet langer een soort baas met een paar knechten maar ondernemer met personeel geworden. Hij was niet langer de schipper maar de werkgever. Een rol die vooral de oudere reder niet aansprak. Hij verkoos het persoonlijke gemoedelijk praatje van man tot man in een tijd dat je iemand nog op zijn woord kon vertrouwen. Zij waren zo heel anders dan de nieuwe eigenaren. Zij toch waren producten van crisistijd en bezaten zo een heel andere mentaliteit. Hun opportunisme overheerste, waarbij soms op schandelijke manier misbruik van de omstandigheden werd gemaakt. Dat de vakbonden zich gingen roeren ondanks de grote werkloosheid was geen toevalt. Aanvankelijk lagen in mobilisatie de meeste schepen stil. De verzekeringstechnische kwesties veranderde de vrachtenmarkt en de personeels-kwestie moest nader worden bekeken. Veel, zo niet het meeste personeel was dienst-plichtig en tenslotte was er een sterk toegenomen gevarenrisico. Om dit laatste lieten al meteen heel veel kapitein-eigenaren het afweten. Door hogere vrachten te bedingen konden ze in alle comfort aan de wal blijven, ook al zaten ze tot over hun oren in de schuld. Zodoende kwamen veel ervaren stuurlieden met ruime ervaring aan de beurt als kapitein, maar er verscheen ook lieden die later grote moeilijkheden veroorzaakten en normaliter nooit als kapitein zouden zijn aangenomen. Waren het oorspron-kelijk hoofdzakelijk eigenaren die met de schepen voeren, binnen heel korte tijd waren de rollen omgekeerd. Vooral voor wat de schepen uit het noorden van ons land betrof en die toen nog in aantal de ruggengraat van kustvaart-vloot vormden.

Met de rederijtjes in het westen van ons land was er weinig veranderd. In het algemeen was men daar minder conservatief. As men ter wille van perso-neelsvoorziening wat meende te moeten toegeven aan de bemanningseisen, zo weigerde men dit steevast in het noorden. Sterker nog, men ontkende zelfs het bestaan van zoiets als een vakbond.

Daardoor ontstond er in de late herfst van 1939 een staking voor erkenning en waar er dan al niet genoeg zeevarenden waren die er aan mee deden, zo namen de haven-arbeiders het wel over. Zo gebeurde het dat er bijvoorbeeld in Harlingen werd gestaakt door de bootwerkers voor de erkenning van een zeeliedenvakbond door de toenmalige K.H.V.

Er viel niets meer te ontkennen. Toch wilde het niet tot onderhandelen komen of collectieve afspraken. Men betaalde desnoods liever het dubbele of zelfs meer, vrijblijvend, dan zich vast te leggen op afspraken en redelijke gages en voorwaarden. De wet van vraag en aanbod bepaalde voortaan de gages en beloningen. Men veronderstelde dat deze dan ook wel weer zouden dalen als de vrachten zouden dalen en er tevens weer overschot op de arbeidsmarkt zou zijn. Erg hoog dacht men aan de factor arbeid in het Noorden dus niet. Men hield er daar ook hele vreemde opvattingen op na inzake personeel. Men nam geen bemanning in dienst, doch huurlingen. Alsof het om een fiets ging. Doch marktartikel of niet, het personeelsaanbod bleef beperkt. En toch zeer zeker waar het om het bevaren en bekwaam personeel ging waarvan de meesten als dienstplichtigen gemobiliseerd waren.

Ongemerkt was er zodoende dus vrij veel kaf tussen het koren gekomen. Dat waren yanks, de onbevaren niet-dienstplichtigen of lui van de G.H.V. die opeens ontdekten dat er op de K.H.V. beduidend veel meer viel te verdienen. Dit dan voor wat de ongediplomeerde, koks en matrozen betrof. Met de machi-nisten, stuurlieden en een aantal kapiteins was het niet veel anders. Heel wat derde en twee stuurlui van de G.H.V. werden als kapiteins in dienst genomen. Men was daartoe haast wel gedwongen, ook al waren het aanvankelijk super brokkenpiloten. Want waar de meeste vooroorlogse stuurlieden en kapi-teins voortkwamen uit de lagere rangen en meegroeiden en pas na gebleken geschiktheid als kapitein waren aangesteld, moest men dat van willekeurige derde of tweede stuurman G.H.V. maar afwachten. Zelden of nooit hadden ze zelfstandig met een schip gevaren, laat staan gemanoeuvreerd. Iets wat voor doorsnee K.H.V kapitein dagelijkse kost was en bij voorbaat juist in de krikkemikken, zonder sleepboten, loodsen en andere hulpmiddelen. Maar dat gaf nu niet meer, want de verzekering dekte de schade wel, zo niet door de uiteraard kritische Onderlinge, zo kon dat ook op beurspolis.

De vrachtprijzen stegen tot soms het vier of vijfvoudige. En overeenkomstig stegen ook de gages. Voor de meesten betekende het een toeslag die bestond uit een reizengeld. Wie meer ladingen vervoerde, dus meer risico liep, verdiende meer. Voor de kapiteins gold meestal een percentage van de bruto vrachten naast de gage. Het percentage kon verschillen. Zo ontving schrijver, overigens zonder het te hebben bedongen, van zijn reder vijf procent de bruto besomming en wat, samen met de gage, op duizend gulden per maand neerkwam. Wanneer men weet dat circa honderd gulden, het maandloon van een gemiddelde industriearbeider, zo was een dergelijk inkomen aanzienlijk. Er moet echter wel bij worden verteld dat men voor dit vorstelijke bedrag destijds wel elk uur van de dag met z’n leven speelde. Wat uit volgende hoofdstukken zal blijken. Ook moet gezegd worden, dat een dergelijke beloning dan ook wel een der hoogst was.

Ontdaan van alle mooie franje was het voor toenmalige zeelieden een kwestie van geld verdienen en beslist niet omdat het zo mooi of avontuurlijk was. Vermoedelijk lag het op de G.H.V. niet anders. Het is goed om daar ook nu nog op te wijzen. Juist omdat daarover ook heden nog zulke vreemde opvattingen bestaan. Zeevaart is en was een gewoon beroep. Bovendien een moeilijk en zwaar beroep, waar veel wordt verlangd en zeer hoge eisen worden gesteld. Men miste vaak en lang het gezinsverband en het was nu boven-

dien levensgevaarlijk geworden. Dat daar iets tegenover moest staan was duidelijk. Voor de reders en de kapitein-eigenaars aan de wal was het tenslotte ook maar te doen om materieel gewin en minder uit vaderlandsliefde. Het waren puur zakelijke overwegingen en daarbij vraagt de schrijver zich of de opvarenden van toen zo veel slechter of minder waren of iets misdeden, door net zo te redeneren en te handelen. Ook voor hen was het kwestie van het ijzer smeden als het heet was.

Ook de schrijver was dienstplichtig. Dat hij al sinds het voorjaar van 1939 als kapitein op de "Confid" dienstdeed maakte daarbij geen verschil. Doch kennelijk oordeelde men het zinniger om hem onbeperkt verlof tot varen te geven, dan hem als infanterist op de Veluwe te detacheren. Zodoende was hij na enkele weken weer terug op zijn schip. Maar terwijl iedereen in Nederland zich zo goed mogelijk schikte in een nieuwe neutraliteitsperiode vergingen er al schepen ten gevolge van oorlogshandelingen. En uiteraard allereerst in de Noordzee. Er verdwenen zo maar schepen zonder enig spoor achter te laten en het was geen wonder dat de grote passagiersschepen niet verder kwamen dan Genua, op veilige afstand van gevaren. Hetzelfde gold voor de grote trampvaart. Wie een boodschap had, bleef uit de buurt van het Engelse Kanaal en de Noordzee.

Oppervlakkig bezien was het dus de kleine handelsvaart die in het begin van de tweede wereldoorlog het spit moest afbijten. Met daarnaast de zogenaamde korte vaartschepen. Wat in feite op hetzelfde werk neerkwam, namelijk vaste weekdiensten onderhouden op Engeland met schepen die iets grotere tonnage hadden en niet onder de maatstaf van kleine handelsvaart vielen.

De wetenschap dat schrijver een absoluut vrije hand had van zijn reder om te beslissen hoe en wanneer er zou worden gevaren was een goede zaak. Met inachtneming van alle mogelijke aanwijzingen in zake een zo veilig mogelijke vaart moest het mogelijk zijn heelhuids te blijven. Voor de rest moest men maar vertrouwen op goede gesternte. De hoge verdiensten waren echter aanlokkelijk. Dat maakte veel goed en werkte mee bij het overkomen van eventueel bezwaren. Voor de rest was men Jong en kende de gevaren destijds maar half, of helemaal niet. Voor de roekeloze was het echter een gevaarlijke tijd geworden. Vooral in de bijzonder koude winter die volgde.

De hierna volgende gegevens zijn die welke later bekend zijn geworden. Soms pas na het einde der tweede wereldoorlog. Onvermeld blijven de vele gevallen van zware materiels schade na bombardementen en luchtaanvallen waarbij schepen behouden bleven. Schrijver beleefde zo iets en dit voorval wordt tevens. beschreven. Ook hoe het was op een vlotje rond te drijven in de vrieskoude, zo men dan al een ramp overleefde.

"Tegri"

Dit was het eerste schip dat verloren ging. Het werd op 25 september 1930 voor het laatst gezien en bleef tot op heden spoorloos. Mogelijkheid bestaat dat dit schip op een mijn is gelopen, hoewel het tevens mogelijk is dat de lading tot ontploffing kwam. Er zou namelijk explosieve lading aan boord zijn geweest. Dat dit schip getorpedeerd word is tevens een mogelijkheid doch niemand kan dit bevestigen nog ontkennen. Dat onderzeeboten in de Noordzee actief waren kan schrijver met stelligheid bevestigen, omdat hij persoonlijk een dergelijk vaartuig naast zijn schip heeft zien boven komen. Maar kennelijk geen kwade bedoelingen koesterde. Was het onvoorzichtige navigatie? Het lot van de "Tegri" zal helaas wel altijd een raadsel blijven.

“Safe”

Dit vrij nieuwe schip onderging een zelfde lot. Het werd op 7 oktober 1939 voor het laatst gezien op de Reede van Vlissingen, onderweg van Antwerpen naar Riga toenmalig Letland. Het vermoeden bestaat dat ook dit schip op een mijn is gelopen ergens in de zogenaamde Duitse bocht. Schrijver heeft deze kapitein van zeer nabij als stuurman gekend gedurende een jaar en durft met stelligheid te verklaren dat deze kapitein zeker roekeloos was. In de dreigende vooroorlogse jaren had kapitein Salomons menigmaal verkondigt dat het met de zogenaamd verboden gebieden best meeviel en dat er zelden of nooit mijnen lagen. Althans volgens zijn vader die nog in de eerste wereldoorlog had gevaren!

Verder is er van dit schip bekend dat het kort te voren gesignaleerd was op de rede van Doel, op de Schelde. Deze ankerplaats werd benut voor het overslaan van explosieven Voor zo ver het schrijver later is uitgelegd, zou dit op de onderhavige reis zijn geweest. De mogelijkheid van bijvoorbeeld een tijdbom of ander soort voortijdige ontsteking kan ook geleid hebben tot deze totale ondergang. Ook hier het verschijnsel van niet het geringste spoor. Zelfs geen boei, of een houten luik of deel van (houten)reddingboot. In de ondiepe wateren van Deense kusten en belten had men zo iets onwillekeurig moeten ontdekken, gezien de beslotenheid wan deze wateren. Met de “Safe” kwamen 7 man om.

“Immingham”

Dit schip ging verloren doordat men in een verboden gebied was gaan varen. Voor de ingang van Schulpengat lag net als voor andere dergelijke Nederlandse haventoegangen een mijnengebied. Op 10 december 1939 liep dit schip op een Nederlandse mijn. Ik meen dat dit onder zeer fraaie weersomstandigheden gebeurde en dat mede daardoor alle opvarende konden worden gered. Officieel heette het een navigatiefout. Wanneer men bedenkt dat in deze Nederlandse verboden gebieden wel degelijk mijnversperringen lagen, zo getuigde het toch tevens van nonchalance. Ook schrijver is toen meermalen via het Schulpengat in- en uitgevaren.

En steeds werd er door de Nederlandse loodsdienst nog eens extra op gewezen dat het levensgevaarlijk was om buiten het vaarwater te komen wegens mogelijk mijnengevaar. Terzijde worden hier ook nog de schrikbarende verliezen genoemd met grote handels-vaartschepen in de Noordzee. In de Thamesmonding liepen een tiental schepen op waarschijnlijk magnetische mijnen. In twee gevallen waren het Nederlandse schepen. Namelijk de “Simon Bolivar” en de “Spaarndam”, respectievelijk nabij de Sunk en ter hoogte van Kentish knock bank. Volgens gegevens zouden deze beide rampen aan 107 mensen het leven hebben gekost.

Ook dit gebeurde nog in de eerste maanden van schemeroorlog. Schrijver heeft de “Bolivar” enkele dagen na de fatale 18e november 1939 half gezonken zien liggen in de buurt van meerdere andere, verlaten wra-ken, waartussen de zee bezaaid was met allerlei meubels, luiken, vernielde reddingboten en lading waaronder duizenden kisten eieren verpakt in houtwol. Later is bekend geworden dat deze mijnen door Duitse oppervlakteschepen waren gedeponeerd. Het lijkt schrijver een bijzondere huzarenstreek, want dit gebied kon men vergelijken met bijvoorbeeld de monding van Schelde en lijkt het erg onwaarschijnlijk dat zo jets onopgemerkt bleef. Er lag daar toen vrijwel steeds een Loodsboot op station, omdat het hier de hoofdingang via de Thames, naar de grote havenstad London betrof. Er gingen ook schepen verloren ten gevolge van wat men normale gevaren bij de navigatie kon noemen. Zo vergingen de “Flores” (gestrand, Thamesmonding 4 februari 1940), de “Alja” (gestrand op Raz du Sein 18-02-1940), “Gerco” (gestrand bij Culler-coats 06-02-1940). Verder strandde de “Buizerd” half maart 1940 ten noorden van Whitby. Vrijwel omstreeks zelfde datum op 17 maart 1940 liep de “Hinde” op de rotsen bij Rathlin eiland (Noord Ierland).

Schrijver meent, als kapitein in die dagen te beweren dat er van abnormale gevaren gesproken kon worden. Het was immers zo dat er rond de Britse eilanden zeer gevaarlijke stromingen lopen. Bovendien zijn en waren de kusten vaak gehuld in nevel en mist. De normale verlichting zoals vuurtorens en vuurschepen branden niet of heel kort en gedimd. Meeste betonning was binnengehaald. Er werden geen weerberichten meer verstrekt. De radiobakens zwegen en wat bij elkaar een geheel nieuwe situatie veroorzaakte, waaraan men moest wennen.

De uitrusting van toenmalige coasters kende nog maar amper radiorichting-zoeker en schepen met een echolood waren er haast nog niet. Radar en Decca-navigatie was nog slechts een droombeeld, haast utopie. Van consolbakens had men nog zelden gehoord. De nabijheid van land was alleen maar te herkennen aan golfslag, kleur van water en soms de geur. Voor de rest het voortdurende "gegist bestek", met geen andere hulpmiddel dan het handlood, de ogen, oren en soms de reuk. Met de relatieve geringe snelheid ten opzichte van de soms zeer sterke getijstromen, behoefde men maar heel even mis te zitten om onmiddellijk in zeer gevaarlijke situaties te geraken. En zeer zeker gedurende duisternis.

"Ida"

Het vergaan van dit schip in de buurt van St. Davids Head (westkust)had verdenkingen doen ontstaan. Dit schip verging op 26 februari 1940 door onverklaarbare omstandigheden. Er werd verondersteld dat het schip was "weggebracht zo dat heette, namelijk opzettelijk laten zinken. De kapitein-eigenaar, de heer Geert Kuur had namelijk al vrij snel een veel beter en groter schip aangeschaft. Het geval werd voor de Raad van de Scheepvaart gebracht, doch daar werd zijn naam van alle blaam gezuiverd. Het heette toen dat een oorzaak van buiten of aanwezig moet worden gebracht. Een nogal vage uitdrukking waarbij alsnog van "alles mogelijk kon zijn geweest.

"Rijnstroom"

Dit was een weekboot van de H.S.M., in de wandelgang "klompen Lloyd" genoemd en wat in feite ook kustvaart was, maar door afmetingen die aansloten op de kustvaartschepen "korte vaart" werd genoemd. Het waren iets grotere schepen die geregelde vaste afvaarten op Engelse havens onderhielden. Dit schip verdween spoorloos in de Zuidelijke Noordzee. Pas na de oorlog kon worden vastgesteld dat dit schip door de U-17 op 2 maart 1940 tot zinken was gebracht. Er gingen daarbij twaalf mensenlevens verloren.

"Gutto"

Dit was ook een korte vaart schip dat vanuit Rotterdam afvaarten onderhield. Dit schip verdween eveneens spoorloos met 18 opvarenden. Uit Duitse archieven bleek na de oorlog dat dit schip door dezelfde Duitse onderzeeboot op 5 maart tot zinken was gebracht. Het was dus een fabeltje te veronderstellen dat kleine schepen geen torpedo waard waren, zoals toen nogal hoogmoedig door G.H.V. mensen werd beweerd. In dit Licht is het zelfs zeer waarschijnlijk, dat ook de "Tegri" en de "Safe" door een Duitse U-boot tot zinken zijn gebracht. Dat het niet in de archieven beland was, kon oorzaak hebben. Dat zo een U-boot zelf tot zinken werd gebracht bijvoorbeeld.

“Nora”

Dit was weer een gewoon kustvaartuig dat in de Downs ten anker lag toen het tot zinken word gebracht door een voorbijdrijvende mijn. De stuurman van dit schip, de Heer H. de Vries was een studiegenoot van schrijver en deed later bij hem aan boord dienst als stuurman. Daarom zijn hiervan wat meer bijzonderheden te melden en ook weer uit de eerste hand. Het was bovendien een mooi bewijs dat het op veilig stellen van een losgebroken contactmijn een loos verhaal was, waarvan in de praktijk niets terecht kwam. Elders in dit boek wordt daar iets nader op ingegaan.

Volgens ooggetuigen zag men een drijvende mijn op het schip afkomen. Door de wind lag het schip niet recht op de vrij sterke stroom, doch enigszins dwars. Nadat het ding op een viertal meters het voorschip had gemist, raakten de voelhorens het achterschip. In allerijl gewaarschuwde bemanning had zich echter al naar voorschip begeven, Kort daarna volgde een zware explosie. Alleen de kok werd zwaar gewond. De bemanning werd kort daarna van het zinkende schip afgehaald door een assisterende sleepbootje. Het wrak lag later dicht onder de kust. Weer kwam de Raad van de Scheepvaart later tot vreemde uitspraken. Men veronderstelde dat men de ramp had kunnen voorkomen door het roer aan boord leggen aan de gevaarzijde en door het gebruiken van de machines de mijn had kunnen laten passeren. Maar of daar zo gauw tijd en gelegenheid voor zou zijn geweest zei men er uiteraard niet bij. Tenslotte hadden de toenmalige heren van die Raad alle tijd om dat op hun gemak te veronderstellen. Dit in tegenstelling tot de bemanning van de “Nora”, toen die zeemijn vrij snel op hen afkwam. Deze ramp vond plaats op 29 januari 1940.

“Saba”

Dit schip was onderweg van Caen (Normandië) naar IJmuiden en word sinds 16 maart 1940 als vermist opgegeven. Er gingen daarbij 7 mensenlevens verloren. Naar de oorzaak van de ramp tast men ook heden nog in het duister. Vermoedelijk is ook hier een mijn de oorzaak van ramp geweest. Naar de mening van schrijver was het schip met staalproducten of grondstoffen beladen. In dergelijk geval zinkt een schip dan gelijk als een baksteen.

“Truida”

Op 9 januari 1940 ging ook dit schip midden op de Noordzee door een mijn verloren. Ook weer na de oorlog, bleken deze mijnen enkele dagen te voren door Duitse torpedojagers te zijn gelegd. Volgens opgaven in een positie van 51-27 N.B. en 01-50 W.L. Dit moet op fout berusten, want deze geografische positie is in midden in Zuid Engeland. De juiste plaats was ook volgens de overlevenden bij de West Hinder bank. Er gingen geen mensenlevens verloren en wat, voor dit kleine kustvaartuig als een bijzonderheid mocht golden. Als in het geval met “Nora” en de “Immingham” bleken deze mijnexplosies lang niet zo een vernietigende uitwerking te hebben gehad, dan de latere verankerde magnetische- en akoestische mijnen.

“Velocitas”

Kapitein Pinkster verspeelde naast dit schip ook al de “Truida” en in beide gelegenheden was het door een mijn. Zeer waarschijnlijk was het in tweede geval een magnetische mijn geweest. Deze ramp gebeurde op 12 april 1940. Er is nooit een onderzoek naar deze ramp geweest. Wel werd bekend dat het schip zich toen in een verboden gebied bevond. Er zouden bij deze ramp, onnodig, 3 opvarenden zijn omgekomen. Als men leest van de betrekkelijke geringe aantallen overledenen bij deze rampen met toenmalige kustvaartuigen, zo dient men niet te vergeten dat deze schepen toen maar in totaal vijf a zeven opvarenden hadden. Wat neerkomt op de helft der bemanning in onderhavige geval.

“Wocana”

Het niet volgen van de voorgeschreven routes bleken vaak levensgevaarlijke handelingen. Het was verleide1ijk als je van de Oostkust kwam om regelrecht over te steken naar de Schelde. Het bespaarde zeker een dag, als men niet via de Downs voer, voor de routering en controle. Het omgekeerde was al net zo. Van de Schelde oversteken naar de Newarp werd de “Wocana” noodlottig. Ook hiervan ontbreken officieel de uitspraken. Alleen het volgende is bekend: dit schip werd overvaren nabij de Smiths Knoll lichtboei door het Engelse oorlogschip H.M.S. Pintail op 22 maart 1940. Aangemerkt zij hier dat langs de Engelse kust de konvooien vaak geblindeerd voeren. Evenals de escortes. De neutrale Nederlandse schepen daarentegen voeren met volle verlichting. Wat overigens geen excuus was om toch maar geen aanval te doen voor de Duitse vliegtuigen. Alles wat op de kust voer word zo mogelijk vernietigd.

De “Wocana” ging verloren. Alle opvarenden werden gered. Men kon dit toeschrijven aan oorlogsomstandigheden. Onvermeld blijven hier de talloze aanvallen door Duitse vliegtuigen op de neutrale en ongewapende kustvaartuigen. Waren er al enkelen door U-boten in de Noordzee tot zinken gebracht, zoals later bekend werd, werd dit met komst van voorjaar 1940 en het betere weer en langere dagen, een acuut gevaar.

Nederlandse vissersschepen die op de Noordzee hun vreedzaam bedrijf uitoefenden als neutralen, werden tot zinken gebracht. Van de “Sylvain II” wordt aangenomen dat het omstreeks 24 november 1939 met man en muis verging ten gevolge van een mijn. Het geval met de “Protinus” was erger, want nadat hun schip tot zinken was gebracht dreven de overlevenden onder barre omstandigheden in de slecht uitgeruste scheepsboot lange tijd rond alvorens te worden ontdekt. De trawler “I.S.Groen” op 28 maart 1940 werd op de Doggersbank door een onbekend vliegtuig aangevallen. Al of niet “geslaagde” Duitse aanvallen op Nederlandse schepen waren in dit voorjaar aan orde van de dag. Het zou te ver voeren ze allemaal in detail in dit bestek te vermelden. Schrijver beperkt zich daarbij tot eigen ervaring en die van zijn toenmalige motordrijver die een der overlevenden van de “Elziena” was. Beide rampen vonden kort na elkaar plaats op de Noordoostkust van Engeland. Dat van de “Elziena” op 2 maart 1940 en de “Confid” op 21 maart 1940

“Elziena”

Volgens motordrijver Albert Dinkela was dit schip destijds onderweg van Vlissingen naar Leith (via de Downs) toen het op 2 maart 1940 door een Duits toestel ter hoogte van ongeveer 20 mijl zuid van de Longstones werd aangevallen. Het was gelukkig vrij rustig weer, met goed zicht. Maar wat tevens betekende dat de kans op luchtaanvallen het grootst waren. Daartegen kon men als neutraal schip niets doen, anders dan hopen op een goede afloop. De bedoeling was duidelijk: Alle scheepvaart van en naar het Verenigde Koninkrijk werd vernietigd. En daarbij werd minder gelet op de nationaliteit en helemaal niet op de bemanning van dergelijke schepen.

Ook in dit geval kan het haast niet missen. Van geringe hoogte werd het schip beschoten en gebombardeerd tot het in brand raakte. De reddingboot was daarbij onbruikbaar geworden en resteerde als enige redmiddel een primitief eigengemaakt vlotje bestaande uit een paar lege smeerolievaten met er omheen wat planken en balken. Om het bij elkaar te houden was het meer bedoeld om gebruikt te worden bij het buitenboord schilderen en minder om als reddingmiddel te dienen, hooguit misschien om zich drijvende te houden als onverhoopt de reddingboot onbruikbaar zou raken.

Dergelijke drijftoestellen trof men vaak aan en waren vrijwel steeds zelf gemaakt, want voorschriften bestonden hierover al evenmin. De aanval op de “Elziena” kwam zeer onverwacht en vergde al meteen twee doden. Dinkela zag kans om het vlotje overboord te werken, waarop een der overlevenden al vast plaats nam. In de verwarring raakte de vanglijn los, terwijl Dinkela zich ging overtuigen of er nog andere overlevenden waren naast het lichtmatroosje, in feite nog maar een kind.

In het stuurhuis was het een ruïne. Het was bovendien moeilijk te bereiken en aldaar trof hij slechts enkele ledematen aan van kapitein Eldriks. Wel begrijpend dat hij niet verder hoefde te zoeken sprong hij te water omdat de toestand aan boord onhoudbaar werd. Doch het lichtmatroosje durfde zijn voorbeeld niet te volgen. Het joch kon niet zwemmen. Dinkela riep hem toe dan maar boven op hem te springen, waarna hij de jongen wel naar het vlotje zou slepen. Kennelijk in doodsnood gaf hij daaraan gehoor en op een kleine afstand konden de drie schipbreukelingen zien hoe hun schip brandend ten onder ging.

Zonder drinkwater of eten en drijfnat dreven ze zo rond in de koude nacht en de volgende dag. Dank zij de oplettendheid aan boord van een Deense schoener werden ze opgepikt en in Blyth aan de wal gezet. Ze hadden slechts lichte verwondingen bekomen en na van droge kleren te zijn voorzien reisden ze enkele dagen later. overigens geheel berooid, naar Nederland terug. Uiteraard vervoegden zij zich in eerste instantie bij hun werkgever. Maar deze zelfbenoemde reder verwees hen voor de afhandeling van de geleden schade naar vereniging "Zeerisico", een instelling die men kon vergelijken met de Ongevallenwet aan de wal.

Voor de uitbetaling van hun loon tot op de dag van de ramp, plus wat ze aan gevaren-eld te goed hadden, moesten ze zich maar bij het bevrachtingskantoor melden, de zogenaamde vertrouwensmakelaar. Meestal het scheepvaartbedrijf dat hen aan een schip had geholpen, de boekhouding voerde, voor de bevrachting zorgde en soms ook nog personeelszaken afhandelde. Dergelijk ergerlijke behandelingen kwamen vaker voor. Zelf durfden zulke beginnende kapitein-eigenaars niet langer en gunden de nu hogere gages en premies maar amper aan hun personeel. Voor al dat risico. Hij liet de berooide schipbreukelingen niet eens binnen toen ze bij hem aanbelden. Het is goed dit alsnog hier te vermelden omdat dit dagelijks meespeelde in de oorlogsjaren en vooral na de bevrijding in de hoofden van gewone jongens. Jongen die, al waren ze dan al geen kapitein of stuurman, toch even noodzakelijk waren, zo niet onmisbaar.

Met nadruk zij hier gesteld dat dit niet het geval was met Dinkela. Deze man heeft namelijk nog geruime tijd bij schrijver aan boord dienst gedaan gedurende de eerste jaren van de oorlog, de gevaarlijkste. Feit was dat door zijn resolute optreden de andere twee overlevenden de moed niet lieten zakken. Door het ergerlijke gedrag van zijn reder, achteraf, heeft hij zich nooit laten leiden. Officieel heeft Dinkela voor zijn gedrag nooit de erkenning gekregen die hij verdiende. Want aan hem had schrijver zelfs zijn leven te danken doordat Dinkela nog net op tijd zijn bewusteloze kapitein uit zijn verblijf sleepte, dat verzadigd was van dodelijke kolendamp. Dinkela was na de ramp met de "Elziena" bij schrijver op de "Confid" gekomen en keerde ongeveer twee jaar later na een ernstig bedrijfsongeval niet meer aan boord terug. In die twee jaar was hij ook zeer actief aan de wal. Zo herinnert schrijver zich nog heel goed hoe Dinkela tijdens de bombardementen op Plymouth in het voorjaar van 1941 actiefs bezig was om slachtoffers te helpen. Om hun spullen uit brandende huizen te halen. Aan boord onderscheidde hij zich bij de aanvallen op die stad door met een grote vierkante kolenschop klaar te staan om de neerkomende brandbommen van het dek af te scheppen en ze overboord te gooien, waar deze ondingen verder geen gevaar opleverden.

Over deze motordrijver is hier met opzet iets langer geschreven. Omdat er meerderen van deze mannen bestonden bij de Nederlandse kustvaart in oorlogstijd. Die zonder drukdoenerij, indrukwekkende uniformen en geleerde praatjes gewoon hun werk deden. En meer dan dat zoals hier terloops is opgemerkt. Daarom enkele foto's van dergelijke karakters in dit boek.

Zij pronkten niet met borsten vol onderscheidingen, zij vroegen daar ook niet om, maar hadden ze wel verdiend. Naamloos verdwenen zij na de oorlog weer in de vergetelheid of kwamen gewoon om. Wie zou ze nog kennen? Zij die dan het uiterste en als laatste hun plichten deden?

Wars van uiterlijk vertoon en indrukwekkende uniformen, hier enkele van de mannen van de Kleine Handelsvaart in oorlogstijd. Foto's afkomstig van het Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie.

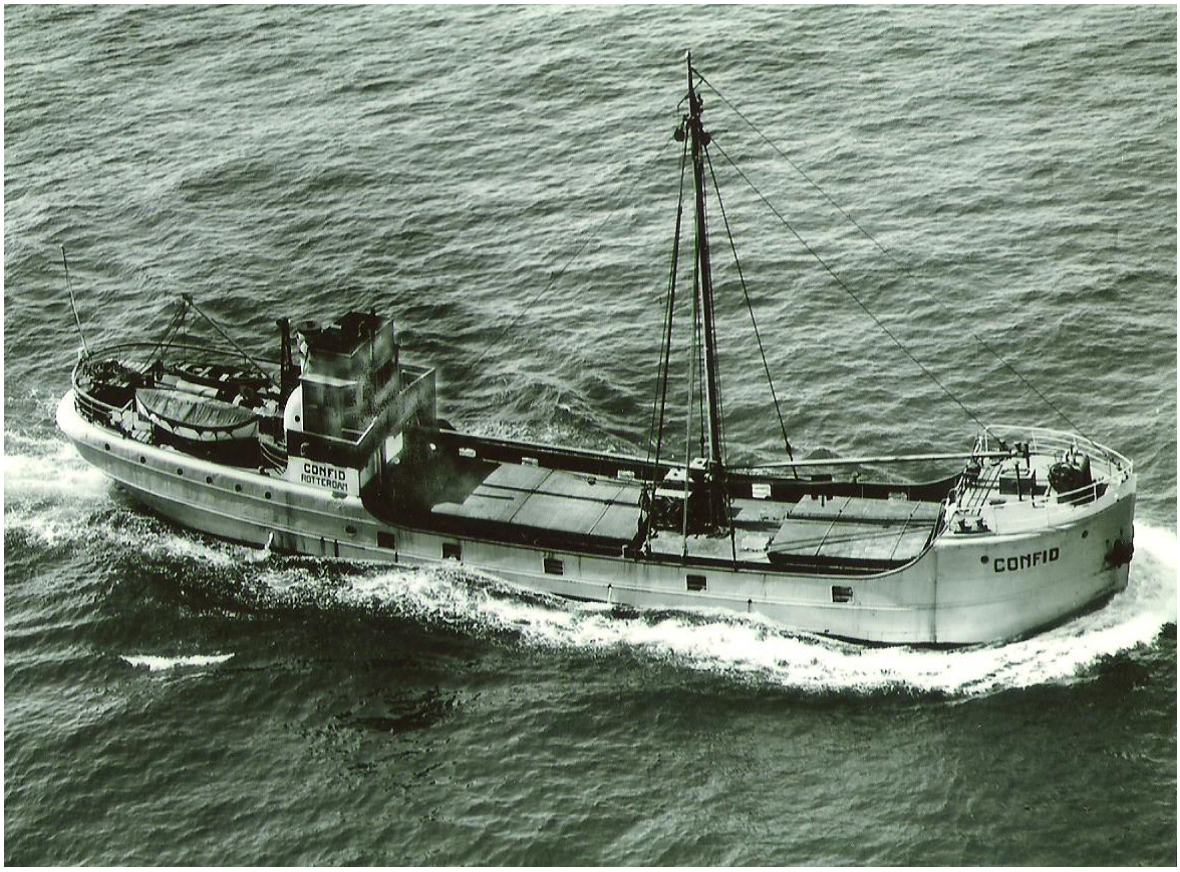
Een machinist, een kaptein en een stuurman, "de officieren". "Tirailleurs in niemandszee" (Foto's afkomstig van het Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie)

" Confid"

Met dit schip heeft schrijver bijna dertien jaar gevaren, beginnende als stuurman in 1938 en vanaf het voorjaar van 1939 als kapitein. Hij moest toen nog zijn zesentwintigste verjaardag vieren. In dit bestek is het alleen van belang wat er met dit schip gebeurde tussen de septemberdagen van 1939 en mei 1945, hoewel dat in detail vermeld te ver zou voeren. Daarom slechts wat getallen en cijfers. Met slechts één, de allereerste luchtaanval op het schip in bijzonderheden na deze opsomming.

In genoemde periode vervoerde de "Config" 174 ladingen, waarvan 37 voor het Britse en Amerikaanse leger, in 1944, naar de Normandische of Bretonse kust. In de mobilisatie-periode, toen Nederland dus nog neutraal was, werden er 15 ladingen vervoerd van en naar Engeland. Gedurende de tussen liggende periode werden 110 ladingen op de Engelse kusten zelf vervoerd. Hoofdzakelijk van de oost en westkust naar het Engels Kanaal. De aard der lading was zeer verschillend. Aanvankelijk bestonden deze uit kolen voor de centrales en gasfabrieken langs de zuid- en zuidwestkust van Engeland met vaak schroot voor de staalfabrieken in Wales of Middlesbrough op de oostkust als retourlading.

Later werden er ook bouwstoffen aangevoerd voor het aanleggen van vliegvelden langs de zuidkust. Soms werd er graan uit Cornwall afgevoerd naar *de* meelfabrieken en keerden terug met onderdelen en stukken "prefabricated" landingcrafts, meest zogenaamde landingcraft tanks (L.C.T.). Deze vaartuigen werden dan in de kreken afgebouwd. Er werden ook wel reizen naar een afgelegen Schots eilandje gemaakt. Met onderdelen voor het vervaardiging van munitie. Meestal mortiergranaten en lichte projectielen. Na de val van de Scheldemonding, toen de grote handelsvaart weer, voor het eerst, direct op de kade van een Europese haven oorlogsvoorraad kon lossen was de oorlog al, december 1944, bijna ten einde.



In ieder geval was toen pas de taak van het kleine zeeschip in het oorlogsvervoer ten einde. Er werden aansluitend ook nog een aantal reizen gemaakt die men tot de wederopbouw kon rekenen. Dit bestond uit het vervoeren van bouwstoffen om de ergste schade in de Franse havens enigszins te herstellen. Ook werden er een aantal reizen vanuit Engeland naar Gent en Antwerpen gemaakt, met "non-military goods".

Na de verderop beschreven luchtaanval (nog als neutraal schip) volgden er nog 35. Met aanvallen worden dan verstaan dat vijandelijke toestellen bommen afwierpen en beschietingen uitvoerden op of nabij het schip of konvooi.(Dus niet die aanvallen waarbij in de verte iets word waargenomen maar wel waarbij het eigen geschut werd gebezigd). Dit laatste was lang niet altijd succesvol. Het verrassingselement was altijd in het voordeel van Luftwaffe. Toch kon het gebeuren dat er op 9 gelegenheden zeer duidelijk treffers werden geboekt op een aanvallend vliegtuig en ook dat er bij vijf gelegenheden, in vereniging met andere coasters Duitse vliegtuigen werden neergehaald in een moordend kruisvuur. Soms werd er op het neergestorte wrak geschoten totdat het onder de golven verdween. Er werden dan géén overlevenden opgepikt. Bij dit alles gebeurde het meermalen dat er van blijdschap tranen over de besmeurde gezichten biggelden. Misschien een hele vreemde bewering, doch het was nu eenmaal zo.

Zover was het nog niet toen de "Confid" voor het eerst doelwit van Duitse agressie werd. Dat gebeurde op het einde van maart 1940, terwijl het schip met een lading schroot ondeeg was van London naar de Tees. Het was een tussenreisje, nadat in London was gelost en alvorens er in Blyth weer voor Antwerpen zou worden geladen. Erg neutraal werk was dit uiteraard niet. Maar het betaalde goed. Nadeel was dat men als neutraal schip niet op de bescherming van de Engelse konvooidienst mocht rekenen. Dit was enerzijds wel gemakkelijker, maar anderzijds minder veilig. Vooral omdat er met volle verlichting moest worden gevaren als neutraal schip.

Het was op die bewuste dag in maart bijzonder goed weer geweest. Eigenlijk te mooi want het wad dan tevens goed vliegweer. Iets wat met uiteraard pas veel later realiseerde, helaas. Precies om 23.00 uur werd Flamborough Head gepasseerd. Waarna vrij kort onder de wal werd gevaren. Het nut daarvan was dat zodoende een geblindeerd engels konvooi werd vrij gepeild, ingeval het zich daar zou bevinden. De officiële "track" veranderde namelijk niet en lag aldaar vrij ver uit de wal. Dit was uiteraard tevens bedoeld voor de grotere schepen, die liever ver uit de wal bleven, dan wel moesten blijven.

Het fraaie weer veroorzaakte een goed stemming en het vooruitzicht op weer een geslaagde reis deed de rest. Maar dat alles werd plotseling verstoord door felle paarswitte lichtstralen die van recht vooruit op ons afkwamen, onmiddellijk gevolgd door motorgeronk en het knetteren van machinegeweervuur. We realiseerden in een flits dat dit een onverwachte aanval was. Onmiddellijk gevolgd door een serie oorverdovende knallen die het schip in al haar voegen deed schudden en trillen. Matroos Anno Ploegman, die het roer bediende, werd door schrijver omlaag getrokken en te kennen gegeven om te "dekken", iets wat schrijver in zijn militaire opleiding had geleerd bij dreigen gevaar.

Onmiddellijk daarna was er een haast doodse stilte, want ook het gedreun van de motor had opgehouden. Nog juist zichtbaar was een massa schuimend water die vlak naast het schip en er op neerstortte. Vermoedelijk was dit veroorzaakt door een "near miss". En hoewel de schade heel groot was, bleek toch ook dat we geen voltreffers kregen, afgezien van waarschijnlijk rondvliegende scherven. Belangrijkste was dat, wonderbaarlijk genoeg, niemand was geraakt. Ondanks ruim tweehonderd kogelgaten in de dekken en opbouw. Hoe nauwkeurig de aanval werd uitgevoerd bleek uit het feit dat het eerste gat op minder dan tien centimeter van de voorsteven af was ingeslagen en de laatste dwars door de vlaggenstok op het achterschip was gegaan. Er was ernstige lekkage, doch dit kon met pompon net worden bijgehouden. Vermoedelijk werd het binnenkomende water veroorzaakt door lekkende klinknagels. In de machinekamer waren door de zware inslagen meerdere brandstof- en koelwater-leidingen afgebroken, doch werd dit snel verholpen. De motor kon na enkele uren weer draaien en de reis vervolgd, zij het dicht onder de kust varende. Dit in geval het schip zou gaan zinken, zou het dan alsnog op een strandje gezet kunnen worden.

Toen het daglicht doorbrak kon pas goed de schade worden bekeken Bijna overal waren de projectielen door de dekplaten gegaan. Om daarna hun kracht te hebben verloren. Doch Middlesbrough word behouden bereikt. Aldaar werd het schip in het droogdok geplaatst na te zijn gelost. De reparaties waren slechts voorlopige. Men bracht bekistingen aan, gevuld met beton op de lekkende klinknaden. Afdoende reparaties moesten maar in Nederland plaatsvinden.

Achteraf bezien, was het een perfecte aanval geweest. Het kon ook haast niet gemakkelijker. Er was slechts een lichte deining en het schip had nauwelijks bewogen. Terwijl de helder brandende navigatielichten een haast ideaal aanvlieg punt hadden geboden. Zou het een Engelse stoomcoaster zijn geweest, zo zouden die bommen zo ongeveer in de schoorsteen zijn gevallen, in plaats van vlak achter ons in dit geval. Als bekend hadden deze kleine stoomschepen de brug met navigatielichten midscheeps, in plaats van op de voorkant van achterschip, zo als de Nederlandse schepen. De grote bezwaren bij deze aanvallen waren de geluidshinder van de eigen motor, want wanneer men een naderend vliegtuig hoorde, was het meestal reeds te laat om dekking te zoeken, of om ook nog maar iets te doen. Door bijvoorbeeld een totale "black out". Bij duisternis zou het doel dan niet meer zichtbaar zijn vanuit de lucht.

Laat in maart 1940 koerste de "Confid" naar Nederland en word bij de scheepswerf van Vuyk te Capelle aan de IJssel gerepareerd. Het vergde enkele weken om het schip weer enigszins in fatsoen te krijgen. Spanten en wrangen waren ontzet of gescheurd. De motor scheen ook uit de lijn te staan. In de verblijven waren de plafonds omlaag gevallen. Het stomme van hele geval was latere onderzoek. Toen vroeg de desbetreffende ambtenaar of het wel heel zeker was dat de aanval door een Duits toestel was gedaan. Alsof de verzamelde en getoonde munitie, en de positie, vlak onder de Engelse wal, soms geen heel duidelijk bewijs was.

Ook al weer achteraf bleek het dat het schip na het invallen der duisternis op die rampzalige avond een Engels, uiteraard geblindeerd, kustkonvooi had opgelopen. Kennelijk hadden Duitse vliegtuigen dat wel verkend doch hadden toch moeten zoeken in het donker. Totdat men opeens, veel zuidelijker, onze heldere brandende navigatielichten had waargenomen. Wat als neutraal schip normale zaak is, doch wat de Duitser voor een "straggler" aanzag.

De Nederlandse Scheepvaartinspectie schreef voortaan ter bescherming een partij gevulde zandzakken rond het stuurhuis voor, doch die hadden we zelf al eerder aangebracht. Zo goed als een installatie waarmee we de navigatielichten konden afschermen of dimmen. De rederij stuurde schrijver met behoud van loon een poosje naar huis, docht stuurman Ney zag het niet meer zitten. Hij ging weer terug in militaire dienst. Ney vond het als getrouwd man allemaal te gevaarlijk worden. Ook de overige opvarenden hadden hun bekomst. Pas op de 26e april 1940 vertrok de "Confid" met een vrijwel geheel nieuwe bemanning van de Parkkade in Rotterdam. Op 22 dagen na zou het zes jaar duren alvorens het schip daar op vrijwel de zelfde ligplaats voor het eerst in Nederland terugkeerde. Uiteraard gebeurde er zo het een en ander in die tussentijd.

Lang niet elk incident of luchtaanval op de ongewapende neutrale schepen kwam in de openbaarheid, zij het dat er niettemin regelmatig klachten werden ingediend bij de Duitse regering. Kennelijk werden deze klachten niet eens overwogen, want de aanvallen en gewelddadigheden tegen juist Nederlandse schepen namen toe in plaats van af. Er werd, blijkens na de oorlog buitgemaakte archieven, door U-boten in zuidelijke Noordzee al in het begin van 1940 Nederlandse schepen getorpedeerd zoals de "Grutto" en "Spaarnestroom".

Binnen enkele maanden kwamen alleen al in de Noordzee ongeveer twee honderd opvarenden van Nederlandse schepen om het leven door Duitse mijnen, luchtaanvallen en U-boten. Schepen kon je vervangen, ze waren verzekerd en vaak betekende het verre van een ramp voor desbetreffende rederij, doch jonge levens kon je niet vervang. Anderzijds waren er helaas ook veel kapiteins die de gevaren danig onderschatten, of geen rekening hielden met de oorlogsomstandigheden. Zo waren bij voorbeeld de Nederlandse zeegaten tegen ongewenste binnendringers beschermd met contactmijnen. Dit was zo voor de Schelde doch nog in sterker mate voor de toegang naar Den Helder. Het waren beslist niet zo maar verboden gebieden.

Het was noodzakelijk en voorgeschreven dat elk schip dat bijvoorbeeld het Schulpengat binnenvoer daarvoor toestemming moest hebben van het bewakingsvaartuig der Marine. Wat meestal in de nabijheid van uiterton kruiste of ten anker lag. Maar van dit alles trokken sommige kapiteins zich niets aan. Het regende dan ook klachten bij de Scheepvaartinspectie. Zo had schrijver op de "Confid" al eerder met kapitein Salomons gevaren. Dit nog in volle vredestijd. Daarom was het ook geen wonder dat de "Safe" met deze kapitein al in het prille begin van de oorlog verongelukte. Volgens Salomons was het mijnengevaar helemaal niet zo erg als word beweerd. Daar kon je volgens hem met een kustvaartuig normaliter royaal overheen. Dit verhaal had kapitein Salomons menigmaal ten overstaan van schrijver verkondigd.

De Engelsen bekeken het allemaal nog weer anders. De “Naval Control” waarschuwde uitdrukkelijk voor het afsteken van “hoekjes”, wat logische zaak was daar waar het om “verboden” gebieden ging. Want juist op de “hoeken” daarvan bleken, ook in de latere praktijk, enkele gedeponeerde mijnen aanwezig te zijn. Werkelijk een heel gebied in volle lengte en of breedte doorkruisen deed men niet. Nog was het aannemelijk dat een zeegebied van duizenden vierkante mijnen volgelegd was met contactmijnen. Daarom; “It’s better te be late in this world only one day, than twenty years too early in the next one”, Waarbij je die Engelse eigenlijk toch ook weer gelijk moest geven. Alles bij elkaar was de Nederlandse neutraliteit een profitabele. Er werd geld verdiend en het was een welkome afwisseling na al die magere jaren. Vooral voor hen die kans hadden gezien om aan de slag te blijven. Veel van de jeugdige nieuwe kapitein-eigenaren gingen nu reder spelen.

Dit verbeeldden zij zich althans, want hun bevrachting, boekhouding en meestal ook nog de personeelsvoorziening regelde het cargadoors-kantoor voor hen. Het enige wat nieuw-bakken soort “reders” mocht doen, was de activiteit van genoemde cargadoors goed- of afkeuren. Voor het laatste keken ze wel uit, want zonder een goede, vertrouwens-makelaar kwamen ze niet ver. De ware kapitein-eigenaar bleef echter ook toen nog wel varen. Juist toen het echt moeilijk werd. Om er enkelen te noemen, zo lieten Tatje, De Ruiter, Waker Schothorst, Houwerzijl, Kiel, Schippers, Slobbe, Van Wering of Klugkist het niet opeens afweten. Noch kropen ze weg in walbaantjes, later, toen ook Nederland in oorlog kwam. Zij kregen niet opeens iets aan hun oren of andere vermeende kwalen, toen het al te gevaarlijk werd. Want zij stapten desnoods over op een ander schip. Zoals de “Oude” Waker, als gearriveerde kapitein-eigenaar, al man op gevorderde leeftijd, deed wat een lichtend voorbeeld was voor zijn jongere collega’s, wiens vader uit lands-liefde en plichtsbetrachting slechts beperkt bleef tot de verschansing van het eigen schip

4 De Uittocht, Nederland mei 1940

Uit de bestaande literatuur over de Nederlandse koopvaardij komt het maar steeds naar voren alsof alleen de grote handelsvaart bij de oorlog was betrokken. Het is daarom goed om ook eens iets over de K.H.V. mede te delen, al was het alleen maar omdat de kleine handelsvaart in aantallen, gerekend in eenheden, zelfs de overige, van uit London gedirigeerde schepen ruimschoots overtrof.

Zo als ook uit bijlage 1 blijkt en wat door de "Shipping" zelf werd vastgesteld namelijk 195 kustvaartuigen en 166 overige vaartuigen, inclusief sleepboten. Waarschijnlijk is dit verschijnsel toe te schrijven aan het toen zo sterke verschil in rederijstructuren, want eigenlijk voerde iedere kapitein-eigenaar zo een beetje zijn eigen beleid en had zo zijn eigen afspraken, of wat vaker voor kwam, helemaal geen afspraken, en zeer zeker niet in die dagen als bij donderslag uit heldere hemel de Lage landen werden overvallen door de overmachtige Duitse legers.

De verwarring was groot en men besefte feitelijk maar half wat er was gebeurd. Daarbij was de eerste impuls om voor het dreigende gevaar te vluchten, zo men daartoe in staat was en wat een extra betekenis kreeg toen na enkele dagen bleek dat de Nederlandse militaire weerstand onvoldoende was, hoe moedig er op bepaalde punten ook werd gestreden. Er moesten toen dan ook snelle beslissingen vallen. Zoals bekend was, bestond de K.H.V. uit ongeveer 500 schepen, waarvan een groot deel is Nederland verkeerde. In voorgaande winter en voorjaar waren in toenemende mate de schepen weer aan de vaart gegaan en wat zo ongeveer de helft van totaal omvatte. De rest was nog opgelegd of stand op punt weer aan de vaart te gaan, of lag bij een scheepswerf.

Vlak vooral de Noordelijke provincies al heel snel bezet raakten, was het oorzaak dat van daaruit weinig of niets kon ontsnappen. Of beter gezegd, kon vluchten voor de bezetting en verlies van het schip. Terzelfdertijd waren een groot aantal K.H.V. schepen varende van en naar Engeland maar ook in de crosstrade tussen Engeland, Frankrijk en België. Een deel hoefde dus niet te vluchten. Deze waren al op veilige afstand van het strijd-toneel. Hetzelfde kon van de Grote Handelsvaart worden gezegd. De schepen van deze sector der Nederlandse koopvaardij waren normaliter al steeds ver van Nederland verwijderd. Dus daar was het probleem van vlucht of uittocht niet aanwezig.

De gebeurtenissen volgden elkaar snel op en wel zodanig dat schepen die zich toevallig op een hellingen of in droogdokken bevonden geen kans meer zagen om weg te komen. Alleen die schepen welke vaarklaar of in ballast lagen te wachten konden vertrekken, zo zij door aanleiding toe zagen. Schrijver had met zijn reder de afspraak dat als er ooit vijandelijkheden zouden uitbreken, het de staande afspraak was om het schip uit handen van de eventuele vijand te houden. De Heer Kajuiter had daarover al heel besliste gedachten, temeer omdat hij in deze over ervaring uit de eerste wereldoorlog beschikte. Maar waarschijnlijk was hij in deze een der weinigen bovendien. In ieder geval was het voor schrijver niet moeilijk om te beslissen toen hij op die fatale tiende mei 1940 op de rede van Duinkerken arriveerde. Frankrijk was de bondgenoot geworden en het was dus heel normaal dat aldaar aansluitend zou worden geladen voor Newcastle. In Nederland lag dat allemaal anders. Want daar was het geen zaak van bewust redeneren, maar van wegwezen en vluchten. Soms in het wilde weg en zonder enige planmatigheid.

Van IJmuiden vertrokken zodoende al meteen de eerste en ook meeste schepen. Er zouden volgens later berichten veel schepen "binnendoor" zijn ontvlucht vanuit het Noorden, doch dit moest echt een abuis zijn omdat de invallers al heel snel aan de boorden van het IJsselmeer stonden. Zo vertrok de "Helvetia" met de Zwitserse kapitein Berner al op de eerste dag naar IJmuiden. Kort daarna stak het schip over naar Engeland. Samen met de "Mudo" onder leiding van kapitein De Roos.

Ook de “Friso” met kapitein-eigenaar Klugkist vertrok en nam een aantal Joodse landgenoten mee waaronder ook de later zeer bekend geworden heer L. de Jong, de auteur van vele boeken en bekend als radiospreker voor Radio Oranje in latere jaren en ook bij het latere Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie.

De “Java” met kapitein Wensing en de “Doggersbank” met de nieuwe kapitein-eigenaar H. Pinkster gingen ook vertrekken na hun familieleden te hebben ingescheept. Van de laatste is bekend dat hij het schip nog slechts kort te voren had verworven maar er nog niet mee had gevaren. Zo als schrijver later vernam was het gezien de prijs waarvoor het schip was gekocht een dubbel avontuur, om al meteen te moeten vluchten. Doch Pinkster was een zeer ondernemende man die ook later zeer verdienstelijk werk deed. Voorlopig bracht ook hij het schip in veiligheid en arriveerde veilig op de Thames. Van de “Mulan” met kapitein Wiegman en de “Twee Gebroeders” met kapitein J. Borg is bekend dat zij alvorens te vertrekken werden beladen met materiaal uit de magazijnen van de Koninklijke Marine in Amsterdam. Dit zou zijn bestemd voor de inmiddels uitgeweken Nederlandse onderzeeboten die later vanuit Schotland opereerden.

Als eerste aanzet bleek derhalve al meteen welk een belangrijke rol de K.H.V. was toegedacht onder de onverwachte kritieke omstandigheden. Want ook elders waren kustvaartschepen al meteen actief onderdeel van de oorlogvoering geworden. Zoals bijvoorbeeld ook in Zeeland enkele dagen later en slechts enkele weken later voor de Duinkerkse stranden bij de evacuatie der Engelse troepen en waar een veertigtal K.H.V. schepen bij waren betrokken. Het is beslist geen opzet om in deze de G.H.V. te kleineren, maar wel om te wijzen op de zeer grote bijdrage die het kleine zeeschip al meteen leverde in het onverwachte oorlogsgebeuren. Ook hier was het begrip “groot” meestal veel beter. Waren er al evacuaties elders, door bijvoorbeeld de voormalige “Zeeland”- en “Batavier”-lijnschepen en die later nog al veel aandacht kregen, zo werden er door het voornoemde aantal “coasters” maar liefst 22.698 soldaten in veiligheid gebracht. Men kon stellen dat Nederland groot kon zijn waar het klein was. Verder zij ook gewezen op bijzondere bijdragen van individuele kapitein met hun schepen en wat verderop in dit boek is vermeld.

Ook later zou men nog zeer vaak moeten terugvallen op het gebruik van het kleine zeeschip, die letterlijk overal voor waren te gebruiken. Door vriend en ook de vijand van toen. Doch dit slechts terzijde in dit bestek. Vanuit Antwerpen ontsnapten een aantal kleine schepen ternauwernood op een soms spectaculaire wijze. Enkele schepen werden onderweg aangevallen vanuit de lucht maar ook vanaf de wal. Het lukte allemaal maar net om schepen in veiligheid te brengen. Er kwam vaak zeemanschap van de eerste orde aan te pas om geheel op eigen inzicht snelle beslissingen te nemen. In veel gevallen waren de loodsdiensten geheel in de war geraakt en voer men zonder deze adviseurs naar zee. lets wat ook onder normale toestanden, ter voorkoming van oponthoud vaak gebeurde. Liggen wachten op de diensten van een Rijksloods deed men trouwens nooit. Natuurlijk deden zich bij het overhaastte vertrek ook de gekste situaties voor en kon het gebeuren dat gezinnen uit elkaar raakten en dat niet de mannen met de schepen buiten bereik werden gebracht, maar dat het de mannen waren die achter bleven en de vrouwen in Engeland terecht kwamen.

Er is een geval bekend waar het stomme toeval over iemands leven besliste, waarvan men kon zeggen hoe een zere vinger iemands leven redde. Dit gebeurde namelijk met kapitein J. van Dijk. Deze man kon niet met zijn schip als kapitein-eigenaar varen wegens dienstplicht. Het was zodoende trouwens al eerder vergaan in de mobilisatie periode. In de meidagen van I940 was hij zodoende gestationeerd in Vlissingen er zou kort voor de inval gaan dienst doen op het bewakingsvaartuig “BY34” van de Koninklijke Marine.

Door een infectie aan zijn hand moest hij echter verstek laten gaan. Het was een goed ding geweest, want nog geen dag later vloog dat vaartuig ten gevolge van een mijn de lucht in waarbij op de I4e mei de hele bemanning omkwam.

Vlissingen had het in die dagen zeer zwaar te verduren en daarbij had kapitein van Dijk ook nog eens de zorg over zijn echtgenote en jonge zoon, die tijdelijk bij hem in Vlissingen waren komen wonen. Voor zo ver bekend werd, ging mevrouw van Dijk met haar zuster weg na de doorlopende gevaarlijke situatie op het schip. Naar schrijvers mening, met de "Union", naar veiliger oorden en kwamen zodoende in Engeland terecht. Hun echtgenoten zouden wel volgen doch konden na de capitulatie van ook Zeeland op de 17e Mei niet meer ontsnappen. Deze mannen waren in militaire dienst en waarschijnlijk was het mede daardoor dat ze niet meer konden ontkomen aan de greep der bezetting. Zo zaten de vrouwen in Engeland de hele oorlog en de mannen thuis in Nederland, door de verwarring. Als bekend waren beiden kapitein-eigenaren. Genoemde dames hebben later veel nuttig werk gedaan. Onder andere in de huishouding van het latere zeevaartschooltje in Falmouth.

Zij staken zo sterk af bij de baantjesjagers die tegen vorstelijke gebruiksvergoedingen "directors of shipping" of "inspectors" werden. Doch dit slechts als kleine zijsprong. Er waren echter toen al schepen die zeer nuttig werk deden in de meidagen, alvorens ze uitweken naar Engeland. Het zou te ver voeren om ze allemaal te vermelden doch een daarvan zij hier genoemd omdat de schrijver later zeer goed bevriend raakte met de kapitein van de "Zeus". En het relaas derhalve van kapitein Waker zelf vernam.

Hij had het schip in de mobilisatiewinter als tweede hands schip gekocht, nadat hij een vorig schip van de hand had gedaan. Het was de bedoeling dat zijn zoons het schip zouden bevaren. Tenslotte was kapitein Waker niet zo heel jong meer zo hij vertelde. Anderzijds was Gerard, zijn zoon, die er kapitein op zou worden nog jong en vrij onervaren. Daarom was "Oude" Waker meegegaan toen het schip aan de vaart ging omstreeks april 1940.

Toen de Duitsers ons land binnenvielen lag de "Zeus" zodoende in Antwerpen en had daar feitelijk niets meer te zoeken en daarom vertrok Waker met zijn jongens naar Vlissingen. Aldaar, in het uiterste puntje van Zuidwestelijk Nederland kon hij nog alle kanten uit en zou zijn schip niet zo gemakkelijk in vijandelijke handen vallen. Waker stond bekend om zijn vaderlandslievende houding, toen reeds en ook later in de oorlog bewees hij dat herhaaldelijk met zijn gedrag. Aanvankelijk liep hij de haven van Vlissingen binnen en werd al spoedig benaderd om een bijzondere opdracht uit te voeren en die zou bestaan om de post uit het afgesloten Zeeland naar Hoek van Holland te brengen. Na deze dienst voor de P.T.T. te hebben verricht keerde hij weer terug naar Vlissingen, ook weer met postzaken. Teruggekeerd aldaar zou hij opnieuw aan een dergelijke reis beginnen toen hem werd verzocht om een detachement militairen over te brengen van Middelburg naar Zierikzee. Het welk via het Veerse Gat en Oosterschelde zou plaatsvinden. Daar voer kapitein Waker met zijn schip door het Kanaal van Walcheren naar Middelburg en had daartoe, wegens beperkte bemanning, opdracht gekregen van enkele leden der Koninklijke Marine.

Daags te voren was Middelburg gebombardeerd en er waren nog branden toen de militairen werden ingescheept, hetwelk vlot en ordelijk verloop had. Vervolgens word door het Veerse gat naar de bestemming gevaren. Aldaar word het schip echter door een duits toestel aangevallen en word met bommen bestookt die echter doel misten. Er brak echter een begin van paniek uit ander de uiteraard onervaren Nederlandse soldaten. Ook de kommandant dreigde zijn hoofd te verliezen en verzocht kapitein Waker om zijn schip aan de grond te zetten. Waker weigerde dit zeer pertinent. Want daardoor zou het schip gelijk een zittende eend zijn en onherroepelijk worden afgemaakt met waarschijnlijk talrijke slachtoffers. Waker wilde zijn zo juist verworven bezit niet zo snel verspelen. In de Oosterschelde en de Schaar volgde opnieuw een aanval, doch mede door het afweer-

vuur van de "Hydra" der Koninklijke Marine werden de soldaten heelhuids in Zierikzee aan de wal gezet. Maar de situatie was zeer kritiek geworden en mede daarom voer Kapitein Waker niet langs zelfde weg terug, maar buitenom naar Breskens en niet naar Vlissingen.

De relatieve veiligheid van zijn schip en opvarenden en het vaste voornemen om het schip niet in handen van de bezetters te laten vallen, waren zijn leiden de gedachten. Dit heeft kapitein Waker later in Engeland meermalen aan schrijver medegedeeld. Het bijzondere van deze man was dat hij vader van een groot gezin was en in die spannende dagen de belangen daarvan terzijde stelde om reden van de plotselinge nationale behoeften. Want wat had hem kunnen beletten om zich niet zo uit te sloven en om alles over zich heen te laten gaan, om daarna weer naar zijn gezin te kunnen terugkeren?

Het is goed om dit hier alsnog te stellen Want er waren helaas ook heel andere opvattingen in die dagen. Kapitein Waker had tevens een aantal vluchtelingen uit Zierikzee meegenomen en hij zette dit hele stel veiligheidshalve weer aan de wal in Breskens. De toestand werd onhoudbaar, zo niet hopeloos. Ook Zeeland moest capituleren voor het geweld en ziende dat hij niets meer kon uitrichten, verliet hij Nederland met zijn drie jongens. Om voorlopige veiligheid in de Downs op de rede van Deal te vinden op de 18e mei 1940.

Kort daarna word zijn schip door de Royal Navy gevorderd om te worden gebruikt bij de evacuatie van de ingesloten troepen rond Duinkerken. Volgens de gegevens werden er met dit kleine schip toen maar liefst 601 soldaten in veiligheid gebracht. Helaas was kapitein Waker toen zelf niet aan boord. De bemanning was namelijk verwisseld voor Engels Marine Personeel. Kennelijk speelden hier de factoren van mogelijke politieke onbetrouwbaarheid mee. Men wist tenslotte niet waaruit de Nederlandse bemanningen bestonden, want anders had men dit werk beter aan de oorspronkelijke opvarenden kunnen overlaten. Als dan zou er niet zo veel schade zijn toegebracht in die paar dagen en waren er waarschijnlijk ook geen schepen zo maar achtergebleven. Men maakte zeer zeker niet dezelfde fout van vier jaar later, omdat toen de gehele Nederlandse bemanningen aan board bleef. Samen met nog een veertigtal andere bemanningen werden Waker en zijn jongens ondergebracht in een kamp, even buiten Poole (zuidkust). Met aanvankelijk zelfs ook nog vrij beperkte bewegingsvrijheid. In afwachting van de terugkeer van hun schepen.

Lang niet alle K.H.V. schepen konden ontkomen, wat begrijpelijk was. Vooral Groningen was de bakermat van dit bedrijf en was al op de eerste dag afgesneden van de rest van Nederland. Daarnaast waren er ook andere plaatsen waar zich kleine schepen bevonden bij scheepswerven of machinefabrieken, of zo maar gewoon onbemand of opgelegd. Er deden zich soms de dolste situaties voor.

Waarop nu net niet was gerekend en waarbij de paniekachtige toestanden echt niet tot Nederland beperkt bleven, want toen schrijver met de "Confid" op de 10e mei op de rede van Duinkerken arriveerde scheen het of de loodsdienst al was opgeheven. Er kwam althans niets naar buiten. Daarom werd de vrijheid genomen om zelf naar binnen te varen en werd voor de sluis afgemeerd, tenslotte moest er ook worden geladen. Niettemin was er ook al meteen daardoor wantrouwen, omdat er geen schildwacht met bajonet op het geweer bij het schip word geplaatst. Gelukkig ontdekte men snel dat het hier geen vijandige actie betrof en werd er met het volgende hoog water opgeschut.

In de oude haven lagen reeds een aantal kleine schepen. Waaronder een aantal dat door de "Naval Control" was opgebracht wegens vermoedelijke Contrabande. Wat uiteraard mogelijk was met neutrale schepen die bijvoorbeeld van Spanje en Portugal op Rotterdam of Amsterdam voeren en zo doende voor Duitsland bestemde goederen vervoerden. De "Confid" had het voordeel dat het plaatselijke agentschap in Duinkerken tevens het Nederlandse Consulaat was. Zodoende bleef schrijver dan ook vrij goed op de hoogte van de ontwikkelingen.

Alleen de lading gaf problemen. Deze bestond uit plaatstaal en ijzer. Want hoewel er nog betrekkelijk weinig officieel bekend was, zo konden ook in de ondiepe wateren magnetische mijnen zijn afgeworpen, wat schrijver tot zijn schrik ook persoonlijk had waargenomen, enkele dagen later toen op een vroege morgen Duitse vliegtuigen cilindervormige voorwerpen afwierpen in de "Roads", wat goed waarneembaar was vanuit de haven. Zouden dit mijnen zijn, waarover men zo vaak sprak? Het verwarde schieten vanuit de kazematten aan de buitenkant dan de haven was in deze van minder interessant, want de vijandelijke toestellen vlogen onbeschadigd verder. Straks, met een volle bak ijzer over een mijn te varen leek niet aantrekkelijk. Er klonk herhaaldelijk luchtalarm en dat was begrijpelijk. Omdat Duinkerken toen al een belangrijk aan- en afvoerpunt was voor de Engelse troepen. Belangrijker was om desnoods de hele lading, samen met het schip te demagnetiseren. Maar dat bleek onmogelijk. Er zat dus niets anders op dan het schip of te laden en ter zijner tijd te vertrekken. Zodoende verliet ook de "Confid" op de dag der capitulatie van Zeeland Duinkerken. Het had allemaal nog al lang geduurd, doch het was tenslotte een zeer verwarde toestand. Voor wat de eigen bemanning betrof, zo waren er geen problemen. Dat we zouden gaan uitwijken naar Engeland, was voor allen een doodgewone zaak.

Ontegenzeggelijk werden de werkelijke gevaren die dreigden ten zeerste onderschat, door met een kluit ijzer van honderden tonnen door het ondiepe water van de "Duinkerken Roads" te varen. Doch dat was dan het voordeel van de onwetendheid en in dit geval, de jeugd. Want uitgezonderd een oudere man, die als kok dienst deed, was de oudste opvarende de schrijver zelf met zijn vijfentwintig jaar aan boord van de "Confid".

Wat er verderop langs de kust was gebeurd wist nog niemand. Bedoeld was het met man en muis vergaan van het Hr. Mr, bewakingsvaartuig 34 dat tussen Vlissingen en Zoutelande in het Oostgat ten gevolge van waarschijnlijk een magnetische mijn verging. Ook was toen nog uiteraard niets bekend wat er de volgende dag zou gaan gebeuren met de "Pia", dat op 18 mei eenzelfde lot trof in de "Roads". Want als dat zo was, zo zouden we ons echt wel twee keer hebben bedacht om te vertrekken. Achteraf was het allemaal kwestie van blind geluk hebben, hoewel men ook soms kon spreken van voorzichtigheid. Althans indien men daarin zou geloven. Waarbij stellig kan warden gesteld dat men dit desondanks toch ging doen. Daarover zijn verderop dan ook enkele frappante Voorvallen vermeld.

Bedoeld zijn hier de rampen het de "Diana" met kapitein Doeksen en de "Madjoe" met kapitein Oorburg, waarbij ook de schrijver was betrokken en die verderop in dit boek ter sprake komen. In ieder geval was ook hier "ignorance a bliss" of te wel "Wat niet weet, deert niet". Het was eigenlijk een soort loterij, omdat ook vooral later bekend werd dat deze mijnen met multi contacten waren uitgerust. Waarbij het kon gebeuren dat meerdere schepen passeerden alvorens het noodlot toesloeg en wat schrijver enkele maanden later persoonlijk overkwam toen hij met zijn schip in Kiellinie de Thames al voer met een dertigtal schepen via het uiteraard smalle vaarwater van het Barrow deep. Omdat toen midden in de lijn van de schepen plotseling werd getroffen door mogelijk een magnetisch mijn. Maar ook dat was overwegend veel later. Want rond de "Confid" had zich nog al heel wat afgespeeld in die dagen in Duinkerken. Schrijver begaf zich namelijk iedere dag naar het Nederlandse consulaat en was getuige van de komst der eerste vluchtelingen van overland. In dit geval voornamelijk mensen uit het zuiden van Nederland. Men was op de vlucht, maar waarvoor?

Met hele groepen kwam men, meestal per fiets, in Duinkerken aan en daarbij kon de consul niet veel meer doen dan adviseren om verder te gaan. Verder zuid waards omdat de tekenen er toen al op wezen dat de Duitse opmars gericht was op het bestoken van de Kanaalkust. In dat geval zou men toch ingesloten raken. Helaas bleek dit later zo te zijn. Wat de mensen bezielde was niet te peilen, doch enkelen veronderstelden zelfs om uit te wijken naar Engeland wat de Consul ten stelligste ontraadden.

De strenge immigratiewetten in Engeland waren ook hem waarschijnlijk goed bekend. Anderzijds had de anti-Duitse propaganda en in het bijzonder die van het nationaa-lsocialistische Duitsland de mensen angstig gemaakt voor wat er met hen zou gebeuren ingeval van bezetting. Erg begrijpelijk was dit niet altijd. Heel anders lag dit uiteraard met een groot aantal Joodse landgenoten, die hoofdzakelijk uit de omgeving van Antwerpen waren gevlucht, naast een groepje Duitssprekende Joodse mensen. Ook zij gaven te kennen met de "Confid" te willen vertrekken. Maar ook dat adviseerde de consul ten stelligste. Want wat zou er gebeuren als er onverhoopt een ongeluk zou plaats-vinden? Schrijver wist zelf maar al te goed wat er slechts enkele maanden eerder met zijn schip was gebeurd. Waarbij hij zeer zeker was dat er met en dergelijk aantal mensen aan boord beslist doden zouden vallen. Het was een moeilijk besluit om te blijven weigeren. Hij beriep zich eveneens op de strenge wetten die er in Engeland bestonden. En dat al die mensen, bij elkaar twee groepjes van elk ongeveer vijftien personen, bovendien geen visa' bezaten en dus in feite illegaal het land zouden binnenkomen. Waar enkele maanden te voren voor een aantal schepen al de grootste moeilijkheden waren ontstaan omdat het vreemdelingen waren die overal werden geweerd en daardoor soms permanent op

het schip moesten blijven rondvaren, omdat zij zich nergens mochten ontschepen. Schrijver herinnert zich nog steeds zeer goed de teleurgestelde blikken in de ogen van deze mensen, want in feite waren ze als opgejaagd vee dat probeerde te ontkomen aan een hun vijandig gezind regiem. Vooral later heeft het de schrijver menigmaal, met wroeging vervuld, door hen te hebben achtergelaten, toen bekend werd welk een vreselijk lot het joodse volk in Europa onderging.

Helaas was het ook hier pas achteraf dat men kon oordelen of men al of niet de juiste beslissing nam in die verwarde toestanden. Waar de Fransen in Duinkerken zelf al zo zeer aan bijdroegen, door hun paniekerige gedoe. Het nieuws van de capitulatie van Nederland, al op de vierde dag, was een zware aanslag. Dat Duitsland sterk was bleek genoegzaam bekend, maar toch niet zodanig dat de strijd al zo vlug gestaakt moest worden. Dat Zeeland het nog enkele dagen volhield bleek al evenmin van veel betekenis te zijn.

Het enige dat nog enige hoop schonk was de wetenschap dat de Vaderlandse. regering en de Koningin nu in London zetelden en dat de strijd nog lang niet ten einde was. Sterker nog, pas in alle ernst zou beginnen. Daarom zocht ook de "Confid" op de 17e mei 1940 een goed heenkomen naar Engeland en vertrok als een der laatste Nederlande schepen uit de dokken van Duinkerken, waar het nog dezelfde dag, na een enerverende reis met luchtaanvallen en door levensgevaarlijke wateren, niettemin behouden in de Downs arriveerde voor verder routering naar de Tyne en de bestemming in Newcastle.

4.1 Welcom to Britain

Zo als het ook in Nederland gebeurde, was er net als in Noorwegen, door verraad en misbruik van uniformen, bij de bezetting en overweldiging veel succes behaald. Men sprak daarbij van een vijfde kolonne, die in veel gevallen op kritieke momenten toesloeg, na aanvankelijk als toerist of als achtergebleven zeeman te hebben geposeerd. Dit nu vreesde men in Engeland ook. Men had kennelijk de leer getrokken uit hetgeen er op het continent was gebeurd. Daarom was de "Security Control" bijzonder waakzaam. Uiteraard verschilde dit van plaats tot plaats en van het ene met andere gebied. Wat niet wegnam dat elke buitenlander voortaan met een zekere argwaan werd bekeken en ook behandeld. Om te beginnen stond er al meteen een schildwacht bij het schip en was er meestal een avondklok ingesteld. Daarbij werd er met opvallende affiches op gewezen dat "met de dood bestraft zou worden een ieder die bruggen, sluizen of haveninstallaties zou vernietigen of daar aanslagen op zou plegen" Op meerdere plaatsen werden deze bekendmakingen "warning" aan boord opgeplakt. Dit was voor de meeste jongens echt een zeer zware domper op hun bereidheid om te varen. In veel gevallen sloeg het soms gewoon om en had men spijt om na een soms spectaculaire ontsnappingen zo te worden behandeld. Vaak vatte men het op als een regelrechte belediging, als men ze op één lijn ging stellen met verraders of handlangers van hen die de lage landen hadden overrompeld. Ook de normale bewegingsvrijheid was aan banden gelegd en men mocht geen voertuig bezitten of berijden en niet verder dan maximaal acht kilometer (5 miles) van het schip af zijn. Tenzij men daarvoor uitdrukkelijke toestemming had verkregen. Was men op de plaats van bestemming bij vrienden of zelfs de eigen familie gearriveerd, dan moest men zich bij aankomst en vertrek weer onmiddellijk melden op het politiebureau waar men een speciale afdeling had voor de buitenlandse "gasten".

Uiteraard stak menige zeeman daarbij zijn ongenoegen niet onder stoelen of banken. Vaak kwam het daarbij tot herrie of zelfs een vechtpartij in een of andere kroeg waarna de desbetreffende zeeman natuurlijk altijd aan het kortst einde trok. Soms werden ze voor een kleinigheid opgesloten en wat vaak rechtstreeks indruiste tegen tot voor dien geldende rechtsregels. Het was erg moeilijk om de jongens dat wijs te maken dat dit allemaal helaas nodig was. Erger was het om de onbeschofte behandeling van controlerende ambtenaren te ondergaan als zij zonder te vragen of iets te zeggen iemands verblijf ondersteboven begonnen te halen. Menig kapitein spuwde daarbij zijn niet mis te verstane gal uit tegenover deze lomperiken. Met gevolg dat ook hij werd opgesloten voor een poosje,"detained by police" heette het. Als desbetreffende later weer op vrije voeten kwam, bleef zo iets toch altijd een zere plek en wat zeer zeker niet bevorderlijk was voor latere activiteiten. Men voelde het des te scherper omdat men wel goed genoeg geacht word om te varen, ongewapend, dus feitelijk als drijvende schietschijf diende voor de maar al te hapgrage Luftwaffe.

Was men erg fortuinlijk dan kreeg men een "Lee-Enfield" infanteriegeweer mee met een "bandelier" en daarin zestig patronen, ter verdediging. Maar wat men weer heel snel van boord haalde zo gauw het schip weer in de volgende haven arriveerde. Was de uittocht van het bezette gebied dan al geslaagd, zo wachtte er dus meer trieste teleurstellingen toen men in Engeland arriveerde. En men was daarbij nog fortuinlijk als men niet tevens van schip af word gezet binnen een kwartier, omdat men schepen nodig had. Zo als in London en Poole gebeurd voor de evacuatie van de ingesloten Britse troepen rond Duinkerken. Ook dat gebeurde soms op een onbeschofte wijze en zonder enige consideratie voor wat elementair fatsoen. Althans in een land van ladies en vooral gentlemen.

In een later stadium werden al die veiligheidsmaatregelen aanzienlijk verzacht. En hoewel de "Security control" nog heel lang bij iedere binnenkomst, van notabene een kust reis, de bemanningslijst bleef controleren en het schip bleef inspecteren op verborgen opvarenden of voorwerpen en desnoods wapens, die men mogelijkerwijs

onderweg zou hebben kunnen opgepikt, zo bleef in veel gevallen oud zeer bij de gewone jongens voortbestaan.

Elke buitenlander moest zich laten registreren en moest zich ten allen tijden kunnen legitimeren met zijn "aliens registration certificate". Voortdurend moest het bij binnenlandse reizen door de plaatselijke politie worden afgetekend. Een fotokopie van een dergelijk boekwerkje is hierbij afgebeeld.

Zo als ook al elders is beschreven, werden de gages drastisch verlaagd en ging men over op een weekloon en een "paybook". Iets wat het tot dan toe sterk individuele karakter van de kustvaartmensen ging aantasten. Velen kregen al meteen spit …… van hun soms wilde vlucht. Wellicht had dit ook wel meegespeeld bij die gevallen welke na de val van Nederland, alsnog verkozen om in het bezette gebied of in Frankrijk achter te blijven. Zekerheid hierover werd echter nooit verkregen.

Zeer zeker is echter wel dat er onder het kustvaartpersoneel in die dagen geen personen voorkwamen die Engelandvijandig gezind waren. Wie echter de leeftijdsopbouw en de vaartijd van de opvarenden wat nauwkeuriger had bekeken zou hebben ontdekt dat er in de mobilisatieperiode vrij veel nieuwelingen naar zee waren gegaan. Wellicht was men bij het doorbladeren Van de monsterboekjes door de usepurity daar ook al op gestuit en was de argwaan daardoor zelfs gerechtvaardigd. Onmogelijk was het zeer zeker niet!

5 Uitgestelde vlucht, laatkomers en nakomers

Niet alleen uit Nederland ontsnapten schepen aan de bezetting, ook uit Frankrijk kwamen er na de 17e mei nog heel wat naar Engeland. Dit waren die schepen welke in de cross-trade tussen Frankrijk en Engeland hadden gevaren en waar bijvoorbeeld ook de "Confid" aanvankelijk aan had meegedaan. Alleen was dat voor anderen meer westelijk geweest. Dus van en naar de vele haventjes in het Engels Kanaal en die in de Golf van Biskaje.

Naarmate de Fransen verder terugtrokken na het debacle van de British Expeditionary Force (B.E.F.) in Noord Frankrijk en België, vielen ook die in handen van de tegenstanders en in enkele gevallen ook schepen die niet meer weg konden komen op een of andere wijze. Daarbij konden uiteraard ook persoonlijke redenen meespelen. Tenslotte moest daar iedereen voor zichzelf beslissen. Soms was de algehele opdracht om schepen buiten het bereik van de tegenstander te krijgen en te houden maar half begrepen of niet ontvangen.

Er waren echter ook bewegingen in omgekeerde richting. Het betrof dan schepen die alsnog probeerden om hun ladingen uit Engeland op het continent kwijt te raken. En of het nu opeens oorlog was, zo speelde dat geen rol. De lading was vrijwel steeds zo niet altijd "prepaid on signing bills of lading", zo dat het niet meer als een staaltje van plicht was om dan ook de lading op plaats van bestemming te brengen.

Dit nu werd een aantal schepen noodlottig. Want zo bleef bijvoorbeeld de "Rabenhaupt" op de 10e mei in de Downs liggen, kennelijk om te bekijken hoe de afloop zou zijn. Blijkens gegevens was dit schip bij capitulatie op de 14e mei in Poole. Op de 15e juni verliet het schip Swansea met een lading steenkool voor Tonnay Charante (Golf van Biskaje) en werd daarna vermist. Daags tevoren waren de Duitsers al Parijs binnengetrokken en stond Frankrijk op het punt van overgave. Het schip werd derhalve als vermist genoteerd.

Ook de "Cornelia" bleek zich te beraden op de 10e mei, toen dit schip op de 15e mei met een lading bestemd voor Gent in Poole (zuidkust) arriveerde. Het vertrok vandaar naar St. Malo alsnog met een veranderde bestemming op 28 mei. Tenslotte is het op 14 juni gesignaleerd als te zijn vertrokken naar Blaye (gironde). Vanuit Swansea, waarna ook dit schip als "vermist" stond genoteerd in London.

De "Eens" verliet de Downs op 12 mei voor Poole, doch werd later als vermist in Holland genoteerd. Van de "Eban" was in London bekend dat het schip op de Schelde was gezonken per bericht van 3 juni 1940. Er was slechts een schip bekend dat, na enkele reizen te hebben gemaakt op de Engelse kust, naar Nederland terugkeerde. Dit betrof de "Mecurius". Dit schip was volgens informatie in lossing op 3 juni 1940 in Newcastle, werd overgedragen aan het ministerie op 5 juni en verdween op de volgende reis spoorloos. Per melding van 25 juni bleek het althans niet op plaats van bestemming te zijn aangekomen en werd genoteerd als vermist op 25 juni 1940. Later bleek dit schip te zijn teruggekeerd naar Nederland. Voor zo ver bekend is, was de "Mercurius" het enige schip dat zo deed. Er word verder gemeld dat de kapitein ernstig ziek was en zou later onder de bezetting zijn overleden. Zo was ook de "Aldebaran", oorspronkelijk genoteerd in London als beschikbaar voor het Ministerie of Shipping (M.O.S.), volledig zoekgeraakt, waarschijnlijk in Frankrijk.

Met de "Maartje" was het al net zo. Dit schip stond te boek als "released" te M.O.S. op 29 mei 1940" met "no trace per 26 juni 1940". Al deze voornoemde schepen hadden kennelijk geen al te hoge dunk gehad van het Engelse welkom. Zeer zeker waren zij zeer teleurgesteld door de manier waarop zij soms waren behandeld na de val van Nederland.

Waarmee natuurlijk niet is bedoeld dat dit hun reden van terugvaren of achterblijven was. Dit zij hierbij duidelijk gesteld. Het is goed om daar alsnog in dit bestek aan te herinneren, omdat het vaak mede oorzaak was van latere eventuele onwilligheid en onverschilligheid.

Uiteraard is het vrij eenvoudig om achteraf te beredeneren wat onder de toenmalige verwarde omstandigheden de juiste besluiten waren. Waar het op neerkwam was dat men zich in de gewijzigde omstandigheden kon schikken. Het zou allemaal slechts tijdelijk zijn. Want niemand durfde te veronderstellen dat het vijf jaar zou duren, alvorens de allereerste weer naar Nederland terug zouden varen.

Onder de laatkomers kon men meerdere schepen rekenen. Enkelen kwamen op het moment van het instortende Frankrijk alsnog naar Engeland en anderen op het allerlaatst, toen Duitsland de oorlog zo goed als verloren had. Vreemd genoeg maakten deze laatsten het meeste ruchtbaarheid en kregen de meeste aandacht in bijvoorbeeld "Varen in Oorlogstijd" door Graaf van Limburg Stierum na de oorlog samengesteld uit ontvangen bijdragen. Bedoeld zijn de "ontsnappingen" van de "Eindhoven" en de "Corsica". Het behoeft geen betoog dat dit vrijwel geen bijdrage nog enige betekenis had op de prestaties der K.H.V. in die jaren. Deze scheper kwamen bovendien niet eens meer voor in de Londense administratie.

Deze gevallen waren duidelijk bedoeld om op het laatst toch vooral aan de winnende kant van het oorlogsgebeuren te komen en getuigde van zeer sterk opportunisme. in hoeverre dit later bij de vergoedingsregeling heeft meegespeeld is niet bekend. In weze was het al net als met vele Engelandvaarders. Toen men zag dat het oorlogsgetij ging keren, zorgde men aan de goede kant van de strijdende partijen te staan of te komen. Waarschijnlijk was het in bezet Nederland niet anders. Doch dat is hier niet ter zake.

"Tubo"

Werkelijk moedige daden en bijzondere prestaties kwamen zelden in de openbaarheid. Een der bijzondere prestaties werd zodoende geleverd met de "Tubo". Schrijver heeft de kapitein van dit schip zeer goed gekend in die dagen. Het volgende is dan ook ontleend aan zijn persoonlijke relaas. Willem van Ommeren, Bill voor zijn vrienden, was met zijn schip onderweg naar Antwerpen en gezien de situatie ankerde hij voorlopig in de Downs op de 13e Mei 1940. Op 15 mei was hij al verder westwaarts uitgeweken en bevond zich toen in Poole. Het schip was beladen met Cokes, inclusief een deklast. Als de meeste ladingen in die tijd, zo niet allemaal in tijd van oorlog, was "freight prepaid, Ship lost or not, on signing bills of lading". Wat betekende dat men de lading in elk geval toch moest afleveren en dit slecht kon teruggeven aan de verschepers. Zodoende ging Bill weer op stap, dit keer naar Frankrijk.

Volgens zijn verhaal kwam hij zodoende in Rouaan terecht. Maar van een verrassing was geen sprake, integendeel. Hij ondervond vrij veel tegenwerking van de Franse autoriteiten en gezien de paniekachtige toestand, besloot hij opnieuw het schip in veiligheid te brenger. Zonder bevoorrading en met achterlating van documenten en enkele leden der bemanning vluchtte hij de Seine af. Onderweg werd het schip ook nog beschoten. Bij Tankarville stond de boel in brand ondank de rook en slecht zicht kon Bill opnieuw open water bereiken. Hij keerde terug naar de Solent (Portsmouth) op IO juni 1940. Vandaar ging hij volgens bestaande gegevens naar St Brieux om zijn lading, mogelijkerwijs kwijt te raken. Uiteraard nam hij het zekere voor het onzekere en ankerde aanvankelijk op de reede. Aldaar werd hij benaderd door een Poolse officier van de luchtmacht met het verzoek om een aanzienlijk aantal piloten mee te nemen naar Engeland. Ziende dat het ook in dit deel van Frankrijk te gevaarlijk werd en er opnieuw kans bestand dat het schip in handen van vijand zou vallen stemde Bill toe en stak voor derde maal over, terug naar Engeland.

Aldaar kwam hij in de Sutton Pool (Plymouth) terecht, in afwachting van wat er met zijn lading zou gaan gebeuren en nadat de meegebrachte militairen waren ontscheept. Frankrijk stond toen als militaire macht op instorten. Midden Juni ontmoette schrijver Bill in zijn onmachtige toestand in Plymouth. Hij was kennelijk afgunstig op schrijvers positie door met de "Confid" al een tweede reis onder het nieuwe bewind te hebben volbracht en daarbij ook al meteen voorzien word van een goed geolied Lewis machinegeweer bij het aansluitende vertrek naar London enkele dagen later.

Bill had echter de enorme waarde van zijn eigen prestatie over het hoofd gezien. Want in de late zomer herfst van 1940 vond de later zo beroemde "Battle of Britain" plaats. De luchtslag die bepaalde wie het meesterschap in de lucht zou bezitten over zuidoostelijk Engeland. Zou dit ten gunste van Duitsland zijn uitgevallen, zo zou het mogelijkerwijs zijn gevolgd door een invasie en dat deze dan met succes zou zijn bekroond werd uiteraard door militaire strategen erkend. Vooral na de val van Kreta en dan als voorbeeld. Het was toen allemaal zeer kritiek. Men roemde "the few, to whom so many owe so much" zeer terecht, in deze luchtslagen, die feitelijk onbeslist eindigden. Echter Bij dit alles werd later bekend gemaakt dat van elke acht Duitse toestellen die werden neergehaald er een voor rekening van een Pool was. Erg luid werd het uiteraard niet verkondigd in de Engelse pers, doch was het algemeen bekend. Het zou niet passen in het Britse superioriteitsgevoel.

Want ook al zou Bill de rest van oorlog nooit meer hebben gevaren of iets hebben uitgevoerd, zo had hij, zij het instrumentaal**,** een heel belangrijke bijdrage aan het voortbestaan van Engeland geleverd. Zij het vrijwel onbewust. Dat Bill tot ledigheid werd gedoemd werd hem echter noodlottig. Dit was een man die in beweging had moeten blijven in plaats van hem in ledigheid te laten, te midden van vele pubs. Want dat werden zijn vaste adressen in de dagen die volgden na zijn laatste terugkeer van het vasteland.

Vaak had hij daarbij dan al eens te diep in het glaasje gekeken en dan kwam de ware Willem pas los. Dan kwam de foto van de wand, waarop zijn gezin in het bezette gebied prijkte. En soms zelfs een sentimenteel traantje wat je hem kon vergeven. Want wat zou er met hen gebeuren? Schrijver was niet in staat dit te beoordelen. Hij was toen nog vrijgezel en wist niet wat het betekende om je familie te moeten achterlaten in een hulpeloze toestand. Helaas werd het overmatige gebruik van alcohol de oorzaak dat hij tenslotte geheel in de fout ging en door de Shipping werd gedegradeerd. Eerst als stuurman en later zelfs nog verder omlaag.

Op het einde der oorlog trof schrijver Bill opnieuw. Hij was toen afgezakt tot bootsman op een triest einde van, een aanvankelijk toch zo veelbelovend begin bij de aanvang van de oorlog, waar hij naast het bewijs van goede zeemanschap tevens een enorme bijdrage aan de oorlogvoering leverde.

Schrijver heeft dit drama van vrij nabij meegemaakt waarbij de brand aan boord van de "Tubo" op de avond van 1^{e} juli 1940 aanleiding van zijn afgang werd. Het schip lag toen nog steeds op beslissingen te wachten. Wat er met de lading, inclusief de deklast zou gaan gebeuren. Zoals Bill het later vertelde was er zo maar brand ontstaan in zijn verblijf. Daardoor opgeschrikt was hij naar boven gevlucht en had alarm geslagen. Kennelijk was toen het vuur pas goed gaan branden. De twee resterende medeopvarenden bevonden zich al ter ruste in hun hutten die zich achter het kapiteins-verblijf bevonden. Dit waren B. Lindeboom en J.L. Nagelkerken.

Zo Bill het later vertelde was Lindeboom dwars door het vuur ontsnapt, doch geraakte daarbij zo zwaar gewond dat hij later in het hospitaal aan zijn verwondingen bezweek. Aangezien er veel rookontwikkeling was aan de andere kant reikte men een gasmasker aan door de patrijspoort voor Nagelkerken. Helaas kon dit geen redding meer voor hem zijn. Men vond hem na de blussing van de brand kennelijk gestikt al dood. Bill was

daarbij geheel in de war. Er werd door getuigen van het incident zelfs gezinspeeld op het overmatige gebruik van alcohol. Bill was althans op die avond door meerdere mensen in meer dan aangeschoten toestand gezien. Toen schrijver enkele dagen later de haven binnenvoer en het voorval van de loods vernam, had deze het gebaar van ”glaasje heffen” gemaakt. Ook het agentschap, en met name de heer Tamlyn, meende, omdat Bill altijd zeer slordig met zijn brandende sigaret omsprong dit als een gerede verklaring. Een bewijs van schuld was het echter niet. Daar ging het ook niet em. Wel was het een diep treurige zaak dat Bill bij de begrafenis van beide schepelingen opnieuw in kennelijke staat verkeerde.

Doch het allerergste was dat hij van dit hele gebeuren vrijwel geen melding maakte of zo iets als een toelichting gaf, anders als strikt formele gegevens door agenten en consulaat. De Shipping wilde over het voorval en terecht, meer weten. Bill word daartoe in London ontboden, om verantwoording of te leggen. Dit gewoon negeren werd Bill’s afgang. Schrijver heeft hem toen meermalen zelfs aangeraden om gehoor te geven aan wat men in London van hem verlangde en dat zijn weigering de zaak alleen maar erger maakte. Ja, zelfs verdenking deed ontstaan. Maar Bill wuifde alles weg. De schade werd hersteld en in het vroege voorjaar van 1941 ging de “tubo” weer in aan de vaart. Het schip kwam op de Clyde terecht in de zogenaamde beschutte dienst en aldaar werd hij opnieuw gesommeerd om naar London te komen. Toen hij ook daar geen gehoor aan gaf, werd hij enige tijd later van zijn functies als kapitein ontheven en werd het nooit goed duidelijk hoe het tragische ongeval, wat aan twee jonge zeelieden het leven koste was ontstaan. Het was allemaal bijzonder beroer voor Bill, doch al deze narigheid had hij kunnen voorkomen als hij eens wat meer naar zijn vrienden had willen luisteren.

“Nettie”

Ook dit schip was met een aantal andere schepen een France haven ontvlucht toen Frankrijk ophield te bestaan als militaire macht en vrede moest sluiten met de oude tegenstander. Het grote Frankrijk zou voortaan uit twee delen bestaan, nadat Duitsland alle havens en gebieden langs. de Atlantische Oceaan tot aan de Spaans grens in bezit had genomen. De kapiteins van de Nederlandse schepen die zich in die havens bevonden wisten echter zeer goed wat hen in deze te doen stond en dat was om zich zo snel mogelijk buiten het te bezetten gebied te begeven.

Zo kon het gebeuren dat zich in Bordeaux een groep Nederlandse schepen bevond waarvan twee kustvaartuigen namelijk de “Nettie” en de “Ary Scheffer”. Verder waren daar aanwezig de sleepboot “Seine” van L. Smit & Co. Internationale sleepdienst en de “Berenice” en de “Orpheus” van de K.N.S.M. Er werd volgens latere berichten afgesproken om samen over te steken naar Engeland. Men zou elkaar dan in tijd van nood eventueel bij kunnen staan. De schepen vertrokken zodoende op 19 juni van Bordeaux en kozen op 20 juni zee. Op de “Berenice” hadden zich een twintigtal vluchtelingen ingescheept, waaronder ook de bekende dichter Marsman en zijn echtgenote. De onderlinge afspraak bleek al vrij snel te zijn vergeten, want op de 21e Juni waren de schepen al danig uit elkaar geraakt. Alleen de “Nettie” was in de buurt van de “Berenice” gebleven. De opzet was om naar Falmouth te varen, als de dichtstbijzijnde Engelse haven. Kort na 07.00 uur, op de morgen van de 21e juni word echter de “Berenice” door een torpedo getroffen in een positie 47-10 N. en 03-35 W. Latere informatie wees uit dat de torpedo was afgevuurd door de U-65. De ramp verliep zeer snel want de “Berenice” zonk na ongeveer vijf minuten. Van de opvarenden konden slechts negen personen, waaronder mevrouw Marsman, worden opgepikt door de “Nettie”. Ook de kapitein werd gered, zij het zwaar gewond. Nog voor aankomst in Falmouth was kapitein Huygens echter al overleden en werd aldaar ter aarde besteld. Bij deze ramp kwamen in totaal 39 mensen om het leven waarvan 21 vluchtelingen. Mevrouw Marsman was de enige van hen die ramp overleefde.

Enkele maanden later sprak schrijver met de kapitein van de "Nettie" en daar zijn bovenstaande gegevens aan ontleend. In zijn hut toonde hij nog de gereinigde maar nog steeds met bloed bevlekte bedden waarop de gewonden hadden gelegen op die reis. Ook deze kapitein had er geen behoefte aan om zijn ervaringen te vermelden voor "Varen in oorlogstijd". Het was ook voor hem nog allemaal te schokkend geweest. Daarom is schrijver dan ook nog steeds van mening dat de werkelijke "verhalen" over varen in oorlogstijd nog steeds niet zijn geschreven.

5.1 Spectaculaire ontsnappingen

omstreeks de tweede verjaardag van de inval der Duitse troepen in Nederland kwam de "Nautilus" met kapitein Ellerbroek naar Engeland. Dit was een huzarenstreek van de eerste orde. Om zo maar over te steken midden in de oorlog was geen kleinigheid, want Max (voor zijn vrienden) bracht bovendien een volle lading hout mee en kwam dus niet met lege handen.

Achteraf was het maar een simpele zaak meende Max, doch zo was het tenslotte met alles, achteraf dan altijd. Voor zo ver het de schrijver toen bekend is geworden had de "Nautilus" in Norrkoping (Zweden) een lading hout ingenomen doch raakte daarbij ingevroren na belading. Er was althans vertraging ontstaan. Voor zo ver het schrijver bekend is beraamde Ellerbroek toen reeds een mogelijk ontsnapping naar Engeland, maar hield het vooralsnog voor zich zelf. In het vredig vrije Zweden was het voorlopig wel uit te houden geweest. In tegenstelling tot Nederland waar het leven in die tijd steeds grimmiger word onder de bezetting.

Ellerbroek verliet op een der laatste dagen van april 1942 met zijn schip de genoemde Zweedse haven met zijn lading hout voor Duitse rekening. Zo als het later overkwam zou hij toen al met zijn bemanning een eventuele vlucht hebben besproken, doch wat aan twijfel onderhevig is. Het leek althans zeer gevaarlijk in dat vroege stadium. Ook vernam de schrijver later dat Max over een wapen en verdovende middelen beschikte, doch ook dat is niet van hem zelf vernomen.

Na het passeren van het Kiel Kanaal werd met een groepje schepen westwaarts gekoerst. Daarbij had men, als gebruikelijk een soort bewaker aan boord. Een dergelijk persoon was uiteraard allereerst aan boord om eventueel dergelijke boze plannen te verijdelen of om ze toch minstens te melden. Hem en de overige schepen moest men zien kwijt te raken. Dit nu werd bereikt met wat men toneelspel zou kunnen noemen. De hele bemanning in deze al ingelicht en iedereen was zeer enthousiast geweest toen Max zijn plan ontvouwde. Ze stonden allemaal achter hun kapitein, want ook zij waren de bezetters meer dan zat.

Machinist van Sloten simuleerde dat er mankementen aan de motor waren en dat er niet langer op volle kracht gedraaid kon worden, waarop Ellerbroek zijn machinist op een ongezouten manier vertelde wat hij van de stomme machinist dacht. Dat hij nalatig was geweest met het onderhoud en eigenlijk niet voor zijn taak was berekend. De bewaker had het gesprek uiteraard met grote belangstelling gevolgd en Max had zelfs zijn verontschuldigingen gemaakt voor de mogelijke vertraging. De bewaker, naar schrijvers mening, meestal een "funker", trapte volkomen in deze komedie. Ook nog toen van Sloten kwam mededelen dat de motor moest worden gestopt, uiteraard weer tot grote "ergernis" van kapitein Ellerbroek. De "bewaking" moest maar zo lang gaan slapen. Zo als het de schrijver in 1942 bereikte zou er toen wat in het drinken van de bewaker zijn gedaan waardoor deze vast insliep. Toen deze was ingeslapen en de andere schepen uit het zicht waren verdwenen, werd de vlucht ingezet.

Onder dekking van duisternis was dit geen al te moeilijke opgave onder die omstandigheden. De "Nautilus" was een pittig scheepje en haalde zo rond de acht mijl per uur. Wat voor die dagen een flinke snelheid was. De eerste honderd mijl waren in deze beslissend. Bij nacht en duisternis zou er waarschijnlijk ook niet worden gezocht naar het schip, gesteld dat het dan al word vermist. Inmiddels was de bewaker weer tot zijn positieven gekomen en werd overmeesterd om daarna te worden opgesloten. Hij protesteerde uiteraard uit alle macht. Vooral toen hem word verteld dat het schip onderweg was naar Engeland. Toen de "Nautilus" de Engelse oostkust naderde passeerde een doorgaand konvooi en liet men de bewaker met enige trots zien dat nog lang niet alle schepen in Engeland tot zinken waren gebracht. voor zo ver schrijver zich herinnert werd de "Nautilus" naar Hull geloodst. Van een welkome en kostbare lading ontdaan, en wat als oorlogsbuit word verkocht voor de toen lieve som van (toen) vijf duizend pond sterling, ofwel zo ongeveer een zelfde bedrag als wat het schip in voorgaande jaren(nieuw) had gekost. Het schip word herdoopt in "Nederland" en voer later veelvuldig tussen Wales on Zuidwest Engeland. Voor zo ver bekend, keerde dit schip na de bevrijding terug in Nederland.

"Rolf"

Ook het nu volgende is grotendeels ontleend aan wat kapitein Reyers aan schrijver na de oorlog mededeelde. Waarbij het ook hier een "simpele zaak" was, en op het beslissende moment "niet twijfelen". Natuurlijk kwam daarbij ook wel enig lef kijken en wat men met een mooi woord moed noemde. Dit nu was iets waaraan de zeeman van toen dan ook beslist geen gebrek had. Het is goed om dat hier alsnog te zeggen, want er is na de oorlog ook heel veel negatiefs gezegd over de zeelieden van toen. Misschien waren daarbij de baantjesjagers en de enkele honderden deserteurs bij de G.H.V. bedoeld doch toch zeer zeker niet het overgrote deel van personeel der K.H.V.

De hier genoemde spectaculaire daden waren beslist niet enig in z'n soort, doch de geschiedenissen van al die andere schepen vermelden zou uiteraard onmogelijk worden in dit bestek. Daarom slechts een aantal en dan zo gevarieerd mogelijk. Toen Frankrijk vrede sloot met Duitsland, of wat er dan voor doorging, zo hield dat in dat ook de overzeese gebieden daaraan zouden gehoorzamen. Een daarvan was het huidige Senegal met Dakar als grote havenstad, tevens Marinehaven.

De "Rolf" was aldaar gelost, toen Frankrijk al had gecapituleerd en het leek een logische zaak dat het schip word geïnterneerd, althans voor de daar aanwezige Franse autoriteiten. Deze houding was ook al elders merkbaar geweest, zelfs nog voor dat men voor de Duitsers had gecapituleerd. Men respecteerde in deze beslist niet de opdrachten aan de Nederlandse koopvaardijvloot door de wettige Nederlandse Regering in London. Kapitein Reyers was dan ook zeer verbolgen over het feit dat men hem verbood om te vertrekken. Hij stelde van alles in het werk om dit besluit ongedaan te maken. Tenslotte was het ook zijn taak om het schip uit handen van hem vijand gezinde instanties te houden. Ook het verzoek aan de Nederlandse Consul en de Britse vertegenwoordigers leverden aanvankelijk geen resultaat op.

De "Rolf" werd met nog een aantal Noorse schepen vastgehouden en het leek er ook niet op dat ze ongezien zouden kunnen vertrekken. Uiteraard zonder bode of sleepboot. Iets waar men in de K.H.V. -in voorkomende gevallen- nooit afhankelijk van was zo als vrijwel altijd in de G.H.V. Maar overdag werden de schepen scherp bewaakt en bij nacht schenen de zoeklicht regelmatig over de ten anker liggende schepen. En dat alles door en van voormalig "bondgenoten". Later bleek zelfs dat de hier aanwezige Fransen zelfs zeer fel tegen de voormalige bondgenoten waren gekant, inclusief uiteraard de Engelsen. Dit kwam bijvoorbeeld sterk naar voren toen later De Gaulle probeerde om de kolonie over te halen de kant van Engeland te kiezen.

Men had daarbij zelfs nog troepen aan land gezet, maar toen de lange Generaal zelf aan de wal wilde stappen had men vanaf de kade zelfs op zijn hoofd gepiest, maar dat alles was toen uiteraard nog niet bekend. Zijn voorgenomen pogingen om alsnog te vertrekken naar een geallieerde haven, had kapitein Reyers verdacht gemaakt, en om zeker te zijn, was er een "boardingpart" van de Franse Marine aan board gekomen. Met getrokken pistool van de machinist geëist om de motor te immobiliseren. De Heer van Breemen gaf daaraan gehoor doch het hoogst onwillig. Bovendien werd er door deze Fransen aangeboden om de opvarenden te repatriëren, uiteraard met achterlating van het schip. Wat was dit ander dan hun voormalige vijanden begunstigen? Het kon ook zijn dat men begerig had gekeken naar dit kleine handige en vrij nieuwe schip. Het leek in beide gevallen een waarschijnlijkheid. En dat dan door mensen die het devies van "Honneur et Patrie" zo hoog in hun vaandel hadden. Of was het de al om heersende toenmalig France mentaliteit?

Kapitein foyers brak zich het hoofd om ontsnappingspogingen uit te denken, maar die stuk voor stuk niet zo eenvoudig waren. Juist door de aanwezigheid der Vichy-Franse oorlogsschepen. Want al zou men kans zien te ontsnappen, zo zouden de oorlogsschepen wellicht een achtervolging inzetten. Het einde der problemen zou dan helemaal niet meer in zicht komen. Machinist van Breemen deelde mede dat hij wel kans zag om zonder de verwijderde onderdelen de motor "aan de praat" te krijgen. Zo dat kapitein Reyers zou kunnen varen ingeval hij dat wilde.

Intussen kreeg kapitein Reyers opdracht van de Nederlandse consul om te vertrekken en naar Monrovia te varen. Dit was, of leek althans, een diplomatieke zet waarbij deze Vichy-Frans hun gewicht hadden kunnen redden. Alsmede "Eer en Vaderland", wat toch al een twijfelachtige zaak was geworden. Toen hen dit echter ter oren kwam, gaven deze Franse marine autoriteiten opdracht om de werkelijk onmisbare brandstofverstuivers en alle reserve-onderdelen van boord te halen. Toen men dit bericht vernam was het zaak van snel handelen geworden. En nog wel dezelfde avond. Uit vroegere waarnemingen had kapitein Reijers opgemaakt met hoeveel tussentijd zijn ligplaats door de zoeklichten werd beschenen. Daarop baseerde hij zijn ontvluchtingsplan. Zo geruisloos mogelijk werd het anker in gehieuwd en elke keer als het zoeklicht niet op het schip was gericht, bewogen zij zich naar de uitgang van haven. Aldaar lag een "boom-defence", een versperring tegen voornamelijk U-boten, maar ook oppervlakteschepen. Meestal bestaande uit stalen netten die door een keten van zware boeien verticaal werden gehouden. De boeien waren onderling verbonden door zware kettingen.

De berekening van kapitein Reijers was om gewoon over zo een ketting heen te wippen met het ledige schip. Er zou onwillekeurig "slack" zijn in de kettingen tussen de boeien verder weg. Door het gewicht van schip zou de ketting zodoende omlaag worden gedrukt, met als enig risico dat de schroef er achter bleef haken, maar dat risico moest men nemen. Mislukte hun ontsnappingspoging zo zou het er slecht uit zien voor Reijers en zijn mannen. Maar geholpen door de wind en elke keer in het duister een stukje vorderend in goede richting, lukte het om over de "boom" heen te wippen. Men verwachtte uiteraard een achtervolging en toch zeer zeker als men het schip de volgende morgen zou missen. Normaliter was de "Rolf" een vrij snel schip voor die tijd. Tien mijl deed het in z'n goede dagen, maar nu was het schip door langdurige stilliggen in het warme tropische water enorm aangegroeid. Meer dan op een mijl of zeven per uur mocht men niet rekenen.

Om eventueel de achtervolgers op een dwaalspoor te zetten werd niet de kortste weg naar Freetown gevaren, richting Monrovia. Heel veel later bleek dat men het schip wel had gemist, maar geen achtervolging had ingezet. Het is een onlogische redenering dat men meende dat kapitein Reijers zijn schip op de rede had laten zinken. Gezien de diepte zou het een zichtbaar obstakel zijn geweest in de haven. Onwillekeurig, was de bemanning dan toch aan land gekomen, in ieder geval niet met het schip ondergegaan.

Eerder leek het dat men blij was van een netelig geval of te zijn. Misschien heeft de desbetreffende marineofficier het geval "Rolf" om administratieve reden laten ondergaan? De "Rolf" word later in Freetown gestationeerd. Gezien de bijzondere ballast capaciteit van dit schip, bleek het uitermate geschikt te zijn om als drinkwater-tankboot te functioneren. Freetown was een vast aanlooppunt voor de grote konvooien en de "Rolf" heeft daar de gehele oorlog zeer nuttig werk verricht.

5.2 Laatkomers

Daaronder kon men onder meer de "Corsica" en de "Eindhoven" rekenen. Toen deze schepen namelijk in Engeland arriveerden was de oorlog bijna voorbij. Het eerste schip kwam drie weken voor het einde der oorlog in de Shetlands aan, na een beweerde spectaculaire ontsnapping. Deze tocht is niet geheel vrij van eigen roem want overal in Noorwegen trokken de Duitse garnizoenen zich terug. Duitsland had als staat en als strijdende macht bijna opgehouden te bestaan, waarbij ontsnappen steeds eenvoudiger werd. In het geval van de "Corsica" beweerde men de bezetting beu te zijn geweest, doch daarbij rees anderzijds de vraag waarom men dan buiten het bezette gebied voor de vijand ging dienst doen, door voor hem te gaan varen. In ieder geval was men vrij laat tot voornoemde conclusie gekomen.

Opvallend in deze ontsnapping was de verdeeldheid aan boord. De kapitein had slechts de motordrijver als "meeligger" bij zijn plannen. De stuurman verliet het schip voor dat de poging gewaagd zou worden. De rest voelde er wel wat voor om naar Engeland over te steken. Om van de vrijheid te kunnen genieten, verklaarden ze later. Op het moment dat men besloot tot de toch altijd nog riskante vlucht, stonden de geallieerden in het oosten zo wel als in het westen al op Duitse bodem. De vrijheid in Europa was nog maar enkele dagen vers, hoogstens weken. Het was twijfelachtig of de controleposten langs de kust nog wel waren bezet, want overal trokken de Duitsers terug. Men sprak over een uitgebreid mijnenveld, doch dit bleek slechts een theoretisch gevaarlijk gebied te zijn. Eerder een verboden gebied.

Met een laaghangende bewolking en slecht zicht zijn kansen om ontdekt te worden altijd gering en schrijver weet uit veelvuldige ervaring dat ontdekking vanaf de wal of uit de lucht dan zeer moeilijk was. Toen men dus eenmaal op enige afstand van de wal was, werd de kans op ontdekking steeds geringer en bleef het zaak om zo snel mogelijk over te steken. De hele bemanning was volgens de verhalen zeeziek, behalve de kapitein en de motor-drijver. Men vreesde onderschepping van duikboten en vliegtuigen, doch erg veel bezat Duitsland hiervan niet meer. En toch niet voor dit doel. Alles bij elkaar leek het meer op een willekeurige beslissing, want men had zelfs geen zeekaart van het te bevaren gebied. Noch had men voldoende proviand bij zich. Men beklaagde zich dat er geen vlees en groenten aan boord was, terwijl het schip vis vervoerde.

Echte matrozen waren het kennelijk niet die ze daar aan boord hadden. Dat was goed mogelijk want welke zeeman die, hetzij gedwongen maar vaker semi vrijwillig voor de Duitsers voer, had zich voor zo iets geleend. Naar ik meen had deze kapitein-eigenaar heel andere bedoelingen met zijn vlucht. Zijn komst werd in Engeland beslist niet als iets bijzonders aangemerkt. Vooral niet toen de beide pseudo-helden (want blijkens hun uitlatingen was de rest van bemanning waardeloos gebleken) als extra moeilijkheid vermeldden dat ze gedurende de overtocht haast geen slaap hadden kunnen genieten. Op zich zelf al een erkenning dat het hele avontuur aanzienlijk opgeblazen was. Al was het maar om in het nieuws te komen. Een gelijksoortig geval gebeurde met de "Eindhoven". Hier besloot de kapitein om naar Engeland over te steken omdat hij als kapitein van zijn schip werd afgezet. De ware reden werd niet genoemd. Wel erkende hij later daar erg over in de war te zijn geweest. Het zou volgens zijn zeggen zijn omdat hij werd overgeplaatst, waar hij het niet mee eens was.

Uiteraard maakte het weinig uit waar en hoe men voor de Duitsers voer, dus leek het zeer onwaarschijnlijk dat er opeens zo veel principiële bezwaren en vaderlandse gevoelens ontstonden. Ontdaan van alle franje kwam het er op neer dat deze kapitein niet van boord ging maar zich aan boord verstopt hield. Hoe hij zich daarbij de doodstraf op nek haalde werd later niet goed duidelijk. Enkele bemanningsleden onderhielden het contact met hem. Waarbij hij voor zijn Duitse aflosser onopgemerkt moest blijven. Dit alles vond plaats omstreeks juli 1044, toen de landingen in Normandië in volle gang waren, doch het word eind oktober van dat zelfde jaar alvorens deze kapitein te voorschijn kwam en met behulp van zijn bemanning de niets vermoedende Duitser overmeesterden. Erg moeilijk moet dit met z'n drietjes nooit geweest zijn. De Duitser gaf zich dan ook snel gewonnen en weer in zijn hut opgesloten. Voor wie de kaarten aandachtig bestudeerde was de "ontsnapping" via het vijf mijl brede vaarwater voor dit kleine schip bij duisternis beslist geen al te grote hindernis. Evenmin het verboden gebied, nu men toch verboden dingen deed.

Het is na al die jaren vrij eenvoudig hier alsnog kritische vraagtekens bij te zetten, doch beide kapiteins van laatstgenoemde schepen werden door hun in Engeland vertoevende collega's met alle mogelijke reserve behandeld en beslist niet geaccepteerd. Men verweet hen hun late komst, toen het luchtgevaar en ook dat van mijnen in de noordelijke Britse wateren vrijwel niet meer bestond, want Duitsland beschikte toen vrijwel niet meer over een luchtmacht van enige betekenis. Ook het onderzeebootwapen was grotendeels uitgeschakeld.

Opvallend was echter het uitvoerige relaas dat men ter publicatie aanbood voor "Varen in oorlogstijd". Want hadden deze kapiteins zelf wel gevaren, anders dan in dienst van de toenmalige vijand? Men beschouwde deze laatkomers op de zelfde wijze als de meeste andere Engelandvaarders. Al was het alleen maar om hun drukte. Opvallend was het in het bijzonder dat naarmate het in Nederland beroerder werd, het aantal Engelandvaarders toenam. Wat zeer duidelijk wees op het strikt persoonlijke karakter van dergelijke vluchten. Waar de verdiensten voor de nationale zaak uit bestonden word nimmer goed duidelijk gemaakt. waarbij enkele uitzonderingen bestonden voor lieden die op invitatie vanuit het bezette gebied in London arriveerden. Doch dit waren inderdaad slechts enkelingen. Toen de werkelijke feiten boven water kwamen, bleken slechts ongeveer 200 personen rechtstreeks naar Engeland via de Noordzee te zijn overgestoken en dat er van een totaal (in die vijf jaar) van ongeveer 1.800 personen slechts ongeveer 100 bij de koopvaardij werden ingedeeld als schutter en circa 300 bij de Irenebrigade, die veelal slechts een bataljon sterkte had en bij de oorlogvoering vrijwel geen rol speelde Anders als doorgangshuis voor meer actieve afdelingen.

De overige laatkomers kwamen via andere landen naar Engeland. Een aantal waren doorgestuurd naar de overzijde van Oceaan voor opleiding. Hun bijdrage aan de uiteindelijke overwinning was daardoor nihil. Ware verzetsmensen kwamen ongaarne naar Engeland. Zij wisten dat hun aanwezigheid in het bezette gebied veel nuttiger was dan achter de bar of in een Londons club. Echte trouw aan de goede zaak moest blijken! En dat was doordat men in het begin toen alles nog zo hopeloos leek, niet versaagde en grote risico's nam om te ontkomen aan de greep der bezetting. Helaas werden zodoende vele soms ontroerende geschiedenissen nooit bekend of althans zeer oppervlakkig. Het was dan ook vaak een topje van de ijsberg die men te zien en te horen kreeg als men naar de ontsnappingen in 1940 en daarna luisterde. Vele mannen lieten daarbij hun gezinnen bewust in de steek ter wille van de goede zaak. Om een onbekende en vaak fatale toekomst tegemoet te gaan. Hun persoonlijk verdriet en zorgen waren vaak onpeilbaar, want dat tonen word zo licht als kinderachtig beschouwd: Men word hard, men probeerde te vergeten, men hoopte op weerzien, op hen die in het bezette gebied voor hun verwanten zouden zorgen. Dat allemaal speelde mee. Men rekende op een kort verblijf in Engeland. Op een jaar hooguit, doch het werden er vijf!

Lijst van schepen ter beschikking of aanwezig in Engeland bij aanvang van de vijandelijkheden in 1940 en met vermelding van de toenmalige kapiteins. (01-06-1940)

Schip	BRT	Kaptein	Bijzonderheden, voor zover bekend
ABEL TASMAN AEGIR	314	-	13-06-1940, VERGAAN TGV MIJN
ACTINIA	352	F.M.DAAL	
AEGIR	276	P. WERKENDAM	-
AFIENA	167	H.M. DE VELD	-
AGIENA	333	H.E. TATJE	-
ALBATROS	131	L. MEERTENS	-
ALBULA	329	K.A.J. VAN BAARDWIJK	10-08-1940, VERGAAN TGV AANVARING
ALCYONE	359	D. SCHOTHORST	-
ALDEBARAN	199	-	IN FRANKRIJK ACHTERGEBLEVEN ?
ALDO	200	P. HOUTSTRA	-
ALGARVE	476	B. VAN DE LAAN	-
ALICE	291	M. WEDEMA	ACHTERGELATEN BIJ EVACUATIE DUINKERKEN
ALK	200	B. MEERTENS	-
AMAZONE	250	J.H. VOS	-
AMIGO	265	A. VAN DIJK	-
AMSTELSTROOM	395	A.L. DEN BOER	REDERIJ H.S.M. ZGN. KORTE VAART
ANGEJA	253	J.H. IKE	-
ANNIE	206	T. RITSKES	-
ANTILOPE	206	A. WESTERS	-
ANTJE	157	F. BLAAUW	IN HAVEN LONDON SEPT'1940 UITGEBRAND
ANTWERPEN	364	A.J. GOLDWIJK	28-03-1941, VERGAAN TGV LUCHTAANVAL
ARIZONA	398	J. POELMAN	VERGAAN TGV MIJN
ARY SCHEFFER	375	W. VAN DE ZEE	ZGN. KORTE VAART
ATLANTIC	221	J. ROOSSIEN	-
ATLAS	385	H. DE JONGE	10-10-1942, VERGAAN TGV STRANDING
ATT. S.	466	A. SWART	-
BADZO	200	J. HULSEBOS	-
BALTIC	133	D.J. VAN DORP	-
BARENDSZ	313	T. VAN DE VEEN	-
BART	435	C.J. DE BOER	-
BEBO	196	J. BUISMAN	-
BELLATRIX	281	J.C.P.A. VAN DE GAARDE	-
BERNARD V.	270	H. SALOMONS	WAS VOORHEEN HET WRAK VAN "BUIZERD"
BERNINA	329	B. DIEDERIKS	-
BILL S.	466	H.C. KUIPERN	10-07-1940, VERGAAN TGV LUCHTAANVAL
BIRMINGHAM	399	F. JOOSTEN	ZGN. KORTE VAART
BORELLI	260	H.C. BOLL	-
BORNEO	338	J. LAMAIN	-
BORNRIF	336	H. KWANT	DEED TIJDELIJK DIENST ALS GRAANSILO
BRABANT	345	J. VAN DE VELDE	13-06-1942, VERGAAN TGV LUCHTAANVAL
BRANDARIS	249	J.W. VAN DEN END	-
BREM	428	L. HART	ZGN. KORTE VAART
BRINDA	200	F.H. VAN DE VEEN	-
CAPELLA	278	J. RUSTHOVEN	-
CARIBIA	312	DE HAAN	-
CASTOR	199	J. KROGGE	-
CATELI	200	C. VAN MEURS	-
CATHARINA	391	-	01-01-1941, VERGAAN TGV AANVARING
CELEBES	453	H. MENSINGA	02-04-1941, SPOORLOOS VERDWENEN
COEN	290	J. PINKSTER	-
COETA	310	J. KOMDEUR	-
CONFID	249	K. RIJVORDT	-
CORNELIA B.	400	J. DE JONGE	ACHTERGEBLEVEN IN FRANKRIJK ?
CRESCENDO	348	D.W. HOOGERMAN	-

Schip	BRT	Kaptein	Bijzonderheden, voor zover bekend
DA COSTA	243	H. SALOMONS ZN	-
DE RUITER	348	J. KOOYMAN	-
DE RUITER (ADM.)	348	G. DE RUITER	-
DELFZIJL	225	J. KOERS	-
DELTA	200	H. REUBEN	-
DENEB	199	H. SALOMONS	-
DEPA	355	A. THIEMS	-
DESPATCH	199	S. BOUEWIJN	-
DIANA	313	A. DOEKSEN	18-01-1941, VERGAAN TGV MIJN
DIANA V	297	S. RUSTHOVEN	-
DINA	198	F. BAKKER	-
DOGGERSBANK	208	H. PINKSTER	-
DRITTURA	187	H. HEIDA	-
DUURSWOLD	199	H.J. VAN WIJNGAARD	-
EBAN	288	-	03-06-1940, GEZONDEN OP DE SCHELDE
EEMS	250	-	12-05-1940, VERLIET DOWNS, TERUGGEKEERD ?
ELIZABETH	348	M. DE ROO	-
ERNA	361	JANSEN	-
ESCAUT	348	KUIZINGA	25-03-1941, GESTRAND NA LUCHTAANVAL
EVERTSEN	392	P. VELDHEER	-
EXPRESS	195	J. VAN DE GAAG	-
FIAT	197	K.L. DANIELS	-
FIDUCIA	250	A. ROOS	-
FIVEL	306	P.L. DORREMAN	-
FREDANJA	277	J.A. NIEBOER	30-12-1941, GESTRAND
FREDERICK	389	F. STAM	-
FREM	136	A. STEENBERGEN	-
FRISO	250	J. KLUGKIST	-
GEES	197	A. WIERENGA	-
GLORY	323	O. VOS	-
GORECHT	187	J.KOSMIS	21-01-1942, VERGAAN TGV MIJN
GRADA	199	G. PIK	-
HEBE II	176	H. LUGTHART	06-1940, VERLOREN GEGAAN LE HAVRE
HEE NOBEL	196	O. NOBEL	-
HEENVLIET	425	E. REE	17-10-1941, VERGAAN TGV AANVARING
HELEA	182	L. STROBAND	-
HELVETICA	250	E.J. BERNER	-
HERON	279	K. KIEL	-
HILDA	248	M. DE VRIES	-
HONDSRUG	227	L. VOGELZANG	-
HOOP OP ZEGEN	197	G. DE VRIES	-
HORST	400	O. LIEMBERG	06-1940, ACHTERGELATEN IN DUINKERKEN
HOUTMAN	394	B.A. VAN HARTEN	-
IJSTRROM	400	G. SPEELMAN	23-12-1940, VERGAAN TGV MIJN
INGEBORG	479	H. SCHURINGA	TANKSCHIP
INSP. MELLEMA	282	L. KETELAAR	-
IRIAN	232	J. NIEBOER	-
JACOBA	250	J.W. ZUIDEMA	-
JAN BRONS	400	E. DOBBINGA	-
JANTINA	141	J.P. DE BOER	-
JAVA	341	J. WENSING	-
JEBA	200	J. BAAS	-
JO	199	G. PEPPING	-
JOLA	269	J. NIEBOER	-

Schip	BRT	Kaptein	Bijzonderheden, voor zover bekend
JOMA	372	H. VAN NOOD	15-11-1941, VERGAAN TGV MIJN
JOZO	199	R. FEKKES	-
JUNE	400	G. VAN DE BOON	-
JUNIOR	168	H. SCHRAGE	-
JUNIPER	250	J. ROOS	-
JURA	197	H. GROEN	-
JUTLAND	357	J. DE GRAAFF	09-05-1943, VERGAAN TGV INSTABILITEIT
KAAP FALGA	378	J. PUISTER	-
KARANAN	394	H. GROENHOF	19-01-1942, VERGAAN TGV OVERVAREN
KORTENAER	299	P. SMIT	-
KUNLABORI	304	J. TEEKMAN	VERLOREN/ACHTERGEBLEVEN IN FRANKRIJK ?
KUWI	400	H.W. SALOMONS	-
LARK	196	A. WESTERS	-
LENA	383	G.H. VAN LEEUWEN	06-1940, VERLOREN GEGAAN LE HAVRE
LENY	343	B.G. VISSERS	24-06-1942, VERGAAN TGV MIJN
LIBERTY	312	A. VAN DER SLUIS	-
LIBRA	391	J. KRAMER	-
LIMBURG	345	G. VISSER	-
MADJOE	229	J. OORBURG	04-11-1941, VERGAAN TGV MIJN
MADO	198	H. SMIT	-
MAJORI	196	H. WESTERS	-
MARGARETHA	325	M. DE GROOT	27-10-1940, VERGAAN TGV MIJN
MARNE	175	P.J. STAM	31-08-1940, VERGAAN TGV MIJN
MARTHA	336	F. VAN DE LAAN	-
MARTINI	362	H.A.P. BRUNT	04-03-1941, VERGAAN TGV AANVARING
MARY	170	L. ELSINGA	-
MERCURIUS	170	J. SCHUTTE	TERUGGEKEERD NAAR BEZET GEBIED
MIES	309	W. VISSER	-
MONICA	325	G. ALBERS	TANKSCHIP
MR. LINTHORST HOMAN	400	L.B. WATTINGA	-
MUDO	218	L. DE ROOS	-
MULAN	249	J. WIEGMAN	-
NARWAL	291	C. FRIES	-
NATO	399	P. VOLLENHOVE	-
NAUTILUS	195	M. ELLERBROEK	IN 1942 OMGEDOOPT TOT "NEDERLAND"
NETTIE	477	J. GROENHOF	-
NEZO	199	F. TUIL	-
NJORD	374	P. VAN WERING	-
NOORDERHAVEN	320	J. DE GROOT	VERVANGINGSCHIP
NOORDKAAP	197	J. SIERVERSCHE	-
NOORDSTAD	275	J. WIEGMAN	-
NOTTINGHAM	399	J. KUIPERS	-
OMLANDIA	400	C. VAN POSTHUMUS	-
OOSTERHAVEN	320	H.A.A. BRUNT	VERVANGEND SCHIP
ORANJE	231	C. LENTEN	-
OUD-BEYERLAND	398	K. DE BOOGERT	-
PACIFIC	362	J. TIMMER	26-03-1945, VERGAAN TGV TORPEDO
PASCHOLL	257	K. SCHIPPER	-
PATRIA	343	T. FEKKES	-
PEIGER	155	G. BLAAUW	-
PIA	304	K. PEKELDER	18-05-1940, VERGAAN TGV MIJN
PINQUIN	197	M. CREMER	-
PRIMA	405	H. POSTMA	-
PRINSES IRENE	400	J. BUINING	03-12-1943, VERGAAN TGV AANVARING

Schip	BRT	Kaptein	Bijzonderheden, voor zover bekend
PRINSES JULIANA	188	J. BLOM	12-06-1940, VERGAAN TGV MIJN
PRINSES JULIANA	106	J. BOLHUIS	-
PRINSES MARGRIET	0	J. LAMAIN	VERVANGINGSCHIP ?
RABENHAUPT	358	E. SMID	ACHTERGEBLEVEN IN FRANKRIJK ?
RAPID	194	KRUIDHOF	MULLER & CO
RIKA	197	B. SMEDING	-
ROLF	400	REYERS	-
ROMEJA	185	J. SECUUR	-
ROSE MARIE	399	J. GROOTVELD	-
RU JA	175	H. FEKKES	-
SAMBRE	349	L. STIENSTRA	MULLER & CO
SAN ANTONIO	410	G.H. CATLENDER	-
SANTA LUCIA	379	G.S. VAN DIJK	01-11-1940, VERGAAN TBV MIJN
SATURNUS	200	R DE BOER	25-06-1941, VERGAAN TGV BRAND
SERVUS	319	W. DE VRIES	-
SPARTA	291	K.R. PRONK	-
STRIJD	199	E. HOUWERZIJL	-
SUMATRA	342	J. MULDER	-
SURSEM CORDA	199	F. DRIJFHOUT	06-1940, ACHTERGELATEN IN DUINKERKEN
SURTE	244	E. SMID	-
THEA	273	B. BROUWER	GING ZONDER KAPITEIT WEG
THOR	326	D. SCHOTHORST	18-12-1943, VERGAAN TGV OMSLAG
TILLY	381	R. BERENDS	-
TINY	351	J. DE VRIES	16-07-1942, VERGAAN TGV LUCHTAANVAL
TON S.	466	K. MELLEMA	-
TRITON	284	N. VAN STIPRIAAN	-
TROMP	391	M.K. ROOZEBOOM	-
TUBO	199	J.W. VAN OMMEREN	-
TWEE GEBROEDERS	400	J. BORG	-
TWENTE	239	J. TIMMER	06-1940, ACHTERGELATEN IN LA HAVRE
UNION	315	M. MEDEMA	-
URMAJO	309	S. ROOS	-
VADERLAND	295	R. LANDSTRA	-
VAN BRAKEL	398	C. BAART	-
VAN GELDER	325	H.H.G. VAN EVERDINGEN	-
VEENENBURG	400	R.J.H. ADRIAANS	MULLER & CO
VIDA	280	A. MAAS	-
VIKING	250	E. SMID	-
VIRGO	397	H.K. TRENNING	-
VOORWAARTS	261	D. DANTUMA	-
VREDE	400	J. DE VRIES	-
WALENBURGH	496	S. VAN KEULEN	MULLER & CO
WEGA	200	E. KLUGKIST	-
WEGRO	281	H. JAGER	-
WESTERHAVEN	322	L. SCHOTHORST	VERVANGINGSSCHIP
WESTLAAN	199	G. VAN DE LAAN	-
WESTLAND	426	H. WESTERDIJK	-
WILDA	250	J. GROOTENHUIS	-
WILHELMINA	144	V.J. ANTHONIE	-
WILJA	249	W. SLOBBE	-
WIM	477	H.J. VISSER	-
ZEELAND	421	F.H. DE WOLF	-
ZEESTER	180	W. SALOMONS	-
ZEUS	200	G. WAKER	-
ZUIDERHAVEN	314	-	VERVANGINGSSCHIP
ZUIDLAND	426	B.H.W. VISSER	-
Totaal BRT	63662		

Van deze totaal 2I8 schepen gingen er 6 verloren tijdens de evacuatie van Duinkerken en Le Havre, Juni 1940 (achtergebleven). Tussen de val van Nederland in Mei 1940 en de val van Frankrijk in Juni 1940 zijn nogmaals 7 schepen achtergebleven. Van de "Mercurius" is bekend dat dit schip vanuit Engeland is teruggevaren naar Nederland. De "Eems" was op 12 Mei 1940 gezien in de Downs op weg naar continent en kwam niet terug. De "Eban" werd op 3 juni 1940 gerapporteerd als te zijn gezonken op de Schelde. Tenslotte werden er 5 vervangingschepen aan de beschikbare tonnage toegevoegd en zijn hierbij geteld.

6 Wat achterbleef of verloren ging in bezet gebied

De belevenissen van de K.H.V. zouden in dit bestek niet volledig zijn als niet tevens de schepen werden vermeld die al of niet noodgedwongen achter bleven en verloren gingen. Men kon dit ruwweg verdelen in twee groepen. Een deel bleef aanvankelijk varen voor normale behoeften, zo dit dan al zo kon worden genoemd. Een ander deel werd al of niet vrijwillig door de bezetter gekocht dan wel gevorderd. Uiteraard kwam het allemaal op het zelfde neer. Want het was tenslotte moeilijk om uit te maken waar de eigen behoeften of die van de bezetter werden gediend. Uiteindelijk was elk soort werkzaamheid onder die omstandigheden op een of andere wijze werken voor de vijand.

Tenslotte was het ook niet uit pure vaderlandsliefde dat er in de mobilisatie winter en het daarop volgende voorjaar werd gevaren, doch voor het grote geld dat kon worden verdiend. Zij die in Engeland waren terechtgekomen met hun schip hadden dit vrijwel steeds aan het toeval te danken. Slechts zeer weinige kapitein-eigenaars en kleine reders hadden zich doelbewust op de vaart met Engeland toegelegd. Veel zeevarenden waren in de mobilisatieperiode dienstplichtig. Toen ze al weer vrij snel werden ontslagen als krijgsgevangenen en het Nederlandse leger was ontbonden moesten ze toch iets gaan doen. Sommigen wisten hun tijd zoet te brengen op de zeevaartschool, anderen gingen voor Nederlandse reders varen. Soms moest men dit wel doen om te kunnen leven. Was dit nu werkelijk zo slecht te noemen? Was er iemand die op een scheepswerf werkte soms beter?

Van velen is ook niet bekend of ze vrijwillig dan wel gedwongen voor de Duitse in de Noorse fjorden gingen varen. Hoe gemakkelijk kon de doorsnee burger later niet zeggen dat hij of zij gedwongen naar Duitsland ging? Waar dan verder niet over werd gesproken? Hoe heel anders lag het met de zeevarenden, waarvan er zo heel veel een schorsing werd opgelegd. Want dit heeft zeer veel kwaad bloed gezet na de oorlog. Lieden die vrijwillig hun schip hadden verkocht of schepen anderszins hadden uitgeleverd gingen echter vaak vrij uit. Helaas is hierover heel weinig officieel bekend geworden, iets wat valt te begrijpen. Resteren derhalve opgaven van schepen die onder de bezetting verloren gingen in de K.H.V.

“Antilope”, 135 BRT, bouwjaar 1929

Dit schip werd in 1943 naar Duitsland verkocht en op 15-02-1944 als netten-legger bij de Duitse Marine in dienst gesteld. Kort daarna gestrand nabij Conatansa (Roemenië) als de “Netzleger XVII”. Het schip word
Geabandonneerd op 05-03-1944.

“Antares”, 197 BRT, bouwjaar 1930

Dit schip verging door een mijn op 2 juni 1942 in Duitse dienst in de Grote Belt nabij Franeker vuurtoren.

“Anna W”, 290 BRT, bouwjaar 1936

Dit schip werd op 27 september 1942 bij Vargo (Oostzeekust Zweden) door de Russische onderzeeboot “SC 13” getorpedeerd. Het werd later met kanonvuur totaal vernield. Het wrak dreef op de kust. Volgens mededelingen zouden hierbij vier opvarenden het leven hebben verloren.

“Anna”, 172 BRT, bouwjaar 1927

Dit schip werd op 7 mei 1942 door de Duitsers gevorderd. Het deed dienst bij Duitse Marine onder de nummers “V.1213”, “V.1209”, “V.1004” en “V.1212”. Het schip ging verloren in de Zwarte zee. Het werd althans opgegeven als vermist.

“Amulet”, 142 BRT, bouwjaar 1910
Dit schip ging verloren na een aanvaring met een Duits patrouillevaartuig terwijl het schip op 15 maart 1945 onderweg was van Delfzijl naar Noorwegen.

“Alko”, 196 BRT, bouwjaar 1937
Dit schip was in dienst bij Duitse Marine als opnemingsvaartuig. Het verging op 8 mei 1944 ten Noorden van Borkom ten gevolge van een mijn-explosie.

“Adriana”, 145 BRT, bouwjaar 1925
Varende onder Duitse vlag in de Adriatische zee werd het schip bij Simuni door de partizanen van Generaal Tito overvallen en buit gemaakt. Het voer onder het nummer “FRA 21”.

“Banka”, 249 BRT, bouwjaar 1939
Op 15 augustus 1944 ging dit schip in Duitse dienst ten onder door geallieerde acties. Het schip was toen onderweg van Bordeaux naar Nantes. Na de oorlog werd het wrak teruggevonden te Les Sables d'Ollone. Het bleek onherstelbaar.

“Bertha”, 153 BRT, bouwjaar 1915
Dit schip liep op 30 april 1943 op een mijn in de Oostzee en ging verloren. Een positie werd daarbij niet opgegeven.

“Beyerland”, 387 BRT, bouwjaar 1939
verloren gegaan in Duitse dienst op 12 december 1942.

“Boekelo”, 200 BRT, bouwjaar 1939
Dit schip word in December 1942 naar Duitsland verkocht. Het zonk ten gevolge van geallieerd acties te Lorient (Frankrijk). Na het einde van de oorlog werd het schip geborgen maar word als wrak geabandonneerd.

“Capedose” 135 BRT, bouwjaar 1927
Dit schip werd op 27 december 1943 gevorderd door de bezetter en ging ten onder in Duitse dienst. Oorzaak plaats en datum zijn onbekend.

“Corona”, 192 BRT, bouwjaar 1934
Ook dit schip was door de Duitsers gevorderd. Het ging tijdens de invasie van 1944 te St. Malo. Waarschijnlijk door luchtaanval verloren. Datum onbekend.

“Cosmopoliet”, 155 BRT, bouwjaar 1925
Dit schip liep op 29 januari 1943 op een mijn nabij Trelleborg (Zweden), waarbij het zonk. Het wrak werd geborgen, maar zonk opnieuw in Kopenhagen. Het wrak werd ter plaatse verkocht.

“Europa”, 339 BRT, bouwjaar 1936
Dit schip werd op 1 augustus 1941 in beslag genomen. Het droeg de nummers “LAT 36”, “LAT 50” en daarna “DB-50”. Op 15 oktober 1944 werd dit schip bij Wangeroog door Britse Beaufighters tot zinken gebracht.

“Favoriet”, 277 BRT, bouwjaar 1940
Dit schip werd op 1 juni 1941 gevorderd door de Duitsers. Het verging door geallieerde acties op 6 mei 1942 in de baai van St. Malo.

“Fortuna”, 181 BRT, bouwjaar 1927
Word op 18 december 1942 in beslag genomen. Het schip deed dienst bij de Duitse Marine in Gdynia (bezet Polen) bij de torpedo-onderzoekings inrich-ting. Het zonk met als nummer “LAT 6” na een luchtaanval op 18 december 1944.

“Gems”, 200 BRT, bouwjaar 1940
Dit schip werd in 1945 te Wilhelm haven teruggevonden. Het was al eerder door de Duitsers gevorderd. Het schip bleek onherstelbaar vernield te zijn en werd daarom geabandonneerd.

“Gerdina”, 253 BRT, bouwjaar 1935
Was in Duitse dienst toen het schip omstreeks oktober 1942 onderweg van Hamburg nabij Borkum op een mijn liep. De gehele bemanning zou hierbij zijn omgekomen.

“Globe”, 314 BRT, bouwjaar 1938
Op 4 augustus 1944 zonk dit schip na een geallieerde luchtaanval in de zuidelijke Noordzee. Het droeg toen nummer SAT.12. Positie 51-45 N. en 03-37 0.

“Hanan”, 144 BRT, bouwjaar 1928
Op 6 oktober 1942 in beslag genomen. Dit schip was in Duitse dienst nabij Lorient in de Golf van Biskaje.

“Hanmar”, 163 BRT, bouwjaar 1912
Dit schip liep op 16 november 1942 in Duitse dienst ten oosten van Stolpmunde op de Rowe bank en ging daarbij verloren. Verder niets bekend.

“Hasp 2”
Dit schip werd in Juni 1942 in beslag genomen en liep op 23 september 1942 op een mijn in de Kleine Belt, ten noorden van Tomsbjerg.

“Havik”, 479 BRT, bouwjaar 1938
Dit schip werd al op 18 oktober 1940 in beslag genomen. Het deed dienst als "Sperrbrecher 146" bij de Duitse marine. Op 4 augustus 1944 zonk het schip door een geallieerde luchtaanval nabij Pauillac (Gironde). Het werd na de oorlog gelicht maar vanwege de zware schade geabandonneerd.

“Helios”, 172 BRT, bouwjaar 1931
In beslag genomen op 4 mei 1942 door de Duitsers. Het diende als stafschip van Duitse marine (Donau-flottila). Het ging verloren bij Heimsburg.

“Henca” bouwjaar 1936, 306 BRT
Ging verloren in Duitse dienst nabij Cape La Hague (Engels Kanaal)

“Hengelo”, 195 BRT, bouwjaar 1934
In beslag genomen in augustus 1943. Op 8 september 1944 door Britse vliegtuigen tot zinken gebracht ten Zuidwesten van Noorwegen.

“Hoop”, 385 BRT, bouwjaar 1938
Op 22 Augustus 1943 (?) liep dit schip op een mijn in het Skagerak.

“Hydra”, 200 BRT, bouwjaar 1934
Dit schip ging verloren door geallieerde acties, onder Duitse vlag ten zuiden van Mersey (Kanaal eilanden),datum onbekend.

“Ibis”, 129 BRT, bouwjaar 1912
Reeds in 1940 in beslag genomen. In dienst van Duitse Marine als “M-4004”
Op 25 augustus 1944 door luchtaanval tot zinken gebracht.

“Inspe”, 143 BRT, bouwjaar 1908
Dit scheepje zonk omstreeks midden juni 1944 in de buurt van St Nazaire. waarschijnlijk door geallieerde luchtaanval.

“Imanuel”, 143 BRT, bouwjaar 1928
Werd in april 1942 in beslag genomen. Liep op 29 juli 10943 bij Kertsch (Zwarte Zee) op een mijn.

“Irene”, 199 BRT, bouwjaar 1927
Op 15 juni 1944 gezonken te St.Malo tijdens Duitse dienst, waarschijnlijk door geallieerde acties. Was eveneens in 1942 in beslag genomen.

“Irene”, 120 BRT, bouwjaar 1930
Werd in April 1942 in beslag genomen. Ging onder duitse vlag in Zwarte Zee

“Iris”, 200 BRT, bouwjaar 1929
R 9-00 13,RT/Iciaci
Op 15 augustus 1943 in Duitse dienst in de Straat van Dover ter hoogte van Le Bequet ten gevolge van een geallieerde luchtaanval tot zinken gebracht.

“Jeadjoer”, 309 BRT, bouwjaar 1942
Dit schip werd in December naar Duitsland verkocht. Het ging ten gevolge van een mijnexplosie onder op de Noord Afrikaanse kust bij Ras Timini.

“Jenny”
Dit schip bevond zich op 14 mei 1940 te Rotterdam, Ze werd door een ge-allieerd aanval later beschadigd. Zonk in positie 47-14 NB - 01-34 OL. Het schip werd in 1946 gelicht maar werd door de grote schade geabandonneerd.

“Kunlabori”, 304 BRT, bouwjaar 1935
Dit schip viel in september 1940 al in Duitse handen en werd toen omgedoopt in “FA-02”. Dit gebeurde in Bordeaux. Het werd in Duitse dienst zwaar beschadigd. Het schip kwam wel terug naar Nederland in 1947, maar werd wegens te grote schade toch geabandonneerd.

“Koert”, 482 BRT, bouwjaar 1936
Dit schip deed dienst als "Sperrbrecher 147". Het verongelukte ten gevolge van een mijnexplosie nabij Hoek van Holland.

“Lies”, 488 BRT, bouwjaar 1940
In beslag genomen in augustus 1940 diende dit schip als "sperrbrecher" voor de Duitse Marine. Op 31 maart 1944 verging dit schip ten gevolge van een mijn explosie nabij Oostende.

“Lola”
Dit nieuwe schip werd door de Duitsers gevorderd. Het ging ten onder als "Sperrbrecher" voor de Duitse Marine op 9 oktober 1942 ter hoogte van Nieuwpoort ten gevolge van een mijn.

“Mercurius”, 170 BRT, bouwjaar 1929
Dit schip ging in de Zwarte Zee verloren als “D-24-W” na op 10 april 1942 in beslag te zijn genomen.

“Mascotte”, 364 BRT, bouwjaar 1936
Dit schip werd omstreeks 1941 in beslag genomen en zonk op 25 juli 1943 in Hamburg na een geallieerde luchtaanval.

“Mary” 416 BRT, bouwjaar 1914
Dit schip zonk in de Golf van Biskaje in Duitse dienst in positie 46-40 NB en 0"-05 , op 25 oktober 1944. Het droeg als nummer “N-09-A” toen het met kanonvuur van twee Britse fregatten werd bestookt (tankschip)

“Novatie”, 184 BRT, bouwjaar 1929
Dit schip werd op 18 april 1942 in beslag genomen. Het deed in 1943 dienst als logementschip op de Donau. Het schip ging verloren. Waar en wanneer is niet bekend geworden.

“Nejaco”, 227 BRT, bouwjaar 1931
Onder Duitse vlag ging dit schip ten onder in de Botnische Golf op Westra Banken na daarop te zijn gestrand.

“Nanny”, 137 BRT, bouwjaar 1929
Dit schip werd in Duitse dienst op 15 april 1945 in Emden door luchtaanval tot zinken gebracht als “DB-06”. Pas tien jaar later werd het schip gelicht en voor de sloop verkocht.

“Noordster”, 113 BRT, bouwjaar 1909
Dit oude schip werd op 8 november 1942 gevorderd en strandde al in december van zelfde jaar. Erg lang dienst deed het dus niet.

“Noordzee”, 253 BRT, bouwjaar 1933
Dit schip werd al in September 194i voor Duitse marine gevorderd en werd op de Gironde door personeel der Duitse Marine tot zinken gebracht op 25 augustus 1944. Kennelijk om toegang te blokkeren. Het schip werd in 1946 gelicht, doch bleek waardeloos te zijn en werd ge-abandonneert.

“Opsterland”, 347 BRT, bouwjaar 1937
Als “Nordwind” in Reval in 1944 in de lucht gevlogen en vergaan ten gevolge van waarschijnlijk een explosieve lading.

“Orion”, 132 BRT, bouwjaar 1931
Op 17 april 1943 werd dit schip door Duitse marine in beslag genomen en diende in de Zwarte Zee als nettentender (boom-defence). Datum van ondergang is onbekend. Mogelijk verloren gegaan tijdens de Russische opmars?

“Pelikaan”, 179 BRT, bouwjaar 1931
Onder het nummer “NK-29” ging dit schip onder ten gevolge van een mijn op 14 december 1941. Het schip was betrokken bij een onderneming. Plaats van ramp was nabij Calais.

“Polaris”, 322 BRT, bouwjaar 1936
Als Duits artillerieschip verloren gegaan. Plaats en datum onbekend.

“Prinses Beatrix”, 310 BRT, bouwjaar 1938
Dit nieuwe schip word op 1 mei 1945 door een Russische luchtaanval tot zinken gebracht terwijl het in Duitse dienst was en zich in Nexo (Bornholm) bevond. Het werd later gelicht en kwam weer in de vaart onder Deense vlag.

“Remi”, 160 BRT, bouwjaar 1926
Dit kleine schip verging bij Norderney op 16 februari 1943, onderweg van Riga naar Rotterdam.

“Rhein”, 301 BRT, bouwjaar 1930
In voorjaar bij Vriel gezonken en verloren gegaan. Voormalige “Rijn” ?

“Roerdomp”, 289 BRT, bouwjaar 1934
Dit schip werd in 1943 naar Frankrijk verkocht en aldaar door Duitsers in beslag genomen. Hierbij was enige twijfel, doch het werd daarna in ieder geval wel naar de Noorse wateren gedirigeerd, aldaar word het tot zinken gebracht. Na de oorlog word het schip geborgen, maar zonk voorgoed toen het naar Nederland werd gesleept.

“Roberta”, 295 BRT, bouwjaar 1927
Dit schip werd ook naar (Vichy) Frankrijk verkocht. Waar de Duitsers nog heel veel te vertellen hadden als "bevriend" land. Het ging in ieder geval onder Duitse vlag naar Noorwegen en werd daar ook door geallieerde vliegtuigen tot zinken gebracht.

“Schwalbe”, 134 BRT, bouwjaar 1910
Dit oude schip is gestrand in Duitse dienst bij Darser Ort (Oostzee) in oktober 1942. Als hulpschip droeg het als merk “D-20”.

“Spera” 105 BRT, bouwjaar 1904
Dit kleine oude schip werd vermist. Vermoedelijk is het in St. Nazaire verloren gegaan zonder enig verder spoor.

“Spica”, 247 BRT, bouwjaar 1939
Werd na de oorlog in zwaar beschadigde toestand aangetroffen en daarna geabandonneerd.

“Spes Salutes”, 199 BRT, bouwjaar 1932
Op 16 november gestrand bij Port Blanc (Noordkust Brittany.) Was voordien in Duitse dienst geweest en was onderweg naar Roscoff.

“Talisman”, 112 BRT, bouwjaar 1932
Op 20 november 1942 bij Stolpmunde (Oostzee) gestrand. Het wrak is later verkocht

“Twiod”, 120 BRT, bouwjaar 1920
Dit schip blijkt in 1943 te zijn vergaan. Plaats en datum onbekend.

“Vledderveen”, 142 BRT, bouwjaar 1910
Dit schip verging onder Duitse vlag bij Falsterbo (zuid Zweden) ten gevolge van een mijn. Het schip werd geborgen en naar Denemarken verkocht.

“Waterweg”, 285 BRT, bouwjaar 1939
Dit schip werd op het einde der oorlog als een nagenoeg onherstelbaar wrak werd teruggevonden, nadat het in 1942 naar Duitsland was verkocht. Geabandonneerd.

“West Vlaanderen”, 346 BRT, bouwjaar 1927

In dienst van Duitse Marine is het schip tijdens een Russische luchtaanval tot zinken gebracht in Nexo (Bornholm). Het schip werd gelicht en in loop van 1946 verkocht.

“Westerbroek”, was nog in aanbouw

Dit schip had een bijzonder bestaan. Het was nog in aanbouw voor Poolse rekening toen de Duitsers Nederland binnenvielen. Het werd in beslag genomen als oorlogsbuit. In september 1942 liep het schip op de rede van Oostende op een mijn, maar werd geborgen en in 1945 teruggevonden. Daarna ging het over in Russische handen.

“Zalmhaven”, 199 BRT, bouwjaar 1931

Op 19 februari 1943 in Duitse dienst op de Elbe op een mijn gelopen en vergaan. Er zijn hier drie personen bij verdronken.

Voorgaande gegevens zijn zo nauwkeurig mogelijk weergegeven uit de bestaande documentatie. Absolute zekerheid kan schrijver echter niet garanderen. Van enkele schepen zijn niet alle gegevens volledig.

7 De verliezen na de 10e mei 1940 in geallieerde dienst

Niet beschreven zijn hier de schepen die al in hoofdstuk 6 werden genoemd en waarvan slechts heel summiere gegevens bekend zijn geworden voor zo ver het de K.H.V. aanging. Dit was begrijpelijk want er werden ook schepen vrijwillig aan de vijand verkocht. Weer anderen werden gevorderd of in beslag genomen. Veel er van deden dienst als hulpschip voor de strijdkrachten en uiteraard ook voor de gewone vrachtvaart.

Deze categorie K.H.V. schepen trof men vrijwel overal in Europa aan. Zij voeren in het hoge Noorden van Noorwegen, zo goed als in de Zwarte Zee of hoog op de Donau. Men vond ze tenminste in veel gevallen aldaar terug. Vaak waren deze schepen bemand met Nederlandse opvarenden. Voor hen was het varen tenslotte ook maar een middel van bestaan, zo goed als ieder ander die onder de bezetting werkte. Hoe dan ook. Men kon redeneren, achteraf dan altijd, dat men fout was geweest door voor de bezetters te varen, doch vaak had men geen andere keus. Het is dan ook verre van schrijver, om dan hierover een opinie te vormen.

Toen alles voorbij was heeft schrijver vrij veelvuldig kennis gemaakt met dergelijke lieden. Erg mededeelzaam waren ze dan zeer zeker niet. In veel gevallen hadden ze zelfs lichte nazisympathie overgehouden. Zeer waarschijnlijk ook juist door schorsingen die waren opgelegd. Vaak voelden zij zich sterk misdeeld doordat zij als "kleintjes" moesten boeten, terwijl de echte oorlogsmisdadigers en zij die in Duitse dienst de wapens of hun uniformen hadden gedragen wisten te ontsnappen.

“Pia”, 304 BRT

Het zusterschip van de "West Vlaanderen" werd op 23 mei 1943 in Duitse dienst door geallieerde vliegtuigen tussen Guernsey en de Franse wal tot zinken gebracht. Waarschijnlijk is dit schip het eerste K.H.V. schip geweest dat na de 10e mei 1940 verging. Volgens bestaande gegevens liep dit schip op 18 mei op een Duitse mijn in "Duinkerken Roads", het vaarwater dat langs de kust westwaarts loopt. Het schip verging met man en muis en kostte 10 mensenlevens, inclusief een paar passagiers. Hoe wisselvallig het lot in deze was blijkt uit het feit dat Schrijver daags te voren deze route bevoer. Nota bene met een volle lading ijzer wat in Duinkerk was ingeladen na de val van Nederland. Uit de beschrijvingen valt op te maken dat de “Pia” door een magnetische mijn is ondergegaan. Waarvan Schrijver er op voorgaande dagen meerderen heeft zien afwerpen uit Duitse vliegtuigen. Deze moordwerktuigen lagen niet verankerd, maar rolden vaak door de sterke stroming mee en verplaatsten zich dus vaak willekeurig.

“Prinsen Juliana”, 188 BRT

Dit kleine scheepje liep op 12 juni 1940 nabij Poole (Engels Kanaal) op een mijn waarbij twee mensenlevens verloren gingen. Uitgezonderd hun namen zijn geen nadere gegevens bekend.

“Margaretha”, 324 BRT

Op 27 oktober 1940 liep dit schip waarschijnlijk ook op een magnetische mijn, onderweg van Newport naar Plymouth. Dit gebeurde bij Flatholm eiland, ten oosten van Barry Dock. Op wonderbaarlijke wijze werd de bemanning gered. Enkelen hadden zich weten vast te klampen aan een lichtboei waar men ze de volgende morgen aantrof. Het schip ging om 05.55 uur ten onder.

“Abel Tasman”, 314 BRT

Dit schip liep op 13 juni 1940 nabij Poole (E. Kanaal) op een mijn. Dit schip keerde terug van operatie "Dynamo" (de evacuatie van Duinkerken). Dit schip was bemand met Engels marinepersoneel en de verliezen zijn daarom onbekend gebleven.

“Arizow”, 398 BRT

Op 29 september was dit schip op een mijn gelopen bij Elie Point, Oostkust van Schotland. Het mijnengevaar was dus overal aanwezig langs de Britse kusten en dan nog hoofdzakelijk langs Oost en Zuidkust en ook deels de westkust. Kennelijk was het water aldaar hiervoor te diep, namelijk meer dan gemiddeld 20 vadem. Deze ramp kostte vijf mensenlevens. Ook hier zonk het schip Snel. Kapitein Poelman raakte met een matroos in het stuurhuis beklemd. De tweede machinist W. Grave, zelf ook gewond, voorzag hen van een zwemvest, na zich te hebben bevrijd. Ze geraakten alle drie te water en werden later opgepikt. Kapitein Poelman werd hierdoor voor het leven invalide. Hij verbleef zeer lange tijd in het ziekenhuis. Waar hij naar schrijvers mening ook zijn latere echtgenote leerde kennen. Hij moest tenslotte een been missen. Naast deze drie overlevenden, zij het gewond, verloor de rest der bemanning bij daze ramp het leven.

“Santa Lucia”, 379 BRT

Dit schip liep op een mijn. Dit was op 1 november 1940. Gezien de afstand van de Duitse bases, illustreert dit geval heel duidelijk hoe de Luftwaffe toen (nog) oppermachtig was. Het toonde heel duidelijk het gebrek aan luchtverdediging in dat eerste oorlogsjaar. Het schip was nog maar betrekkelijk kort in de Britse wateren. Vier van de acht opvarenden verloren hier het leven, inclusief de kapitein.

“Diana”, 313 BRT

Het eerste slachtoffer ten gevolge van een mijn, viel al op de 18e januari 1941. Het schip was onderweg van Newport naar Watchet. Vijf opvarenden, inclusief de kapitein, verloren het leven. Twee matrozen konden worden gered. Bij daze ramp wil schrijver iets uitvoeriger stilstaan. Omdat het hem aan het denken zette. Het leek er hier namelijk zeer sterk op alsof deze kapitein zijn noodlot voelde naderen gezien zijn gedragingen kort daarvoor. Het leek ook in dit geval iets te zijn dat een man zijn noodlot moeilijk kon ontlopen en wat velen in die Jaren een fatalistische kijk op het leven en dagelijkse bestaan gaf.

De “Diana” was samen met nog een 47 tal schepen in Newport, na te zijn beladen vastgehouden omdat vijandelijke vliegtuigen mijnen hadden afgeworpen in het Bristol Kanaal. Mijnenvegers waren buitengaats druk bezig de zaak te klaren. Na een paar dagen word het vaarwater vrij gegeven. Alle kapiteins moesten zich melden bij de Naval Control voor route-instructies,”sailingpermit". Op de gebruikelijke formaliteiten rondom om het vertrek na. Omdat het vertrek pa de volgende morgen tij zou zijn, was er geen noodzaak om daarna weer onmiddellijk naar boord te gaan. Alleen kapitein Doeksen repte zich terug naar de “Diana”. Hij was namelijk bezig om de pantsering rondom het stuurhuis te veranderen. En dat moest nog diezelfde avond gebeuren. Volgens kapitein Doeksen waren de stuurhuizen in algemeen "Death-traps” waar je na bijvoorbeeld een mijnexplosie onder bedolven werd of klem kwam te zitten. Daarom had hij dat nu veranderd samen met zijn stuurman. Wij vonden het dom. Men zou heus wel weten hoe men het beste beschermd was tegen scherfwerking en beschietingen Tegen voltreffers was trouwens niets bestand in ieder geval. Doeksen haastte zich terug naar zijn schip. Gedurende de ochtenduren van die 18e januari vertrokken we met twee groepjes van drie schepen. De “Diana” schutte af met de “Crescendo” en de “Tubo en voeren in kiellinie naar Barry Roads om de lading af te zetten. De “Wegro” en de “Confid” volgden korte tijd later.

Kennelijk hadden de mijnenvegers hun werk goed gedaan, want zonder problemen word de loodspost bereikt. De “Tubo” hield gaande maar volgens ooggetuigen op dit schip, ging de “Diana” voor anker. Twee matrozen waren daartoe op het voorschip en ongeveer terzelfdertijd dat het anker viel volgde een zware knal die het achterschip in vuur en rook hulde.

Vlak achter de “Diana” bevond zich de “Crescendo” met kapitein Hogeman. Hij schoot onmiddellijk te hulp en pikte de twee gewonde matrozen Schulz en Spieker op uit het water. De “Diana” zonk zeer snel. Alles was eigenlijk in een oogwenk gebeurd. Wat had kapitein Doeksen in die voorgaande dagen bezield? kapitein Teensma van de “Wegro”, en bezadigd ouder maar heel bekwaam persoon die nog in de eerste wereldoorlog had gevaren, was het evenmin eens geweest met wat kapitein Doeksen beweerde. Doch hij hield zeer pertinent vol. Hij wilde geen platen beton boven zijn hoofd! Ook de schrijver was het oneens met collega Doeksen. De desbetreffende dienst zou wel hebben geweten wat het beste was. Proefondervindelijk werden deze betonnen platen later in de oorlog vervangen door bitumen met grint, doch tot dien was men tegen scherfwerking afdoende beveiligd.

In dit bestek worden slechts die schepen genoemd welke ten onder gingen aan het oorlogsgeweld. Onvermeld blijven de schepen die nog bleven drijven en later weer konden warden gerepareerd. Zoals bijvoorbeeld de “Twee Gebroeders”. Dit schip overleefde een mijnexplosie. Er waren nu eenmaal "near misses", ook bij mijnen. In nog sterker mate gold dit voor de bombardementen on luchtaanvallen. Op zee zowel als in de haven. Menig schip kwam binnen met gaten in de huid en opbouw. Globaal kon gesteld worden dat voor elk schip dat uiteindelijk verging, er minsten net zo veel alsnog konden binnenstrompelen. Enkele schepen raakten in de haven in brand maar ook die gingen na reparatie weer aan de vaart. Dat allemaal vermelden zou dan ook reëel, doch te ver voeren.

De “Confid”, “Narwal” en “Jola” raakten, net als de “Tubo” in de haven in brand terwijl bijvoorbeeld de “Mies” en “De Ruiter” evenals de “Doggersbank” met gewonden en (of) grote schade van luchtaanvallen op zee binnenkwamen, doch waar helemaal niet over werd gesproken. En wat zelfs verboden was, vanwege de "security", juist in Engeland. Wellicht is het daaraan te wijten dat er juist van de kleine handelsvaart in tweede wereldoorlog zo weinig bekend is geworden. Het mijnengevaar was ongetwijfeld in het begin het meest acuut. Vooral omdat men er nog zo weinig van af wist voor wat de magnetische-en trilmijn betrof. Men kende weliswaar het principe, doch niet veel meer. Pas toen men een magnetische mijn bij laagwater op de zandbanken van Shoeburyness vond, kwam men iets meer aan de weet.

Het was in ieder geval een eerste aanwijzing dat deze dingen wel degelijk door vliegtuigen werden afgeworpen. Dat was misschien nog niet zo met de klassieke contactmijn wat met schepen (mijnenleggers) gebeurde, maar men kon het slecht rijmen dat Duitse mijn leggers in Liverpool-baai en diep in het Bristol Kanaal opereerden. Na de eerste Oorlogswinter (voor velen van ons al de tweede ter zee), nam het mijnengevaar aanzienlijk af. Dit kwam uiteraard allereerst door een betere beveiliging en later ook omdat de Luftwaffe eind 1941 op meer tegenstand stuitte. Demagnetisering en nadere omschrijving treft men aan onder "zelfverdediging".

“Joma”, 372 BRT

Dit schip liep in de Falmouth-baai op een mijn op 15 november 1941. Het gebeurde bij het stellen der kompassen. Dit was een zeer tragische ramp, want de drie slachtoffers welke hier bij vielen waren nog maar kort te voren aan boord gekomen. Het schip was eerder bij een luchtaanval beschadigd geraakt. Daarna was het gerepareerd en aansluitend (zo als na elke uitvoerige reparatie) opnieuw gedemagnetiseerd waarna het stellen der kompassen noodzakelijk was. Kennelijk nam men het niet al te nauw waar men voer. Volgens zeggen zou men niet geheel in het officieel als veilig bekende gebied

hebben gevaren. Heel lang geleden was wel eens gerapporteerd dat er iets ter plaatse omlaag was gekomen, er zou wel niets liggen. Koelbloedig als hij was zette kapitein Heide zijn schip maar meteen op het droge waarna hij zijn gewonde machinist uit de machinekamer haalde alvorens het schip te verlaten, dat niet geheel zonk omdat het buiten het vaarwater aan de grond kwam. Dit schip behoorde eveneens toe aan een kapitein-eigenaar en zou door kapitein Heida worden afgelost, zij het dat hij meteen zijn schip kwijt was.

De kleine schepen waren al heel wat mans geworden. Hier de m.s. "Confid" tijdens stormweer in het Engles Kanaal. Winder 1938-1939.

Een kreek (Notter river in Plymouth) – 1935 – Ingang van de haven (Courseulles, Normandie), maar ze voeren ook waar je bij laagwater door de haven kon lopen.

Kolen laden in Cardif, 1941.

Kolen lossen aan de Engelse zuidust, "to keep the homefires burning"

“Gorecht”, 187 BRT

Dit schip was op weg van Highbridge in het Bristol Kanaal, maar arriveerde niet op haar bestemming. Enkele dagen later, omstreeks 21 januari 1942 word het wrak ontdekt voor de ingang, in het vaarwater dat naar dit haventje leidde. Er gingen 7 personen verloren bij deze ramp.

“Lenny”, 343 BRT

op 24 juni 1942 verging dit schip bij Anvil Point, nadat het op een mijn was gelopen. De gehele bemanning, bestaande uit 8 man, kwam hierbij om het leven. Voorlopig vielen er ten gevolge van mijnen daarna niet zo veel slachtoffers meer. De bestrijding begon nu echt intensief te worden. Deze bestond uit extra mijnenvegers enerzijds en de lucht-verdediging anderzijds, Het was voor de Luftwaffe niet meer zo eenvoudig om ongehinderd hun helse machines in de toegangen der havens af te werpen.

In de Thamesmonding en ook voor de Mersey had men "torens" ofwel platforms gebouwd waarop afweergeschut was aangebracht. Ongemerkt opereren was er niet meer bij. Het luchtdoelgeschut verbeterde en ook waren na 1941 niet zo veel Duitse toestellen meer beschikbaar sinds de aanval op Rusland in de zomer van 1941. Het was goed merkbaar dat de druk van de ketel was. Wat niet wilde zeggen dat het veilig was op zee. Tot laat in de zomer van 1943 word schrijver nog met aanvallende Duitse vliegtuigen geconfron-teerd en ook gingen er nog regelmatig schepen verloren ten gevolge daarvan. Talloos bleven de aanvallen waarbij "slechts" schade resulteerde maar het schip behouden bleef. Waren voorgaande schepen ten gevolge van de verraderlijke mijn vergaan, thans zijn de schepen aan de beurt die door luchtaanvallen ten onder gingen.

“Antwerpen”, 364 BRT

Dit schip word door een Duits toestel tot zinken gebracht op 28 maart 1941 nabij Scarweather vuurschip, terwijl het onderweg was van Barry docks naar Fremington, een klein haventje in noord-Devon. Het kostte drie mensen het leven.

“Brabant”, 345 BRT

dezelfde rederij als voorgaande schip werd de “Brabant” op 13 juni 1942 nabij Hartland Point door een Duits toestel aangevallen. Het schip was onderweg van Hayle naar Swan-sea om weer een lading kolen op te halen voor de Centrale in eerstgenoemde plaats in het zuidwesten van Cornwall. Het voer independent en verloor de ongelijke strijd. Een voltreffer ging dwars door de luiken en de tanktop waarna het schip snel water maakte. Men moet namelijk niet vergeten dat kustvaartuigen, van toen zeer zeker, maar één laadruim hadden en slechts twee waterdichte schotten. Namelijk een aan voorkant van het ruim en een achter nabij de machinekamer. Deze ruimten bezaten onvoldoende drijfvermogen om in een dergelijk geval als met de “Brabant” een schip drijvende te houden. Een voltreffer was dan ook steeds fataal. Zo heel verschillend als met schepen in de grote handelsvaart.

Kapitein van der Velde en ook stuurman De Bruin waren goede bekenden en vrienden van schrijver, en daaraan ontleent hij het volgende: Toen wij zagen dat de zaak redde-loos verloren was, brachten we stuurboord boot te water en begaven ons daar in. Er was geen ander schip in de nabijheid om ons op te pikken. Wij zaten ongeveer tien mijl van Hartland point af en volgens berekening ging de stroom in die richting. We kwamen allemaal veilig in de boot en zagen kort daarna ons schip wegzinken. Het was goed weer en besloten naar de wal te roeien. Toon het dag werd, waren we al aardig gevorderd en stijf onder de wal voeren we rond Hartland point naar het kleine haventje van Clovelly.

Een paar verwonderde toeschouwers uit dit gehucht keken toe hoe wij met de betrekkelijk kleine reddingboot kwamen binnenvaren. Als gold het een pleziertocht. Het was gehele de reis goed weer geweest met een vrij kalme zee en men had amper natte voeten gekregen. Enkele dagen later gingen ze met "survival leave", een korte vakantieperiode wegens "overlevenden verlof". Dit was een goede gewoonte die men van de Engelsen had overgenomen.

Als bijzonderheid zij vermeld dat kapitein van der Velde er bovendien nog een gratis gebit aan overhield. Hij had namelijk kort te voren zijn gebit laten trekken, doch er was nog geen nieuw aangemeten. Derhalve was hij vrij tandeloos naar zee gegaan. Zo erg kan je dat niet nemen meende hij. Daar kon je geen schip voor laten liggen, vertelde hij later. Het was toen echter normale zaak dat brillen en gebitten persoonlijke zaken waren, waarvoor geen vergoedingen werden verstrekt. Uitgezonderd uiteraard als het ten gevolge was van ongeval verloren zou gaan. Dit nu bracht Jan de Bruin en kapitein van der Velde in herinnering. Want had hij niet zelf gezien dat zijn tanden op het dek vielen toen ze in de boot gingen? Jan de Bruin had uiteraard een ruime fantasie en zodoende ging van der Velde dit als schade aanmelden bij de Londonse "Zeerisico" een instituut dat ook bijvoorbeeld uitrusting na scheepsrampen vergoed. Volgens zeggen zou men hem zodoende aan een gratis gebit hebben geholpen. Misschien was het een soort van oplichting, doch het kon hem warden vergeven. Door zijn kundige en koele beleid verloor niemand bij deze ramp het Leven. Er werd in London wel veel raker geld besteed aan nuttelozer elementen.

“Tiny”, 351 BRT, bouwjaar 1939

Het fraaie zomerweer had ook grote nadelen. Want dan was het ook goed vliegweer voor de vijand en dan juist langs de Noordkust van Cornwall en dat ondanks de bescherming die de eigen jachtvliegers boden. Wat betekende dat dan het eigen geschut moest zwijgen, om uiteraard vergissingen te voorkomen. Meestal waren het dan echter "near misses" en minder vaak voltreffers. Zodoende werd ook de “Tiny” geraakt, op dezelfde wijze als de “Brabant”. Waarna het schip zonk op de 11^{e} juli juli 1942 in een positie die ongeveer tien mijl ten Noorden van St.Ives lag.

Op die gelegenheid was er felle afweer van de schepen geweest en waren er twee Duitse vliegtuigen neergehaald in het kruisvuur van de kleine schepen. Zekerheid of hier tevens de “Tiny” bij was betrokken, kon later niet worden vast gesteld. Schrijver kan zich dat althans niet herinneren. Vermoedelijk voer dit schip "independent" naar Hayle. Waar in de hele oorlogsperiode veel schepen op voeren, om de elektrische centrale te bevoorraden. Naast steenkool voor alle andere denkbare doeleinden. Dit werk was vrijwel uitsluitend en alleen het arbeidsterrein der Nederlandse coasters. Kapitein de Vries was een kapitein-eigenaar die daarna niet meer naar zee ging, maar een baantje kreeg als "inspector".

Dit hele kustgebied dat als een tong uitsteekt in de Atlantische Oceaan, bleef tot het allerlaatste een zeer gevaarlijk gebied. Pas in het laatste deel van 1943 kwamen de luchtaanvallen op de schepen ten einde. Het was dus geen weelde dat de K.H.V. tot het uiterste bewapend was tegen luchtaanvallen. Schrijver herinnert zich daarbij een aanval, in groepsverband varende, op het laatst van Augustus 1943. Het ging er toen nog al heet aan toe. Van vrijwel alle schepen werd er op de aanvallers gevuurd, die op die avond van vrij grote hoogte, vanuit de wolken duikend, hun aanvallen op de schepen uitvoerden. Zij vlogen daarbij als het ware onder het zware “anti-aircraft” -geschut van de begeleidende torpedojager door. Bij die gelegenheid werd een klein Engels stoomschip geraakt in de machinekamer wat daardoor bijna rechtstandig achterover wegzonk. Als volgende schip, zag men op schrijvers schip op een bepaald moment de voorste mast horizontaal, waarna deze afknapte. Er werd slechts een leeg vlot in het halfduister van de zonsondergang

Bij die aanval stortte een der toestellen in zee. Wie de “kill” had veroorzaakt was daarbij niet vast te stellen, vrijwel nooit trouwens. Er werd vanaf de “Confid” doorgevuurd op het neergestorte wrak totdat niets weer bewoog in de omgeving en de aanvallers onder de zeespiegel waren verdwenen. Misschien dat men dit ziet als een soort oorlogsmisdaad maar het aantreffen van een vlot met onbarmhartige overlevenden acht men daarbij nooit zo heel erg hoog onder deze omstandigheden. Integendeel, want het was gewoon een koekje van eigen deeg. Het was tenslotte een totale oorlog geworden, vooral ook op zee.

“Antje”, 157 BRT

Al in de septemberdagen van 1940 raakte dit scheepje tijdens de Luchtaanval op London, terwijl het voor reparatie in het Surreydock aldaar Aldaar gemeerd opnieuw beschadigd. Erg veel meer dan een versterkt binnenschip was het niet. Veel verder als tussen de Thames en de Schelde had het nooit gevaren. De kapitein-eigenaar had er bovendien niet zo heel veel belang bij om het schip weer bedrijfsklaar te krijgen, nadat het was terug gekeerd van de evacuaties in de junidagen bij Duinkerken. Eigenlijk hoorde het scheepje thuis in een of andere beschutte dienst. Wat zou hebben betekent dat ook hij naar de Clyde haJ moeten verhuizen. lets waar hij bepaald niet veel voor voelde. Op de avond van de 7e september raakten in het zelfde surrey Commercial cloak ook de “Reiger” en de “Thea” in brand gedurende die luchtaanval. Officieel werd er vermeld dat deze laatste twee schepen tot op de waterlijn waren afgebrand namelijk "completely destroyed by fire, only hull afloat". Toch werden ze weer geheel gerepareerd al duurde het zeer lang want de “Reiger” stond op 28 januari 1942 geboekt als "under reconstruction". Zestien maanden later: De “Thea” was ruim een jaar na de brand nog "under reconstruction". Daarom was het zeer verwonderlijk dat de “Antje” als een "constructed total loss" werd beschouwd en dat de volle waarde werd uitbetaald aan de eigenaar, die inmiddels het wrak had opgekocht, het schip herstelde en tenslotte verkocht aan een Griekse eigenaar, de heer J. Livanosi, die het “Strovili” doopte.

Wat bij elkaar toch wel getuigde van een zekere vrijheid en tevens handigheid. Freek Blaauw was een gladde jongen, want hij was de man die de kreet "Zuip en vergeet!" in het begin propageerde, doch terzelfdertijd naar een baantje als "inspector" dong. Je moest maar handig zijn. Volgens de officiële lezing zou het schip in de oude dokken door machinegeweervuur zijn bestookt, doch dit leek zeer onwaarschijnlijk. Omdat de aanvallende vliegtuigen beslist niet zo laag kwamen overvliegen en dan toch zeer zeker niet om een nietig scheepje te raken. Ook ooggetuigen hebben dit later bevestigd. Die tevens mededeelde dat de eigenaar gedurende de brand niet eens in de buurt van het schip was en dat er ook vrijwel niets kon worden gedaan om de branden te blussen.

“Albula”, 329 BRT

Dit schip ging ten gevolge van een aanvaring verloren terwijl het in een kust konvooi voer. Dit gebeurde op 10 augustus 1940. Alle opvarenden werden gered. Er werd gezegd dat het tijdens stormweer gebeurde doch schrijver ontkent dit ten stelligste omdat hij persoonlijk in de onmiddellijke nabijheid was met zijn schip. Het was juist ideaal vliegweer in die vroege augustusdagen. Volgens bestaande gegevens was dit schip onderweg van Methil Roads naar Newcastle en kwam daarbij in aanvaring met het “Crescent City”. De ramp was toe te schrijven aan een navigatiefout (onderlinge aanvaring).

“Prinses Irene”, 400 BRT

Op 3 december 1943 werd dit schip nabij de Mull of Galloway overvaren door het Amerikaanse ss. “Leonides Polk” . Deze ramp kostte tien mannen het leven. De oorzaak werd toegeschreven aan heersende duisternis en slechte zichtbaarheid. Slechts twee man overleefden deze over ramp. Men schreef dit toe aan het feit dat ten tijde van deze ramp zwemvest hadden gedragen, althans circuleerde dit bericht in "Vrij Nederland". In de verse zee werd toen al weer met gedimde lichten gevaren, wat de aandacht vaak deed verslappen en navigatie slordiger kon worden. Het zou beter geweest zijn om geheel geblindeerd te varen of anderzijds met volle verlichting. Nu was het geen van beiden. Het was nog een fraai en vrij nieuw schip wat deze kapitein-eigenaar vlak voor de oorlog had laten bouwen. Kapitein Buining had nog al naam gemaakt met wat als een "testcase" voor de Maritime court had gegolden, nadat hij in conflict met de Naval control was gekomen. Zijn misdrijf zou hebben bestaan uit een weigering om te varen. Dit geval komt elders uitvoeriger ter lezing. Buining was een zeer vreemde man, had een moeilijk karakter en bezat daarnaast een zeer harde kop. Zelden kwam hij terug op een eens genomen beslissing. Met Buining ging een goede zeeman heen. Hij was een van die eigenaren die bij het schip waren gebleven ook toen het varen moeilijker werd en de risico's het grootste waren.

“Celebes”, 453 BRT

Ook dit schip verdween zomaar en tot op heden is er niet het geringste spoor van ontdekt. Het schip was onderweg van Liverpool naar Belfast. Omstreeks 1 of 2 april 1941 moet het daarom zijn vergaan. Men sloot vijandige actie niet uit, dus een luchtaanval of anders een mijn. Mogelijk is het uiteraard ook dat het schip op de rotsen liep en in dieper water zonk, waarbij niemand kans zag om aan de ondergang te ontkomen. In het North Channel waren genoeg van dergelijke gebieden waar het water tot vlak onder de rotsen vrij diep was. Dergelijk rampen waren al eerder voorgekomen zoals bijvoorbeeld bij de “Safe”, “Tegri”, “Saba”, “Rijnstroom” en de “Grutto”.

Dergelijke rampen zouden tegenwoordig, ruim veertig jaar laten, haast niet meer denkbaar zijn. Althans niet zonder een spoor achter te laten. Bedoeld is hier de toenmalige afwezigheid van radiocommunicatie. Is het bezitten van een radiozender tegenwoordig speelgoed voor schoolkinderen, destijds waren de K.H.V. schepen hoogstens uitgerust met een goedgekeurde ontvanger. Radiotelefonie stond toen nog in de kinderschoenen. Het vond slechts beperkte toepassing in de visserij en dan meestal nog hoofdzakelijk voor commercieel belang, uiteraard naast die van de veiligheid op zee. Wellicht zouden veel rampen toen niet zo een hoge tol aan mensenlevens hebben ge-eist. Doordat men bijvoorbeeld snel hulp had kunnen bieden bij een noodoproep. In ieder geval zou het een geruststelling zijn geweest voor de nabestaanden om althans te weten hoe en wanneer sommige zeelieden aan hun einde waren gekomen.

“Bill S.”, 466 BRT

Dit schip behoorde toe aan de R.K.C. een steenkolenhandelsbedrijf in Rotterdam en was op 10 juli 1940 onderweg van London naar Lanelly (Wales). Waarschijnlijk, beladen met schroot voor de staalfabrieken. Ter hoogte van Folkestone (Engels Kanaal] werd dit schip door Duitse vliegtuigen aangevallen waarbij het schip tot zink werd gebracht. Dank zij het vrij gunstige weer en de onmiddellijk nabijheid van land kon men zichzelf redden door in de boten het schip te verlaten. Daarna werden deze schipbreukelingen opgepikt door de Britse mijnenveger "Chestnut". Dit vaartuig bracht de overlevenden nog dezelfde dag in Dover aan wal.

“Pacific”, 362 BRT bouwjaar 1938

Het verhaal gaat dat een coaster geen torpedo waard was, bleek opnieuw een verzinsel te zijn, want dit schip werd op 26 maart 1945 in het Engels Kanaal door de “U 399” tot zinken te zijn gebracht. Waarschijnlijk was dit het laatste Nederlandse schip dat in de tweede wereldoorlog door vijandelijke actie verging, zo als de “safe” eerste was, want enkele weken later was de oorlog op 8 mei 1916 officieel voorbij in Europa. Mogelijk was het in dit geval dat de torpedo bedoeld was voor een groter schip, dichte mist, met gevolg dat de “Pacific” werd geraakt. Het schip was onderweg van Maryport naar Falmouth (Engels Kanaal). Waarschijnlijk was het beladen met steenkool. Dit werd althans veel verscheept tussen deze beide havens. Bij de ramp verloren vijf opvarenden het leven.

“Marne”, 175 BRT

Dit schip liep na het verlaten van de Tynd op waarschijnlijk een akoestische mijn, een zogenaamde trilmijn. Dit gebeurde op Koninginnedag 1940 dus op de 31e augustus. Drie mensen kwamen daarbij om het leven. Een in de nabijheid zijnde sleepboot pikte de overige drie opvarenden op uit het water nadat zij overboord waren geslingerd.

“Thor”, 326 BRT

Dit schip kapseisde door (naar werd beweerd) het overgaan der lading. Het schip was onderweg van Partington (Manchester Ship Canal) naar Fremington (Noord Devon). Er bestaat haast geen twijfel aan of de lading bestond toen uit steenkool, want er werd daar niets anders verscheep in die dagen. Het schip ging ten onder nabij St. Anns Head (Ingang Milford Haven-Wales). Datum ramp 18 december 1943. De helft der bemanning verloor daarbij het leven. Beweerd werd dat de slechte heersende weersomstandigheden de oorzaak van deze ramp waren.

Schrijver meent daarbij sterke twijfels te hebben inzake de werkelijke oorzaak. Dit schip was door de aangebrachte bescherming en bewapening vrij rank geworden. Van huis uit was het bovendien toch al geen bijzonder stabiel schip en wat ook al eens eerder was gebleken bij onder meer de “Agiena” en ook de “Jutland”. De ladingen welke in die tijd werden vervoerd waren veelal kolen, schroot en soms ook klei. Dit waren “deadweight” ladingen, wat zeggen wil dat men daarmee het schip tot op het mark kon afladen zonder het ruim geheel vol te krijgen. “Chinaclay” was een gezuiverde en gewassen delfstof die word verwerkt in de pottenbakkerij, papierfabricage en nog veel meer dingen zoals kaolin. Deze klei bezat een gunstige zeewaardigheid, d.w.z. dat het niet gauw zou “overgaan” bij een zwaar slingerend schip of grote helling. Het vochtgehalte was meestal zeer gering zo nog aanwezig. Met steenkool was het niet veel ander, evenals schroot. Op de onderhavige reis was het echter zeer zeker dat er in de “Thor” steenkool geladen wat een "zeewaardige" lading was. Wat er waarschijnlijk wel aan mankeerde waren mogelijkheden om door middel van waterballast de instabiliteit te compenseren door het vullen der dubbele bodemtanks.

Helaas werden er in deze jaren weinig onderzoeken gedaan naar het voorgekomen van rampen om daar lering uit te trekken. Waarschijnlijk had men daarvoor ook niet de juiste personen ter beschikking. Bovendien was er de geheimhouding bij voorgekomen rampen, juist in oorlogstijd. Men liet alleen maar los wat men goed dacht voor de "information", in feite propaganda. Zo doende gebeurde er wel vaker dingen die men liever niet aan de grote klok hing.

Schrijver herinnert zich hierbij zeer goed de klacht van de kapitein van “Elizibi” nadat men ook daar het stuurhuis van bescherming had voorzien. En later ook nog bewapening had aangebracht. Zaken die op zich zelf niet zo bijzonder zwaar waren doch door de meestal hoge ligging van het zwaartepunt bij de stabiliteit problemen gaven. Was een ruim wel vol, maar nog niet het plimsollmerk aangeladen, zo verergerde deze situatie zich al gauw in een gevaarlijke. Bij de gladdekschepen was de ballastmogelijkheid maar

beperkt. Lang niet alle schepen bezaten een volledig dubbele bodem. Vele schepen hadden slechts een halve met een voorpiek. Wat dan moeilijk kon worden benut. Want dan kreeg een schip vaak koplast en kwamen de zwaartepunten in het achterschip, zo als de machine en de bewapening juist nog hoger te liggen. Ook de brandstoftanks en die van drinkwater. Zo dat men daarmee vaak de situatie verergerde. Ook dit was soms een bijzonder probleem in oorlogstijd.

"Jutland", 357 BRT

Dit schip was op 9 mei 1945 onderweg van Silloth (Cumberland) naar Fremington (Devon). Ergens ten zuiden van Milford Haven kapseisde ook dit schip. Het zou ok door werking der lading zijn gebeurd. Er kwamen geen mensen bij om. De juiste aard van de ramp was niet bekend. Daar deed kapitein Groot althans zeer geheimzinnig om. Waarschijnlijk was de ware oorzaak hetzelfde als met de "Thor". Verder waren de omstandigheden ongunstig. In deze omgeving lopen namelijk zeer sterke getijstromen en als de wind dan tegen gesteld was, zo ontstond er daar dan al heel snel een "wrede zee". D.w.z. kort en hoog. Bovendien was het hier altijd raak ten aanzien van de koersen die men daar moest sturen.

"Catharina", 391 BRT

Dit schip ging ten onder als gevolg van een aanvaring met het Noorse tankschip "Madrona", ter hoogte van Lizard Head op de 1e januari 1941. Dit was opnieuw een voorbeeld van de kwetsbaarheid van de kleine zeeschepen. Steeds moest men op een bepaald moment van westelijke in Noordelijke koersen veranderen en (omgekeerd) van zuidelijke in oostelijke, bij het ronden van de zuidwestelijke punt van Wales. De zeegang heeft zonder twijfel de schepen parten gespeeld. Een enigszins instabiel schip kan bijvoorbeeld zo lang het een rechte koers stuurt in rustig water of wind en zee van voren, plotseling, op een oor gaan liggen. In ernstige gevallen kan er dan water binnendringen door bijvoorbeeld een geopende patrijspoort of luchtkoker. In een dergelijk geval zal een schip dan niet meer overeind komen en tenslotte vollopen en zinken of geheel omslaan. En waar vrij onverwachte koerswijzigingen van negentig of meer graden moesten worden gemaakt leek dit nog meer waarschijnlijk. De ware toedracht zal echter wel steeds een vraagteken blijven, daar het maken van rapporten en verklaringen waren niet de sterkste punten van doorsnee K.H.V. kapitein.

Er waren hier geen persoonlijke ongelukken te betreuren. Oorzaak kon ook hier aan oorlogstoestand worden toegeschreven, zo als absolute verduistering en blindering. De aanvaring vond plaats op een punt waar opeens negentig en meer graden van koers moest worden veranderd. Herhaaldelijk was al aangetoond dat als het (meestal) er als laadruim bij een aanvaring of andere calamiteit beschadigd werd of openscheurde, dit vrijwel steeds de ondergang betekende. Vaak vrij snel. Dit euvel kende men op G.H.V. schepen vrijwel niet. Allereerst had men daar meerdere laadruimen en vaak waren die nog weer onderverdeeld in tussendekken. Soms bleven dergelijke schepen na een mijnexplosie of torpedering nog lang drijven en kregen de opvarenden nog tenminste een kans om in de boten te gaan. Er waren zelfs gevallen dat men met een halve tanker kans zag om binnen te komen met het achterste gedeelte en de machinekamer nog intact. Dit was een historisch feit met een Engels tankschip. Er werd naar aanleiding daarvan zelfs nog een film gemaakt. Uiteraard ter glorificatie van de "Merchant Navy" (San Dimitrio").

"Escaut", 384 BRT

Qok dit was een schip, toebehorende aan de firma W.J.Muller & Co te Rotterdam, wat vaak niet tot de K.H.V. werd gerekend, hoewel zij door afmetingen en diploma-eisen toch zeer zeker daartoe behoorden, namelijk weekdiensten met K.H.V. Dit schip ging op een heel bijzondere wijze verloren, waarbij de collega's van kapitein Kuizinga nog al wat vraagtekens plaatsten. Dit schip zou "independ" langs de Zuidkust hebben gevaren, langs de zogenaamde "inshore route", toen het bij vrij slecht weer op 25 maart 1941 door een Duits toestel werd aangevallen, het schip beschoot en enkele bommen afwierp die echter geen doel troffen. Er was echter wel schade ontstaan. Er word verteld dat de

meevarende schutters zeeziek waren maar zich toch hadden geweerd en dat de munitie uitgeput was. Hoe men vanaf een klein schip, dat op de zee ligt te stampen en te slingeren nog een gericht vuur kan geven op een vliegtuig, is niet helemaal duidelijk. Ook waren het geen kanonniers, omdat deze kleine schepen niet waren uitgerust met een kanon.

Wat later kwam waren de bekende Oerlikons, in feite een overgang naar licht kanon. Volgens kapitein Van Gaag, een van zijn collega's in die tijd, vernam schrijver dat Kuizinga altijd alles erg overdreef, waarbij hij het niet al te nauw nam met de waarheid, wat ook wel uit het verdere verhaal viel op te maken. Want zonder feitelijke reden besloot men om het schip te verlaten. De stuurman was er namelijk al met een der boten vandoor. Toen ook de kapitein het schip ging verlaten, ontdekte men dat de machine nog draaide. Daarom ging men maar weer aan boord en besloot men om het schip op het strand te zetten.

Dit nu is een normale zaak als men ziet dat er gevaar voor zinken bestaat. Men leerde dat vroeger zelfs voor de K.H.V. op de zeevaartschool, als middel om het schip op een vlak strand voor zinken te behoeden. Volgens opvarenden was het echter totaal overbodig. Men had net zo goed voor anker kunnen gaan of desnoods kunnen terugvaren of doorvaren. De schade was niet zo heel groot. Want zelfs de reddingboten bleken nog bruikbaar. Niettemin werd het schip op de wal gezet, om later te worden geborgen en weer onder een ander naam aan de vaart te warden gebracht. Het leek er in deze op dat er wel degelijk een panieksituatie was ontstaan, wat men volgens collega's ten zeerste had geglorificeerd. Het is dan ook schrijvers mening dat er in deze zeer sterk is overdreven. Men kan uiteraard dergelijk verhalen geloofwaardig maken voor niet-zeevarenden of beroeps-schrijvers, doch beslist niet voor iemand die dergelijke toestanden beroepshalve en onder de zelfde omstandigheden persoonlijk meemaakte en dan beslist niet een enkele keer.

"IJstroom", 400 BRT

Ook dit was een K.H.V. schip maar wat dienst deed (in normale tijden) in de zogenaamde "korte vaart", dus de weekdiensten op vasteland vanuit Amsterdam. Het schip behoorde toe aan de Hollandse stoomboot maatschappij, beter bekend als de "Klompen Lloyd". Dit schip ging verloren ten gevolge van een mijnexplosie op 23 december 1940 terwijl het onderweg was met een lading klei van Fowey (zuidkust) naar het Manchester Ship Canal. Het is niet bekend of hier slachtoffers vielen, en is althans hiervan niet gemeld.

"Saturnus", 200 BRT

Ook dit schip was overgekomen met de kapitein-eigenaar aan boord. Het was aanvankelijk meteen ingericht als "balloon-barrage-vessel". Dit betekende dat de masten werden verwijderd en er een grote sperballon op werd gemonteerd. Deze was bevestigd aan een lier die naar believen kon worden gevierd of neergehaald. Dit was vooral in het begin noodzakelijk om te verhinderen dat laag vliegende vijandige toestellen in de riviermonding mijnen konden afwerpen. Men zag dergelijke vaartuigen op de Thames en voor de zuidkust. In een later stadium werden deze vaartuigen, observatieposten met soms alsnog een sperballon. Tot dien was dit echter waargenomen door een vijftiental kleine Nederlandse schepen. Doch de avonturen met dit schip bleken achteraf toch wel zeer beschamend. Ten tijde van de ramp met dit schip wat het gestationeerd op de Mersey en de toegang bij Loverpool.

Voor zo ver achteraf bekend werd, was de "Saturnus" op 1 februari 1941 omstreeks 18.15 uur in opgegeven positie, ongeveer 12 mijl van New Brighton, aangekomen en terwij1 men aldaar ten anker wilde gaan, werden twee ontploffingen gehoord. Een ergens bij het voorschip en een andere dwars van het achterschip aan stuurboords zijde. Het schip werd door de ontploffings-krachtig opgelicht en weer teruggeworpen en maakte daarbij aanzienlijke slagzij. Er brak bovendien brand uit in de kombuis annex messroom. Deze brand was moeilijk te blussen omdat de hulpmotor defect was en zodoende geen

water aan dek kon worden gegeven. Men zag het niet meer zitten en liet het schip voor wat het was. De hoofdmachine -het schip was uitgerust met een keerkoppeling- draaide toen nog. Zeer duidelijk moet hier sprake van een panieksituatie zijn geweest. Voor dit werk, s'avonds een uurtje naar buiten varen, geankerd liggen met de afgevierde sperballon en s' morgens weer naar binnen was het zwaarste werk dat verricht hoorde te worden en eiste daarom dan ook slechts een kleine bemanning van vier personen.

Daarnaast was er luchtmachtpersoneel aan board voor het bedienen en onderhouden van de ballon, evenals de controle. Allen met elkaar een luizen job zogezegd, want soms bleef men enkele dagen achtereen ten anker liggen, al naar het weer en omstandigheden het noodzakelijk maakten. Bovendien had men ook nog een loods aan boord. Bij elkaar waren er dus 11 personen die zich met de reddingboot uit de voeten maakten. Mogelijk is het dat men vreesde voor de reservevullingen van het zeer brandbare gas waarmee de ballon waren gevuld.

Waarschijnlijk was er iets op de kachel van het kombuis omgevallen, maar wat zo als later bleek weinig of geen schade aanrichtte. Met een schuimblusser zou het brandje al heel snel zijn bedwongen. Maar dit alles liet men na. Volgens verklaringen waren de schipbreukelingen om 18.50 uur allemaal gezond en wel opgepikt door de Duurwold",een soortgelijk schip wat ook in de "barrage-balloon-service" dienst deed voor de Mersey. Inmiddels dreef het schip door stroom en wind in een Noordwestelijke richting en met de ankers nog in de kluizen en de ballon hoog afgevierd, strandde het de volgende dag op het eiland Man, circa 55 zeemijl (circa ruim 100 km) van de plaats waar men het schip de vorige dag had verlaten. De hoofdmachine draaide nog. Dit kon zijn omdat de machine waarschijnlijk langzaam draaide en de "dagtank" vol zat.

Het bleek een zeer moeilijk toegankelijk stukje kust te zijn waar de "Saturnus" tenslotte strandde. De toegang was via een nauwe ingang tussen de rotsen waar het schip in de duisternis terecht kwam. Nieuwsgierige bewoners van het eiland klommen aan boord en vonden overal sporen van paniek. Zelfs portefeuilles met geld werden in kasten gevonden, alsmede volop leeftocht en brandstof, doch slechts lichte sporen van brand. Kennelijk was de "brand" vanzelf uitgegaan. Daarom werden de autoriteiten gewaarschuwd. De dagbladen schreven over een "Ghost-ship". Iedereen verwonderde zich er over dat het schip zo schijnbaar onbeschadigd op een moeilijk bereikbare plaats tenslotte terecht kwam. Anderzijds was de scheepsleiding niet erg actief geweest, door het ongeval niet onmiddellijk te melden, of niet in de nabijheid te zijn gebleven toen het schip in brand raakte. Al had men alleen maar een of beide ankers laten vallen, want ter plaatse is de Ierse zee niet diep. In ieder geval; erg hoog werden deze opvarenden door hun collega's elders niet aangeslagen. Hun angst was natuurlijk het brandbare gas in de reservecilinders, doch deze bevonden zich beslist niet in de kombuis en bovendien konden ze slecht vlam vatten of exploderen zo lang ze in afgesloten toestand verkeerden.

Volgens de "records" kwam het schip op 17 juni 1940 in dienst van BalloonBarrage-service. Na voornoemd incident strandde het twee dagen later op het eiland en met "little or no hull damage" en slechts "accomodation burnt out". Kennelijk heeft men getracht het schip vlot te slepen wat gelukte omdat op 1 mei 1941 gemeld werd "Total loss after breaking from tow." Kennelijk kwam het daarna op een minder gunstige plaats terecht want op 25 juni 1941 werd gerapporteerd "Abandonned Tale of Man" wat het einde van dit schip was. Zij het een triest einde en wat niet voor de zeemanschap van de opvarenden had gepleit. Of de eigen bemanning van vier personen uit Nederlanders had bestaan was niet bekend. Bevreemdend was het ook dat kennelijk niemand de moeite had genomen om na te zijn overgestapt op de "Duurswold" het voorval te melden. Ook was het passerend verkeer niet opgevallen dat dit een "Ghost ship" was. Anderzijds had men natuurlijk gemeend dat het gewoon een "Barrage-balloon-vessel" was dat een beetje ver zeewaarts lag.

“Twee Gebroeders”

Tegen het geweld van een mijnexplosie waren de lichtgebouwde K.H.V. schepen bij lange na niet bestand. Bedoeld voor grote schepen om deze te laten zinken, betekende het voor de coasters meestal een gruwelijk maar snel einde. Maar hele zelden bleef het schip gespaard. Naar schrijvers mening gebeurde dit slechts eenmaal en dat was toen de “Twee Gebroeders” een mijn tot ontploffing bracht bij Sheerness (een zijrivier van de Thames) op 19 december 1940. men was in staat om door het schip omhoog te zetten (beaching), het voor zinken te behoeden. Er vielen geen slachtoffers. Wel duurde het een lange tijd voor het schip was hersteld, want op 4 september 1941 was de reparatie nog steeds niet ten einde. Voor zo ver bekend werd, was de schade hoofdzakelijk aan het voorschip en ongeveer op zelfde manier als bij de “Joma”. Waar, zoals bekend, zich toevallig drie opvarenden bevonden. Waarschijnlijk leek het dat door de geringe water-stand de mijn op enige afstand van het schip tot ontsteking werd gebracht in deze beide gevallen. Slechts van de “Twee Gebroeders” is bekend dat een mijnexplosie kon worden overleefd.

“Madjoe”

Als er ooit in die dagen een geval van lot bestemming heel duidelijk sprak, zo was het wel de voortijdige dood van kapitein Jan Oorburg, toen hij met zijn bemanning en het schip in de lucht vloog, waar schrijver met zijn schip tot op enkele meters nauwkeurig twaalf uur eerder had gevaren zonder iets te hebben gemerkt. Dit gebeurde namelijk op enkele honderden meters van de sluizen van Port Talbot. Op de 3e november 1941 lagen de “Confid” en de “Madjoe” beiden voor de bekende staalfabriek in Port Talbot schroot en oud ijzer te lossen. Het was de bedoeling] dat beide schepen nog met het namiddag tij zouden vertrekken. Doch door wat onenigheid aan boord over wie op welke schip als kapitein zou vertrekken, was er op de “Madjoe” vertraging ontstaan. De vaste kapitein was Jan Oorburg, doch deze was enige tijd wegens ziekte aan de wal geweest, en omdat hij het verblijf aan de wal meer als zat was, verkoos hij het om weer te gaan varen hoewel hij daartoe nog lang niet geschikt was. Althans volgens zijn aflosser, Freek Bakker. Want toen schrijver deze beide collega’s aan de wal trof, op het kantoor van de "agents", de firma Morrison aldaar, waren zij beiden in een vinnige woordenwisseling gewikkeld. Bakker hield vol dat Oorburg amper op zijn poten kon staan, Oorburg leek dan ook verre van fit. Schrijver suggereerde om de personeelschef, de heer Van Gelder, in London te raadplegen in deze. Of zij dat deden werd niet bekend, want daarop heeft schrijver uiteraard niet gewacht. Bovendien drong de tijd in verband met het uur van hoogwater. Zodoende vertrok de “Confid” als laatste schip op die namiddag en bleef de “Madjoe” liggen. Zeer waarschijnlijk om de zaak over te dragen of dat het voor hen al te laat was geworden op die dag. Inmiddels arriveerde de “Confid” het daarop volgende ochtendtij in Cardiff om weer kolen te laden voor de zuidkust.

Al deze havens waren "tidal" wat betekent dat ze slechts enkele uren voor tot enkele uren na hoogwater toegankelijk waren. Er werd daar al meteen weer om acht uur begonnen met de belading en zodoende was schrijver al vrij vroeg aan de wal bij de "agents" op kantoor voor de nodige formaliteiten der volgende reis. Dit agentschap was gevestigd in de plaatselijke beurs, een oud en statig gebouw dat z'n beste jaren had gekend, maar toch altijd nog “The Exchance” werd genoemd. In een hoekje van het agentschap der firma J.F. Thomas & Co had ook Freek Blauw zijn domein als "inspector" voor de "Shipping". Juist terwijl schrijver binnenkwam was Blaauw in een kennelijk ernstig gesprek en toen dit ten einde was, vloekte hij en zei; “Weer een naar de sodemieter, de “Madjoe”!”. Onwillekeurig schrikt men dan even. Vooral als men de opvarenden nog maar zo kort te voren in levende lijve had gezien. “Alles weg, vanmorgen om vijf uur” liet Blaauw volgen. Volgens het sluispersoneel vond de explosie plaats vlak na het vertrek, terwijl men nog bezig was om de sluisdeur dicht te draaien. Maar wie er op dat moment kapitein was op dat schip wist Blaauw eigenlijk ook niet. Volgens hem was Bakker daar nog steeds aan boord geweest.

Wie er tenslotte met het schip was onder gegaan, werd overigens vrij snel bekend want nadat schrijver alle formaliteiten had vervuld trof hij Freek Bakker in levende lijve voor de bar van de vaste ontmoetingsplaats der kustvaartkapiteins, een "public house" recht tegenover de Exchange. Aldaar was het gewoonte dat de binnenkomer meteen een rondje betaalde voor de reeds aanwezigen. Maar dit werd de schrijver belet. Freek Bakker nam dat op zich. Op de bekende Engelse manier, dus handje contantje bij de bestelling. Hij verontschuldigde zich daarvoor met te zeggen dat hij jarig was. En daarop trakteerde. Toen schrijver hem een "happy birthday" toewenste wimpelde hij dit af en zei; "Van Gelder heeft mij tenminste gefeliciteerd, maar waarom weet ik niet".

Kennelijk wist de man dus waarschijnlijk niet eens wat er die morgen was gebeurd of had hij maar half geluisterd? Wellicht is gezegd: "Het schip is weg, gefeliciteerd". Bakker geloofde niet wat schrijver zo juist had gehoord. Volgens hem had hij de vorige avond nog de laatste verbinding naar Cardiff gehaald en had zich die morgen vanuit het hotel gemeld. Kennelijk had Van Gelder toen gemeend dat hij al op de hoogte was van de ramp, waar hij zelf ter nauwer nood aan was ontsnapt. Was het zo een wonder dat Bakker die dag meer drank op had dan goed voor hem was, na dat Blaauw hem bovendien de details had verteld? Dergelijke bijzondere voorvallen kwamen vaker voor. Hetgeen gebeurde met de "Diana" was haast identiek aan de "Madjoe". Beide kapiteins hadden het gevoel dat iets daadwerkelijks te moeten doen. De een vreesde een mijnexplosie en de ander wilde zo heel dringend varen, zonder dat het noodzakelijk of zelfs, gezien gezondheid, verantwoord was. Hij hoefde beslist nog niet te varen. Anderzijds was het kennelijk nog niet de tijd om heen te gaan voor kapitein Bakker.

In dit verband was het interessant om in de naaste omgeving rond te zien. Want op een bepaald moment bestond de bemanning van de "Confid" volledig uit overlevenden die op een haartje na aan het noodlot waren ontsnapt. Zo was de motordrijver op voorlaatste reis van de "Safe" afgestapt wegens ruzie aan boord, waarna het schip spoorloos verdween. Ook Dinkela was door het oog van een naald gekropen toen de "Elziena" in de brand werd geschoten en gebombardeerd. Een der matrozen was overlevende van de "Heenvliet" toen dit schip in het Bristol Kanaal verging. De stuurman had ramp met de "Nora" overleefd toen een drijvend mijn onder het achterschip en de accommodatie tot ontploffing kwam. Schrijver zelf zag achteraf hoe zijn schip met honderden gaten werd doorzeefd na een gecombineerde aanval met beschieting en afworp van bommen, doch waarbij het leek alsof de plaats waar hij zich met de roerganger bevond een klein gebied was, waar geen schade ontstond. Wat zelfs zo sterk was dat de inslag van mitrailleurs vlak voor zijn voeten was opgehouden en achter hem opnieuw was begonnen. Maar dan van de andere kant, dus van de staartschutter van het aanvallende Duitse toestel. Zo iets zette een man soms aan het denken. Was het kwestie van deze dingen zien?

Was het dan niet zo dat men ging geloven in iets dergelijks als een soort noodlot wat men niet kon ontlopen? Was het geen wonder dat men soms een fatalistische kijk op de dingen om zich heen kreeg? Was het in die jaren niet vaak een zaak van "Voor wie de klokken luiden?". Het leek er allemaal zeer veel op. Men kon redeneren dat het allemaal blind toeval was, terwijl er haast een angstig makende logica doorheen schemerde. Want waarom ont-plofte die mijn niet onder de "Confid", twaalf uur eerder? Was het daarom zo vreemd dat menige kustvaartkapitein zij het soms onbewust ging geloven in een predestinatie? Of toch minstens ging vertrouwen op zijn goede gesternte? Zo als Heida, die je kon vergelijken met de legendarische kat met negen levens.

"Karanan", 394 BRT

Ook dit schip zonk ten gevolge van een aanvaring. Ook weer in de Ierse Zee, op 19 januari 1942. Het schip was in enkele minuten gezonken doordat het even achter de midscheeps werd geramd door het Engelse "British Engineer". Drie van de vier opvarenden kwamen hierbij om. Een engels vaartuig pikte de overlevenden op en bracht hen in Belfast aan wal. Vermeld zij hier dat het varen met geheel of gedeeltelijk gedimde lichten een zeer gevoelsmatige zaak was waar meerdere factoren meespeelden. In het Engels

Kanaal voer niemand vrijwillig zonder navigatielichten vanwege mogelijke ontdekking. Dit risico was in de Ierse zee weer niet zo groot, doch bestond anderzijds weer groter gevaar van koers kruisende schepen. In de Ierse zee werd er meestal door kleine schepen niet in konvooi gevaren. Allereerst omdat het tijdrovend was en verder omdat het gevaar in de loop van 1943 haast tot een minimum was teruggebracht. Het Konvooi varen begon trouwens pas ten zuiden van Milford Haven en vanuit Bristol Kanaal naar het Engels Kanaal. Men was daar veel attenter en noodzakelijkerwijs ook opletten-der. Waaraan het verkeer in de Ierse zee niet zwaar aan tilde en neiging had om zorgelozer te navigeren.

"Martini", 362 BRT

Ook dit schip ging door een aanvaring verloren. Dit gebeurde op 4 maart 1941 nabij Lizard Head (Engels Kanaal). Er gingen geen mensenlevens verloren. Het betrof hier een punt op de kust waar sterke koersver-anderingen in het duister plaatavonden. De "Martini" werd aan stuurboord-zijde geramd door het Engels tankschip "Sepia" welk schip ook de over-levenden oppikte en hen in Plymouth aan wal bracht. Het schip voer in konvooi.

"Heenvliet", 362 BRT

Ook dit schip ging na een aanvaring tijdens duisternis verloren toen het in aanvaring kwam met het Noorse "Vestland". Men was onderweg van Barry Doc naar Londonderry. Alle opvarenden werden gered. Er waren geen slachtoffers. Dit gebeurde op 17 oktober 1941. Volgens een der overlevenden zou deze ramp niet hebben plaatsgevonden als er iets nauwkeuriger was genavigeerd. Want wanneer er onder normale omstandigheden en bij daglicht reeds alle aandacht aan veilige navigatie moest worden geschonken, zo was dit bij duisternis met soms volledige blindering dubbel noodzakelijk. Daar haperde het volgens de zegsman aan board van de "Heenvliet" nog wel eens aan.

"Fredanja", 277 BRT

Strandingen kwamen in de oorlogsjaren betrekkelijk weinig voor. Ondanks de sterk toegenomen moeilijkheden waarvan de afwezigheid der kustverlichting, weerberichten en radiobakens wel de belangrijksten waren. Men kende op het laatst vrijwel elk stukje Engelse kust en de situatie ter plaatse. Toch vielen er nog slachtoffers. Want op 30 december 1941 liep dit schip op de rotsen bij Copeland (0ostkust van Ierland) waarbij het verloren ging. Er waren geen slachtoffers. Zeer waarschijnlijk hebben de zeer zware getijstromen, slechte zichtbaarheid en algemene oorlogstoestanden meegespeeld bij deze ramp, doch waarbij geen mensenlevens vielen te betreuren. Het schip zonk binnen 5 minuten

"Atlas"

Dit was een ongelukschip. Al eerder was de oorspronkelijke kapitein spoorloos verdwenen. Daarna ging kapitein Jager er mee aan de vaart. Dit was een zeer bekwame navigator, speciaal waar het op krikkenmikkenwerk aankwam. Al eerder had hij daarmee in de Schotse eilanden-archipel zijn sporen verdiend. Schrijver is er dan ook van overtuigd dat hij niet op wacht was toen dit schip op de hondenwacht van 10 oktober 1942 verging. In de kustvaart was de hondennacht (00.00-06.00 uur), uitgezonderd bijzondere omstandigheden altijd de wacht van stuurman, die de enige overlevende was en uiteraard daarna kon verklaren wat hem het beste uitkwam.

Deze man was bovendien geheel overstuur na de ramp. Hij verklaarde door de alarmbel te zijn wakker geworden. Waarbij hij het liet voorkomen alsof de kapitein op wacht was. Volgens hem was schip op volle kracht varende op de rotsen van Lundy eiland gelopen. Tijdens slecht zicht en stormweer. Nu was het zo dat dan de kustverlichting volop ontstoken werd van de bewaakte vuurtoren van South Lundy. Ongeacht of er nu wel of geen schepen in de buurt waren. De verduistering was in deze slechts om eventuele vijand niet de weg te wijzen. Ook het vuur van Hartland Point brandde dan op volle sterkte. Dit punt was op de vaste wal. De route liep tussen deze twee sterke lichten door. Het gebied

ten noordwesten van Lundy eiland was bovendien verboden gebied waar geen schepen voeren al was het maar dat dit omvaren betekende als men voor het Bristol Kanaal bestemd was. Tot vlak onder de kust van de vaste wal en Lundy eiland was het diep en vrij van losliggende gevaren.

Schrijver heeft bijna drie jaar onafgebroken op deze route gevaren van en naar het Engels Kanaal en kende vrijwel elke steen en ieder strandje langs deze overigens onherbergzame kust van zuidwest Engeland. De getijstroming was altijd vrijwel parallel met de kust. De inzetting meestal zeer gering n overal was er diep water. Miste men de noord kant (Hartland Point) dan nam men onwillekeurig wel de zuidpunt van Lundy. Kortom, er waren in het verhaal van de stuurman van de ramp heel veel onwaarschijnlijkheden. Hij was bovendien over zijn toeren en zo gezegd de kluts kwijt. Een goed onderzoek is nooit ingesteld, wellicht heeft schuldgevoel meegespeeld bij het latere verhoor van deze man. Het was oorlog en er gebeurde toen wel vaker rare dingen die men liever verzweeg. Er kunnen slechts twee zaken met zekerheid gesteld worden en dat was dat het schip over die korte afstand abnormaal ver uit de koerslijn was geraakt en dat het niet gelegen heeft aan de kundigheid van kapitein Jager. Daarvoor stond hij té gunstig bekend.

Vanaf de hoge kust word aanvankelijk niets opgenomen, ook niet door de vuurtorenwachter. Er woonden slechts een handjevol mensen op het eiland. De stuurman had kans gezien om op een rots te klimmen en zich daar vast te klemmen, waar men hem per toeval een halve dag later ontdekte. Stuurman H. de Graaf verklaarde onder eede dat hij op 10 oktober om circa 02.10 uur word gewekt door de alarmbel. Waarvoor word niet vermeld. Dan ontdekt hij dat het schip op heel korte afstand van rotsen was. "En Kier op liep". Vraag is: waarom word hij tien minuten eerder gewekt? Heel kort later, om 02.20 uur, springt hij op de rotsen. De andere verdronken. Waarschijnlijk waren zij nog in ruste en was de stuurman alleen boven met de roerganger? Volgens hem was Hartland Point naar schatting om 00.10 uur gepasseerd. Waar haalde hij deze informatie vandaan? Hij bedoelde waarschijnlijk een gis-positie, doch als dan kapitein Jager op wacht zou zijn geweest, wanneer passeerde de “Atlas” dan wel het vorige punt… Trevose Head? De sleutel van dit drama zal wel nooit gevonden worden. Dit betoog is dan ook meer bedoeld om de goede naam van een zeer kundige collega-kapitein van alle blaam te zuiveren. Hij zelf kwam met zeven andere opvarenden om het leven.

8 De vaarplicht, een bittere noodzaak

"Without ships we can not live",
"without ships we can not win"
Aldus W. Churchill

Deze werd al heel snel afgekondigd. Het was een der eerste besluiten die de gevluchte Nederlandse regering in London nam. Niemand was gemonsterd om onder oorlogsomstandigheden te varen. Wie er voor dien geen zin in had kon afmonsteren. Dit nu was voortaan niet meer toegestaan. Veel meer hield de vaarplichtwet van Juni 1940 niet in. In de verwarring van de eerste tijd was dit besluit ook nog maar ten dele op de vloot bekend geworden. Althans voor zo ver het de kleine handelsvaart betrof. De kapiteins moesten hun afrekeningen met hun reders in Nederland opmaken en opgave doen van in te houden maand- of weekbrieven. Men ontving opgave van hoe veel de respectievelijke gages voortaan zouden zijn.

Dit laatste was voor veel opvarenden een afknapper. Doch ook dit vond men toen niet zo heel belangrijk. Uitzonderingen daargelaten werd er gewoon doorgevaren voor zo ver men dan al varende was. In het algemeen was de verontwaardiging nog groot waar het de overval op Nederland betrof en dit laatste overheerste al deze maatregelen. In het algemeen had men niet het minste vermoeden dat het allemaal zo lang zou duren. Duitsland had dan wel zo wat heel Europa onder de voet gelopen, doch dat was maar tijdelijk redeneerde men. Er zat niets anders op dan zich een jaartje in deze ongemakken te schikken, want dan zou het toch wel afgelopen zijn met de oorlog, hoe dan ook. Er werd dus gewoon gevaren, door wie een vaarbaar schip had.

Verder was men van mening dat dit uiteindelijk de rederij in Nederland ten goede zou komen. De schepen waren "in bulk" aan het British Ministry of Wartransport (B.M.O.W.T) verhuurd. Volgens een "schedule" zouden huren worden betaald en dat word dan berekend naar de tonnage. Het was dus gewoon een "timecharter" maar dan voor onbepaalde tijd. Het kende ook "of hire" bepalingen. Wie pech met z'n motor had lag dus zonder verdiensten. Ook als de bemanning niet compleet was bijvoorbeeld. Nog gewend aan de oude vertrouwde toestanden deden de kapiteins er dan ook in het begin van alles aan om de schepen gaande te houden. De "Shipping" was tenslotte maar een soort beheer instituut als "custodians", ofwel bewaarder namens de in Nederland achtergebleven reders. Men zag ze derhalve als een soort oppasser en hoopte dat ze aan verwachtingen zouden voldoen.

Echte personeelsproblemen waren er op meeste schepen niet. Het was maar tijdelijk redeneerde men. Maar na een jaartje begin dit te veranderen. Het was een jaar van rampen en het einde der oorlog was nog lang niet in het zicht. Wie al eens een schip had verspeeld was beslist niet meer zo wild om weer aan de vaart te gaan. Wat ook nog meetelde was dat men in de kleine handelsvaart toen al aan het derde oorlogsjaar begon, gerekend vanaf de late herfst in 1939. Men realiseerde dat er toen goed geld was verdiend, maar dat bij het toenemende gevaar en naarmate de oorlog vorderde de inkomsten steeds minder werden. Wat samenviel met het luwen van het enthousiasme om te varen wat slechts gevoed was door de verontwaardiging over de inval en overweldiging van Nederland. Men ontdekte dat de vaarplicht eigenlijk maar een lachertje was. Voor een slimme jongen was het niet moeilijk om er onderuit te komen. Wat veel bonafide kapiteins interesseerde was het probleem hoe ze het beste de belangen van hun rederij konden behartigen. De "Shipping" deed nu wel of ze de baas waren, doch dat gebeurde op een heel rare manier. Een doorsnee kapitein was voorheen zo ongeveer de rechterhand van zijn reder geweest en nu was hij opeens een functionaris met een weekloon geworden.

STAATSBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

(N°. A 5.) *BESLUIT van 6 Juni 1940, houdende machtiging tot het eischen van bijzondere diensten bij de scheepvaart.*

WIJ, WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van Onze Ministers van Defensie, van Justitie, van Binnenlandsche Zaken, van Handel, Nijverheid en Scheepvaart en van Buitenlandsche Zaken d.d. 3 Juni 1940, No. 19;

Overwegende, dat het noodig is, dat onverwijld de noodige maatregelen kunnen worden getroffen, teneinde van Nederlanders en Nederlandsche onderdanen, niet tot de zee- en landmacht behoorende, of—daartoe behoorende—niet in werkelijken dienst geroepen zijnde, bijzondere diensten bij de scheepvaart in het belang van den Staat te eischen;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1.

Onverminderd de door en krachtens de bestaande wetten, met name de wet van 23 Mei 1899, S.128, verleende bevoegdheden, wordt Onze Minister van Defensie hierbij gemachtigd regelen vast te stellen op grond waarvan Nederlanders en Nederlandsche onderdanen, die niet dienstplichtig zijn of, dienstplichtig zijnde, niet in werkelijken dienst zijn geroepen, verplicht worden persoonlijke diensten bij of ten behoeve van de scheepvaart te verrichten en/of het aan hen toebehoorend of in hun bezit zijnde roerend goed, voorzoover benoodigd bij de uitoefening der persoonlijke diensten, ter beschikking te stellen van den Staat in den vorm en op de wijze als hem ter behartiging van de belangen van den Staat noodig en doelmatig voorkomt.

Artikel 2.

Onze Minister van Defensie is gerechtigd de uitvoering van de hem bij artikel 1 verleende bevoegdheid voor bepaalde door hem aan te wijzen gebieden of voor bepaalde groepen van personen en goederen over te dragen aan den betrokken Commandant der Zee of Landmacht of aan eenige andere instantie.

Artikel 3.

Ter verkrijging van een stipte naleving der door Onzen Minister van Defensie of van zijnentwege ingevolge de bij artikel 1 verleende machtiging gegeven voorschriften kan de hulp van den sterken arm, waaronder de militaire macht wordt begrepen, worden ingeroepen.

Artikel 4.

Dit besluit treedt in werking met ingang van den dag zijner opname in het Staatsblad.

Onze Ministers van Defensie, van Justitie, van Binnenlandsche Zaken, van Handel, Nijverheid en Scheepvaart en van Buitenlandsche Zaken zijn, ieder voorzooveel hem aangaat, belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Londen, 6 Juni 1940.

WILHELMINA.

De Minister van Defensie,
A. Q. H. DIJXHOORN.

De Minister van Justitie,
P. S. GERBRANDY.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
H. van BOEYEN.

De Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart,
STEENBERGHE.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
E. N. VAN KLEFFENS.

Uitgegeven den 7 Juni 1940.
De Minister van Justitie,
P. S. GERBRANDY.

Gedrukt in Engeland door Waterlow & Sons Limited Londen.

Ongeacht of goed of helemaal niet werd gevaren. Als er mankementen waren konden ze er ook al weinig aan doen. Onderdelen waren niet verkrijgbaar en goede reparatie-mogelijkheden bestonden er ook al niet. Zo ontstond een soort club waar men gezamen-lijk die problemen besprak en waar het idee van een officieel vereniging geboren word. Deze zou de kapiteinsbelangen moeten behartigen. Dit initiatief kwam vrij snel uit de kroegsfeer en reeds in het eerste jaar word "Oranje" opgericht. Een paar kapitein-eigenaren die kans hadden gezien om voorlopig van het varen of te komen wilden zich wel met de bestuurstaak belasten. Iedereen was uiteraard welkom, ook niet-eigenaren. Vreemd genoeg was juist van hen het idee van deze kapiteinsvereniging gekomen en minder van de eigenaren zelf. Elders is reeds beschreven hoe zo doende een aantal kapitein-eigenaren zich dank zij de ontevredenheid tenslotte in de bewind voering van de "shipping" werden opgenomen, waarna deze vereniging geen nut meer had.

Er werd beweerd dat het met deze "vertegenwoordigers" in de leiding van de Shipping nu wel beter zou gaan, doch dat bleek een fabeltje. De Heer Kuur en ook Blankert konden ook niets anders doen dan zich aanpassen bij de zeer grote structurele wijzigingen. Van een veelhoofdige particuliere industrie was de K.H.V. onder het nieuwe veranderd in een eenhoofdig bedrijf dat zeer sterk naar nationalisatie rook. De aanleiding tot het stichten van een tweede, maar dan een soort redersvereniging, was duidelijker. Deze kapi-teins, uitsluitend eigenaren, zagen in het opnemen van voornoemde heren een soort verraad aan hun zaak. Zij wilden meer zeggenschap over hun bezit. Dat recht hadden de heren Kuur en Blankert ooit met een goede baan reeds verruild, en dat zat het "Coastel Vessels Management" zeer hoog.

Zij kwamen met keiharde argumenten van een onrechtvaardige behandeling in verge-lijking met grote vaart rederijen. Er werd volgens hen gemeten met twee maters: wie het gecompliceerde vlootbezit beziet moet hen dan ook gelijk geven. Doch dat weigerde de "Shipping" zeer pertinent. Men liet het stranden op argument dat het B.M.O.W.T. niet met individuele reders wenste te onderhandelen. Dit werd de oorzaak van veel kwaad bloed voor de rest van oorlog.

Maar ook de niet-eigenaren ondergingen vernederingen. Opeens mochten ze helemaal niets meer bestellen of aanschaffen op eigen gelegenheid. Er was kennelijk door een paar minder bonafide kapiteins geknoeid en daarvoor moest de rest boeten. Alsof we allemaal dieven waren, in plaats van de vertrouwelingen der reder die geen dubbeltje onnodig uitgaf. Het was duidelijk, niemand had veel vertrouwen in de "Shipping", die herhaal-delijk onkunde en onwetendheid demonstreerde. Het vertrouwen was volkomen zoek. Daarom is hetgeen de heer L. de Jong in zijn "Koninkrijk der Nederlanden in de tweede werel-doorlog" daarover schrijft volledig naast de waarheid. In deel 9 zegt hij namelijk over de kleine handelsvaart: ".. dat het goeddeels eigenaren waren, die na enige tijd een kust-vaartvereniging oprichtten.." En verder: ".. voor zo ver bekend, werd daar ook niet op aangedrongen..", kennelijk werden de belangen dus op redelijke wijze behartigd dat ze zich schikten, zij het onwillig. Dit nu was een grove onjuistheid. Zoals hier boven is omschreven, Kuur, Blankert en hun vrienden schikten zich misschien, ter wille van het fluweel van hun zetel, doch beslist niet de overige kapiteins die grotendeels juist niet uit kapitein-eigenaars bestond. Werden de belangen der eigenaren over het hoofd gezien of verguisd, met de overige bemanning had men ook al grote moeilijkheden gekregen.

Wat al meteen begon omdat in sommige gevallen de vooroorlogse week- of maandbrief werd ingehouden. Iets wat in meeste gevallen de fout was van enkele kapiteins die in deze geen goede afspraken met hun reder hadden gemaakt. Het betekende soms dat een opvarende voor zeer weinig of helemaal niets zijn werk moest doen onder de gevaarlijke omstandigheden. Het geval Jorritsma inzake zijn dienstweigering komt verderop ter sprake. Ook dat geval is uit eerste hand van betrokken vernomen. Verder waren er in een later stadium, de verplichte ingehouden weekbrieven voor hen die gehuwd waren en echtgenote in bezet gebied achterlieten. Ongeacht of daar een werd betaald of niet. lets dat al was voorafgegaan door een vrijwillige inkomstenbelasting, wat uiteraard een flop werd. men speculeerde op de vaderlandsliefde van de vrije Nederlanders. Men hield het ook eenvoudig. Vrijgezellen betaalde 20% en een gehuwde 10%, ongeacht het kindertal, van het brutoloon. Vanzelfsprekend werd dit een miskleun en daarom werd er gedurende een klein jaar verplichte belasting geheven. Er ging een rondschrijven over de vloot en daarmee was kous af. De kapiteins moesten dat maar aan hun bemanning zien te ver-kopen of goedpraten. Uiteraard ontstond daardoor een golf van protest. Wat dacht men in London nu eigenlijk wel. Want allereerst had men daar nu de beschikking over de opbrengsten van de vloot die bestond uit de huur van de schepen welke door het B.M.O.W.T. werd betaald, doch nu ging men van het toch al zo zeer verminderde loon ook nog eens, zo maar, belasting heffen. Er werd nu ook een last gelegd op de kapiteins. Zij doch waren de uitvoerders van wat "London" had verordineerd. Men dreigde alom met weigering om iedere week per "paybook" deze inhouding te doen en vervolgens te verantwoorden. Kapitein Freek Bakker ging daar zelfs al toe over en waarvoor hij zich in London moeten komen verantwoorden. Welke maatregelen er tegen Freek werden genomen word niet bekend, wel dat korte tijd later deze inkomstenbelasting werd opgeheven. Kennelijk had men ook met de Britse instanties te maken gekregen in deze. Want in veel gevallen was het animo om te varen onder de Nederlandse zeelieden zeer sterk verminderd. Regelrecht weigeren deed men niet doch er waren zo veel andere manieren om van het varen af te komen. Wat de chaos nog groter maakte.

Met de vaarplichtwet van 1940 in de hand kon ook de overheid niets uitrichten omdat er eenvoudig geen sancties mogelijk waren bij niet-naleving. Men kon bepaalde zaken doorschuiven naar de Engelse rechter of bij onwil gebruik maken van de bepalingen van de Britse immigratiewetten en "aliens order", doch dat was hakken met een botte bijl. Daardoor kwam er tenslotte een mogelijkheid tot berechting voor een eigen Nederlandse rechtbank, de "Maritime Court" in Middlesex. Doch ook deze kon niets uitrichten doordat de bestaande vaarplichtwet niet duidelijk was gesteld. Zo doende kwam dan ook het vaarplichtbesluit 1942 tot stand op 11 maart van dat jaar, wat later nog van talloze aanvullingen werd voorzien met in totaal maar liefst 63 artikelen die hoofdzakelijk de plichten en straffen vaststelden. In London had men de ene blunder op de andere gestapeld en dit miste uiteraard niet z'n uitwerking in de lagere regionen. Vaak genoeg werd er door de inspectie te kennen gegeven om kalm aan te doen. Want wat zou je reder later aan een uitgevaren schip en een versleten motor hebben.

Verder kwam het heengaan van de eerste Minister bij de gewone jongens zeer hard aan. Wat niet zo heel erg was toen Minister de Geer als Minister-President opstapte, maar vooral nadat hij kort daarna ook nog kans zag om naar het bezette gebied terug te keren. Erg veel respect had deze kennelijk seniele oude man aanvankelijk toch al niet genoten, maar dat men hem toestond om met een voorwensen Engeland te verlaten, werd door menige zeeman als desertie gezien. In het Londonse "Vrij Nederland" werd het allemaal goedgepraat. Hij zou met een missie naar de Oost zijn gestuurd, maar dat geloofde uiteraard niemand. Wat moet men daar met zo een slap figuur beginnen?

In dit licht was het grote aantal deserteurs in vooral de V.S. nog niet eens zo heel bijzonder. Zij zagen het ook niet meer zitten onder de Nederlandse vlag, waar nog bij kwam dat ze vrijwel dagelijks hun leven moesten wagon, terwijl men in het Stratton House bij het geringste alarm al in de kelder zat. Dit werd alom bekend. Ook dat men or nog zat als reeds lang het "All clear" was gegeven. Dit is een historisch feit.

Zodoende was de vaarplichtwet in verscherpte vorm en de opgerichte "Maritime Court" in Middlesex, kort daarna gevolgd door de vordering van de hele Nederlandse Koopvaardij-vloot, enig mogelijke oplossing. De enige uitweg uit een chaos die een slappe Regering aanvankelijk had geschapen. Allereerst door het meten met twee maten en een twijfel-achtig beleid tot dien. De gewone jongens kon je dit alles niet wijsmaken. Ook niet verkopen noch goedpraten. Wat trouwens niemand probeerde. Men deed gewoon wat het voordeligste en veiligste uitkwam en dat was om je niet al te veel uit te sloven. Zelf-verminking kwam vrij veel voor. Bekend waren de schurfthemden in het Ambassadeurs-hotel. Schurft met de Engelse naam "scabies",kwam aanvankelijk zeer veel voor. Dit was geen wonder want op de kleine schepen kwam men tussen vertrek en aankomst vrijwel niet uit de kleren. Ook de persoonlijke hygiëne liet te wensen over in de bekrompen ruimten. Men leefde dicht op elkaar. Zelden lagen de schepen rustig en vooral in de winter waren alle toegangen afgesloten. Bad- en doucheruimten kende men maar amper in toenmalige K.H.V en alles met elkaar, ook het twee-wachtenstelsel meegerekend, kwam de zindelijkheid niet ten goede. Er behoefde dus maar een man geïnfecteerd te zijn, of de hele bemanning zat er onder. Als de jeuk ondragelijk werd, ging de huid vaak stuk en wat dan meestal ook nog langzaam genas. In zulke gevallen gingen patiënten aan de wal en werden dan met zwavelbaden, herhaalde verschoningen en genees-middelen van hun besmetting en soms ergerlijke wonden afgeholpen. En waar aan boord geen tijd of gelegenheid voor was, op varende schepen. Maar was een dergelijke zeeman eenmaal aan de wal en weer genezen verklaard, dan stond hij ook al weer op de mutatielijst. En omdat het in het hotel altijd nog beter uit te houden was dan aan boord, zo zon men vaak op uitstel van het verblijf aan de wal.

Dit nu bestond uit het hemd van een pas gearriveerde schurftlijder. Soms werd daarvoor geld gevraagd, dan wel gegeven. De "marktprijs" word bepaald door het risico wat men buitengaats liep. Waren er weer een paar schepen vergaan, zo steeg de prijs van tien shilling tot een pond, wat voor een matroos toch altijd een dag loon betekende. Droeg men zo een hemd gedurende een dag, dan was de kans zeer groot dat dokter Versteeg het noodzakelijk vond om de kuur nogmaals te herhalen wat dan weer enkele dagen respijt opleverde. Het duurde vrij lang voordat de "Shipping" dergelijke spelletjes door had.

Verder was er de geslachtsziekte. Deze was inmiddels tot beroepsziekte gepromoveerd. Men kende toen de snelle geneesmethode van de antibiotica nog niet zo goed en boven-dien leefde men er maar op los. Genezingen verliepen traag en dat betekende dat het verblijf aan de wal werd gerekt. Het was vaak een kwestie van "Let us be happy to day - for tomorrow we may die". De "free and easy" wijze versus “leven” en beslist niet alleen door de Nederlandse zeelieden, zorgden voor een explosieve ontwikkeling op het terrein der geslachtsziekten. Was een zeeman genezen verklaard en kreeg hij weer de beschik-king over zijn tegoed, dan reisde hij ook niet altijd regelrecht naar zijn schip, doch zette dan soms eerst eens de bloemetjes buiten.

Dit waren echter overwegend niet de bonafide jongens die ook al voor de oorlog op de vloot verkeerden. Meestal waren de grootste zondaren voortgekomen uit het samen-raapsel dat bij gebrek aan beter in de mobilisatie een plaats op de vloot had gekregen. Toen veel personeel in militaire dienst moest en er opeens veel geld viel te verdienen. Helaas waren er ook een aantal kapiteins en stuurlieden die ze beter in het bezette gebied hadden kunnen laten.

Aldaar hadden ze met een dergelijk gedrag (in Duitse dienst) dan alsnog een bijdrage kunnen leveren aan de totale oorlogvoering. op het laatst word de toestand zelfs haast onhoudbaar en kon alleen een harde en straffe hand nog enige orde scheppen. Onder de nieuwe maatregelen tot vaarplicht kreeg men dan ook meer controle over de zieken. Onder meer door een tehuis voor geslachtszieken in Taplo. Verder ging men iets doen voor wat zinnige recreatie en "welfare"-werk.

Daarna kwamen ook de toezeggingen voor na de oorlog, zo als een Bedrijfspensioen-fonds voor de Koopvaardij. Naast een vaarplichtpremie en een naoorlogs verlof voor gezinshereniging. Het "overlevendenverlof" na een ramp en een instelling voor bestaanszekerheid na de oorlog. Er kwamen lichte loonsverbeteringen, doch al deze zaken waren onder voorbehoud. Ze zouden uiteraard de goedkeuring van de naoorlogse Regering moeten hebben. Het klonk allemaal zo mooi toen de Heer Kersten, als verantwoordelijk Minister, dit in London verkondigde. Toch meende hij het oprecht toen hij de zeelieden bezwoer omte blijven doorvaren. Zijn gevoel voor rechtvaardige beloning werd hem door de in London aanwezige reders echter niet in dank afgenomen. Zij toch wilden alleen maar een strenger regiem met zwaardere straffen tegen overtredingen van de zeevarenden. De ware belagers van Kersten waren dan ook niet zo zeer de zeevarenden, als wel de mee gevluchte eigenaren en hun belangen, waarvan gezegd kon worden dat deze tot de meest conservatieve groep van werkgevers in Nederland behoorden. Zij doch meenden ongestoord over de opbrengsten van de vloot te kunnen beschikken, terwijl de zeelieden daarvoor dagelijks hun leven moesten wagen onder oorlogsomstandigheden.

De heer L. de Jong heeft dit dan ook heel goed weergegeven in zijn boeken en geschriften; zoals de zeelieden het opvatten was het zo, dat men niet steeds maar plichten kon eisen van de zeevarenden en de reders een vrije hand laten, meende hij zeer terecht. Dat het na de oorlog allemaal anders liep was niet de schuld van Minister Kersten doch eerder de naoorlogse Regering die onder Drees allereerst een oudedags voorziening voor het hele Nederlandse volk wilde realiseren en die pas daarna ge-dwongen kon worden om de plechtige beloften, gedaan in doodsnood en namens het Nederlandse volk, waar te maken. En dan nog op een heel primitieve wijze. Na alle maatregelen inzake de verscherpte vaarplicht, de toezeggingen aan de zeelieden en de welzijnsvoorzieningen in de vorm van zeemanshuizen en het "welfare"-werk was het dus logische zaak dat de hele Nederlandse koopvaardij werd gevorderd en de Nederlandse Regering niet alleen maar "custodian", dus beheerder namens de rederij bleef. Al was het maar om de kosten te bestrijden want andere bronnen van inkomsten bestonden niet en was de belastingheffing een mislukking geworden. Voor de aandachtige waarnemer in die dagen leek het er zelfs op alsof dit de laatste druppel was die de emmer van ergernis had doen overlopen enerzijds en anderzijds de noodzaak tot vordering der koopvaardijvloot over te gaan, om recht te doen aan de opvarenden der handelsvloot.

Aanvankelijk was er onder de opvarenden der K.H.V toch nog ergernis gebleven met de aanvankelijke inhouding van de weekbrief. Dit nu was iets wat men beslist niet de “Shipping” kon aanwrijven. Elke ingevoerde bonafide kapitein wist heel goed dat vooral de Noordelijke eigenaren niet kapitaalkrachtig waren. Dat de meesten alleen maar aan de wal zaten omdat de vrachten in de mobilisatie zodanig waren dat zij zich een vervanger konden permitteren. Dit wisten de gelegenheidskapiteins, hoofdzakelijk G.H.V. stuurlieden, nog niet zo goed en zij gingen in hun onwetendheid de lopende betalingen aan de “Shipping” opgeven. Deze instantie vond dat al lang goed. Het betekende dat ze over tegoeden konden beschikken. Wat een onrechtvaardige zaak was die door sommige kapiteins was veroorzaakt en veel ongenoegen veroorzaakte. Want vaak bleek het via berichten uit het bezette gebied dat er nimmer een cent was betaald na het moment dat schepen van deze miniredertjes waren afgesneden. In een later stadium word ook dit geregeld.

Men ging er van uit dat de achtergebleven familie wel degelijk werd onderhouden, vooral toen de Regering in Londen zich garant verklaar voor degelijke bedragen dien dan na de oorlog zouden worden verrekenend. Dit dan nadat de bezetter moeilijk ging doen ten aanzien van de groter rederijen die onder de bezetting wel aan de achtergebleven familie betalingen hadden gedaan. Men kon het ook niet anders zien en dat was dat men daarvoor niet langer de middelen bezat of daar geen zin in had. Het garant verklaren kon men in het beging,. Althans het eerste jaar slechts doen, want tot aan het deelnemen aan de oorlog door de verenigde staten en de gedwongen deelname van de sovjet unie hing alles in Engeland tot aan de zomer van 1941 nog aan een zijden draad. Achteraf wat het uiteraard allemaal heel eenvoudig.

De verplichte weekbrieven waren iets heel anders. Ze werden van alle gehuwden en kostwinners ingehouden. Of er iets wel of nier werd betaald deed niet ter zake. Als de verwanten niets hadden ontvangen, dan zou dat later wel worden verrekend. Dit was althans een eerlijke regeling en ongeacht de persoon of rang. De werkelijk serieuze kerels vonden het goed. Schrijver kende een aantal hunner van wie bekend was dat hun echtgenotes generlei ondersteuning kregen of wilde hebben. Wat betekende dat ze na de oorlog een leuk spaarcentje hadden vergaard en er in Engeland een “rem” was geweest op de uitgaven. Anders was het voor hen die meende dat het een tweede soort tachtigjarige oorlog zou worden of hoopten dat de hele administratie van de “Shipping” in vlammen zou opgaan. Doch dit soort mensen waren er gelukkig niet al te veel op de schepen van de K.H.V. Meestal waren ze dezelfde als die voortdurend moeilijkheden veroorzaakten. Helaas vormden ze vaak een slecht voorbeeld

Maar ontdaan van alles was de herziene vaarplichtwet een kwestie van “niet goedschiks” varen, dan maar “kwaadschiks”. De rechtbank en het hele opsporingsapparaat was hoofdzakelijk met dit doel opgezet. Op zichzelf een bewijs dat de maatregel van de Junidagen 1940 hopeloos gefaald had. Zo is het beeld van de eerste periode inzake het interneren van weigerachtige zeelieden vaak geheel verdraaid weergegeven. Zelden had het iets te maken Met weigeren om te varen. Dat zij hier nadrukkelijk gezegd, hoewel er systematische beweringen zijn geweest van het tegendeel. Voor zo ver schrijver bekend was en is, heeft men slechts een kapitein geïnterneerd vanwege beweerde, herhaal beweerde, N.S.B. sympathie. En dat was omdat deze kapitein regelmatig het orgaan van die toenmalige politieke partij las. Allemaal in de vooroorlogse periode. Toen hij met zijn schip in de meidagen in Engeland verdaagde heeft men dit verhaaltje doorverteld aan de "Security Service", met gevolg dat hij van boord word gehaald. Men nam geen risico's. Ter verduidelijking zij vermeld dat dit mogelijk was door de beruchte regel 18-B, in verband met de binnenlandse veiligheid.

De toenmalige Minister Morrison had deze wet uitgevaardigd en hield in dat als men, in het bijzonder uiteraard de veiligheidsdienst, slechts twijfelde aan iemands betrouwbaarheid, onmiddellijke hechtenis volgde. Anders gezegd kon men zonder vorm van proces en zonder zelfs enig bewijs iemand zo maar opsluiten. Een dergelijke hechtenis kon tot zes maanden duren en wilde men vrij komen dan was dit slechts mogelijk via een procedure bij het desbetreffende ministerie. Men moest dus heel voorzichtig wezen met wat men zei. Want voor men het wist zat men al achter de tralies. Ik meen dat kapitein De Ruiter zo iets overkwam door een onbenullige kwestie. Hij had toen onverbloemd gezegd wat hij van bepaalde personen dacht, toen hij als kapitein-eigenaar voor zijn belangen was opgekomen tegen de willekeur van eerste periode. Prompt word hij toen van boord gehaald en zat volle periode uit. Zijn zoon. Arie de Ruiter, deed in laatste periode bij schrijver aan boord dienst als stuurman en daaraan zijn deze gegevens ontleend. Genoemde zoon ging zelfs in audiëntie bij koningin Wilhelmina in een poging om zijn vader uit de gevangenis te krijgen, zij het zonder succes. Talrijk zijn andere dergelijk gevallen. Schrijver had zo een geval van dichtbij. Onze kok kreeg gedurende de laatste dagen van Mei 1940 na de avondklok aan de wal ruzie in een kroeg, terwij1 het schip in Newcastle lag te lossen. Notabene op allereerste keer, na de val van Nederland. De strenge preventieve maatregelen waren niet mis. Maar dat alles ontging de gewone

jongens. In het geval van die kok, zo word hij door een "bobby" ingerekend om in hot politiebureau te worden opgeborgen. Maar toen men ontdekte dat hij een vreemdeling was en de Engelsen op die avond met zijn dronken kop voor rotte vis had uitgescholden, was hij de volgende dag al meteen via het hoofdbureau naar "Durham Jail" overgebracht. Het was pas twee weken later dat hij vrij kwam en dan alleen nog omdat schrijver, als zijn kapitein, alle aansprakelijkheid voor zijn gedrag op zich nam.

Tevens word de dronkenschap en de hoge leeftijd van deze man in overweging genomen. Er zijn een tiental kapiteins bekend (hun namen doen hier niet ter zake) die dezelfde ervaringen opdeden. Waarvan dus personeel enige tijd word vast gehouden. Soms zij zelf ook. Men kon natuurlijk niet alle buitenlandse zeelieden opsluiten omdat ze protesteerden tegen de soms schofterige manieren van de "security". Daarna bleven uiteraard ook heel gewone conflicten die verward werden met onwil om te varen, doch die gewoon een protest waren tegen schrijnend onrecht.

Hieronder volgt een voorbeeld hoe iemand de schijn had om als dienstweigeraar te worden beschouwd hoewel dat helemaal geen opzet was. Zo als het geval Jan Jorritsma. Toen hij voor zijn goed recht opkwam. Na de oorlog heeft deze man bij schrijver aan board dienst gedaan als motordrijver en zijn verhaal was als volgt: Jorritsma was in de mobilisatieperiode naar zee gegaan om dat er goed geld viel te verdienen. Zo als met meeste andere een- en tweeschips rederijtjes en pas beginnende redertjes, die tot september nog als kapitein-eigenaar voeren, bestond de afspraak dat hetzij, de gemaakte premie dan wel een periodiek bedrag zou worden overgemaakt. Jan had een vast bedrag daarvoor afgesproken en wat dan werd verrekend per einde der maand. Zo iets als een maand- of weekbrief was bet niet. Het kwam ook zeer weinig voor. Dit kon ook niet. Zo als reeds herhaaldelijk was gebleken bezaten deze kleine ondernemers geen of zeer weinig liquide middelen. Er werd slechts geld overgemaakt zo lang de vrachten kwamen binnenrollen. Dat alles was na de meidagen van 1940 afgelopen voor zo ver het de schepen in Engeland betrof. Elke kapitein die toen geen groentje meer was met betrekking tot deze situatie kon dat ook wel natellen. Zo lag het ook met de “Wegro” waar Jan Jorritsma op voer. Alles ging aanvankelijk z'n gangetje. Het schip voer en ieder deed nog onbewust van wat de vaarplicht van Juni 1940 feitelijk wel of niet inhield z'n werk. Wel moest worden opgegeven of er maand- of weekbrieven hadden bestaan, voorafgaande aan de periode van het "custodianship" van de "Shipping". In zijn onnozelheid vermeldde zijn kapitein wat hem bekend was en dit betekende dat een dergelijk bedrag moest worden ingehouden van het wekelijks betaalbare loon, per "paybook". Wat tot resultaat had dat enkele opvarenden niets of zeer weinig te ontvangen hadden, en om daar hun leven voor te wagen was iets waar de opvarend van de “Wegro” geen zin in hadden. Terwijl zij heel goed wisten dat er in Nederland geen cent werd uitbetaald aan hun verwanten.

En terwijl het schip ergens in Ierland lag, begonnen ze een soort staking Ze vertikten het om aan het werk te gaan of te vertrekken. Ierland was neutraal, ze konden hen niks waken hoopten ze. Dit was een arbeidsconflict en niets anders. Wie werkte er nu voor niets of heel weinig? Want daar kwam het op neer. Duidelijk was wel dat de kapitein van dit schip een grote blunder had begaan. Erg Lang duurde het oponthoud van het schip niet. Ik meen dat kapitein Teensma met een nieuwe bemanning er op of werd gestuurd. Het schip voer tenminste vrij kort na incident weer uit. Aanvankelijk voelde men zich vrij sterk staan. Sommige Ieren stonden heel sympathiek tegenover hun houding, maar daar konden ze uiteraard niet van leven. Het saldo was dat deze "armlastigen" werden uitgeleverd aan Engeland en waarbij de "Shipping" ongetwijfeld een hole vieze rol speelde. Deze uitlevering ging onder protest. Jan Jorritsma gaf in deze het voorbeeld en hem moesten ze aan board van de ferryboat dragen. Hij was zo ongeveer de leider van deze actie en zijn stugge Friese kop wist in deze niet van buigen. Hoe zeer zijn medestanders toen al begonnen te twijfelen.

Het resultaat was dat Jorritsma de bekende zes maanden in de gevangenis doorbracht. Wat geen lolletje was onder de bombardementen, om dan achter gesloten deuren te moeten zitten. Deze en dergelijke "interneringen" had natuurlijk niets uit te staan met politieke betrouwbaarheid. Zo als zo graag en vaak is beweerd. Voor je goed recht opkomen werd helaas achteraf dan altijd als onvaderlandslievend beschouwd. Zelfs een man als Hazelhof Roelfzema heeft het over honderden onwillige en vergelijkt ze met nazi sympathisanten in zijn boek "De tweede wereldoorlog ter zee". Dit is betreurenswaardig:

Genoemde heer gaat geheel voorbij aan de ware beweegreden. Het zij hem vergeven want hij was kennelijk niet eens in Engeland. Want anders had hij zeer zeker beter moeten weten. Het was genoegzaam bekend dat mensen zo als Jorritsma later hun plichten normaal hebben vervuld en beslist niet vanwege de straf of de dreiging. In wezen waren het de fouten van het beheer der "Shipping" en die van de Londonse overheid. Die ziende blind en horende doof waren voor eerlijke klachten. Vaak werden er al meteen politieke activiteiten aan vastgeknoopt. Dat moest trouwens wel want anders kon men iemand niet meer opsluiten onder de berucht veiligheidsmaatregel. Dat men daarbij dan de kat tegen de haren instreek scheen men maar steeds niet te begrijpen. Zij die daarbij als onze "vertegenwoordigers" bij zaten treft dan ook blaam. Zij toch, als zelf zeevarenden, hadden hun stem moeten laten horen, in plaats maar steeds ja te knikken. Politieke overwegingen kenden de toenmalige zeelieden maar amper. Over het algemeen zijn zeevarenden zelfs vrij nationalistisch denkende mensen, met een heel wat ruimere blik als de eng denkende Nederlandse burger. Want hun blik was verder dan net over de landsgrenzen. Ook toen al.

Men vergat dat in die dertiger jaren de zeeman vele vernederingen had ondergaan wat varieerde van bijna 50% werklozen en aanzienlijk loonsverlagingen toen de grote handelsvaart vooral grotendeels was opgelegd. Voor wat de jonge generatie aanging had de dienstplicht velen van hen opgeslokt en waren opeens goed genoeg om hun land te verdedigen. Het land dat hen in hun grote nood der werkloosheid had laten stikken in de armoede, want een werkloze jongere kreeg eenvoudig geen uitkering zo lang hij nog hij ouders inwoonde. Wat zij als Jan-soldaat in Nederland hadden verdedigd was een naakt lijf en dan nog vaak met sterk verouderde middelen. Voor de oudere zeeman lag het niet veel anders. Velen hadden een bijzonder moeilijke tijd achter de rug, met vaak bittere armoede en lage lonen, die vaak niet veel meer waren als het toch al minimale steun-bedrag in de crisisjaren. Zij waren dat allemaal echt niet vergeten. Maar toch bleven zij hun plicht doen, zij het lang niet altijd van harte. Waarbij zij toch ook wel degelijk waren gemotiveerd door de lafhartige overval op ons kleine land, door de grote buurman. Veelal wist men niet eens wat de vaarplicht inhield. Op vele schepen werd dit niet eens bekend. Zo min als de opdracht der Nederlandse Regering om in de Meidagen de schepen buiten bereik te brengen.

Vaak was het ook een kwestie van machtswellust, die ten koste van alles moest worden uitgeleefd. Schrijver is hiervan vrijwel zeker waar het om het geval van kapitein Buining ging. En zo als hij dit later aan schrijver heeft verteld, nadat het proces z'n loop had gekregen, hij zijn straf had ondergaan en al weer aan de vaart was gekomen. Het vertoonde dan ook zeer veel overeenkomst met het geval Jorritsma. Want daarin had ook Buining gewoon zijn werk weer gedaan. Hij was niet zo kinderachtig om er opeens mee op te houden of om ziekte te simuleren zo als enkelen van zijn collega mede kapitein-eigenaars, waarvan er een aantal waren wiens vaderlands liefde slechts tot de railing van hun schip reikte en ophield op het moment dat ze door angst waren bevangen. Of nadat hun bezit onder hun voeten werd weggezogen.

Zo heel anders als bijvoorbeeld Eli Houwerzijl, de kapitein-eigenaar van de "Strijd". Want toen dit schip in de oorlog niet langer geschikt was voor het ruge kustwerk en naar de Clyde verdaagde in de beschutte dienst aldaar, verliet hij zijn eigendom en ging op een vrijgekomen schip van een wildvreemde reder dienst doen. Hetzelfde deed kapitein Waker, om slechts enkelen te noemen. En waarvoor men slechts respect kon hebben.

Want dit waren echte Nederlanders. Het geval Buining met de “Prinses Irene” kwam er op neer dat hij had geweigerd om varen toen het konvooi op vertrek lag. Namelijk op voorwaarde dat de Commodore van het konvooi niet op zijn schip zou worden geplaatst. Buining was een zeer eigenzinnige man en was tevens de eigenaar van dit nieuwe fraaie grote schip. Op die gelegenheid had hij zich aan de wal begeven met de opdracht hem te waarschuwen, terwijl de bemanning wachtte. In werkelijkheid kwam het neer om te voelen wie nu eigenlijk de dienst uitmaakte aan boord. Buining als de eigenaar of die “snoeshaan” van de Naval Control Er was daarbij wederzijds op lange tenen getrapt en die van de officieren van de Naval control bleken het langst te zijn wat voor geen van de tientallen kapiteins van de Nederlandse kustvaartuigen die in de oorlogsjaren Falmouth aandeden een geheim was.

Deze lieden waren zeer eerzuchtig en zouden het liefst de hele koopvaardij ingelijfd hebben bij de Navy om hun machtswellust op deze "burgers" uit te leven. Buining had de hardste kop. Hij vertrok tenslotte, maar moest zich enige tijd later in London melden voor dit "bakkie". Maar zo eenvoudige ging het niet. Hij weigerde in eerste instantie om naar London te reizen. In plaats van te varen kwam Kapitein Wielema hem namelijk toen aflossen en daaraan is dit deel van het relaas ontleend. Buining dreigde zelfs om een politie agent neer te schieten als ze zouden proberen hem van boord te halen. Doch tenslotte belandde hij toch in London. Met spanning werd zijn berechting naar aanleiding van de klacht der Naval Control (Royal Navy) door alle kapiteins van de kleine Nederlandse schepen gevolgd. Hun sympathie lag duidelijk aan de kant van Buining, zij allen wisten hoe misselijk deze marineofficieren konden zijn, en ook hoe onbekwaam ze soms ook waren. Vooral het reserve- en administratieve gedeelte dat in Falmouth en omgeving de Naval Control vertegenwoordigde. Waarbij duidelijke aanwijzingen bestonden dat zij zich lieten beïnvloeden door de nog altijd steeds aanwezige commerciële belangen. De meeste agentschappen in dit deel van Engeland en met name Harvey in Hayle, zo ook in Penzance en Falmouth probeerden indirect druk uit te oefenen. Er waren bijvoorbeeld reserveofficieren en vooral vrijwillige reserveofficieren die familiebanden of regelrechte zakelijke relaties in burgerscheepvaartkringen hadden. Van deze groep was en is bekend dat ze tot het meest conservatieve deel van bevolking behoorden. Ook zij vergaten dat er toen een oorlog gaande was. Dat men toen redelijk moest blijven.

De zaak Buining was goed in elkaar gezet voor wat de klagende partij betrof. Er kwam heel wat op tafel in de "Maritime Court" in Middlesex. Buining zelf liet het hele proces over zich heen gaan. Het was een kwestie van "Barbertje moet hangen' Zo werd het althans door zijn collega’s aangevoeld. Het proces was een soort waarschuwing om niet in de spitsvondige provocatie van in hun eer aangetaste reserveofficieren te trappen. De eis was niet mis. Deze was maar liefst twaalf maanden gevangenisstraf, maar dat vonden zelfs de Nederlandse autoriteiten te schofterig. Men wist het terug te brengen tot een maand. Enkele maanden later kwam deze overigens zeer bekwame zeeman om met zijn schip en op één na ten gevolge van de oorlogsomstandigheden. Om precies te zijn op 3 december 1943.

Een ander disciplinair geval speelde zich af, begon althans als zodanig, op de “Confid”. De oorzaak was een vete tussen een matroos en de stuurman. Eerstgenoemde was een rustige knaap, waar nooit geen moeilijkheden mee waren. Nadat hij als drenkeling van de “Heenvliet” was opgepikt was hij op voornoemd schip geplaatst, waar stuurman Van Vliet al een poosje op voer. De laatste was een hypernerveus mens. Men had hem al eens eerder voor een "rustkuur" op de "Clyde" geplaatst. De matroos had wel eens verteld dat er in de vooroorlogse jaren in zijn familie nogal wat N.S.B. sympathie was en dat hij, als zestienjarige, eens de partijvlag aan de hoge schoorsteen had bevestigd. Er was gewoon om gelachen. Het was een kwajongensstreek geweest. Dirk voer al bijna een jaar op de “Confid”. Waarbij zijn gedrag steeds voorbeeldig was geweest. Ook in de voorafgaand periode op de “Heenvliet” aldus kapitein van Ree. Stuurman van Vliet mat echter met twee maten. Hij teerde bij het passagieren als op de wal bij voorkeur op de zak van matrozen, maar maakte ze de volgende morgen verwijten dat ze niet op tijd aan

hun werk begonnen. Hij genoot geen respect daardoor, wat in een vechtpartij eindigde. Stuurman van Vliet kwam daarbij met zijn billetjes op een fel brandende kachel terecht en beklaagde zich daarover bij de kapitein. Ook volgens getuigen, bleek het een uitgelokt gevecht te zijn geweest. Van Vliet had als meerdere de eerste handtastelijkheid gepleegd en had in feite daarmee de beweerde insubordinaire gevolgen en zijn verbrande billetjes uitgelokt.

Van Vliet wilde echter strafrechtelijke vervolging. Iets dat mogelijk was door de verscherpte vaarplichtwet. Maar daarvoor voelde de kapitein niets en wilde het allemaal in de minne schikken. Desnoods door overplaatsing te arrangeren. Toen dreigde Van Vliet echter om ook een klacht tegen de kapitein in te dienen, die er uit zou bestaan dat hij de hand boven het hoofd hield waarvan bekend was dat hij lid of wel sympathisant van de vooroorlogse N.S.B. was geweest. Dit was een onzinnige bewering, doch van Vliet bracht zaak toch wel aan het rollen, zo als pas achteraf zou blijken. Het gevolg was dat de gebruikelijke opsporingsambtenaren, voormalige leden der marechaussee in burger, aan boord kwamen om een onderzoek in te stellen. Ieder deed zijn zegje. Zij die de vechtpartij hadden gezien, trokken zich terug. Zij wilden er niet bij betrokken worden. Juist omdat het een politiek staartje dreigde te krijgen. Want het woord "Enesbee" was in Engeland erger dan melaatsheid en in vergelijking was het zelfs ongezonder om een Nazi te zijn. De kapitein werd in London ontboden.

Aldaar werd hij naar de patriottenschool geloodst. Dit instituut was belast met de screening van verdachte Engelandvaarders en politiek onbetrouwbare Nederlanders. Toen pas rook de kapitein onraad. Aldaar werden de meest dwaze dingen gevraagd. Allemaal van strikt persoonlijke aard. Vanaf zijn jeugdjaren af, tot het moment waarop hij voor het laatst van het continent was vertrokken. Het leek er zeer veel op of men alles reeds van te voren had nagetrokken, omdat men de datums en juiste plaatsen en ook namen wist te corrigeren. Het gaf allemaal een onzeker gevoel. Vooral waar het om strikt persoonlijke zaken ging. De kapitein had in de vooroorlogse jaren zijn beide broers vrijwillig bij het korps mariniers zien dienstnemen en suggereerde dat zo iets altijd pas gebeurde nadat de achtergronden van een familie grondig waren nagetrokken op loyaliteit van heersende gezag. Waarom dit geheimzinnig gedoe?

Blijkbaar wist de man het niet meer, of was hij overtuigd geraakt van onschuld want kort daarna werd hij heel omzichtig via een zijdeur van het beruchte gebouw naar buiten geleid. Het proces tegen de matroos kreeg zijn beslag. Hij word in eerste instantie veroordeeld tot 18 maanden gevangenisstraf. Het bleek dat de knul alles over zich heen had laten gaan. Het kon hem allemaal niets schelen. Varen was tenslotte ook geen lolletje. Hoe hij later afrekende met Van Vliet, is niet bekend geworden. Wel was het zo dat de kapitein niet langer met dergelijk vies mannetje wilde varen en hem ontsloeg van de “Confid”. Die kapitein was namelijk de schrijver zelf.

Een ander dergelijk geval overkwam kapitein Stienstra op de “Triton”. Als een kapitein-eigenaar was ook hij het oneens met alles wat er in London gebeurde. Anderzijds was het geen gemakkelijk mens om mee om te gaan en dat gaf nog al een aanleiding tot ernstige meningsverschillen aan boord. Met al van dien ten aanzien van de gezagsverhoudingen. Zo gebeurde het dat een der opvarenden zich had beklaagd over opmerkingen die de kapitein openlijk had geuit ten aanzien van de Londonse Regering in algemeen. Ook kapitein Stienstra word naar London, zonder opgaaf van redenen, ontboden. Al net als in voornoemd geval werd gezegd: "Dat zult U wel zien". Ook bij hem word iets duidelijk toen hij al op de streep van de patriottenschool stond, eenmaal in London. Maar Stienstra was een glasharde kerel. Hij liet zich niet van zijn stuk brengen bij het volgende verhoor. Hij liet zich niet overbluffen. Op het laatst wist men eigenlijk niet meer waarop hij nog wel zou antwoorden. Dus stelde men hem de vraag of hij het met de gang van zaken in London het soms niet eens was. “Veronderstel dat dit zo zou zijn, zou er dan een andere Regering komen?", had Stienstra teruggekaatst. Maar daar had hij geen antwoord op gekregen en men had hem laten gaan. Want wat was dit voor een idiote

toestand? Werd hier niet gestreden voor de rechten van het individu en het herstel der democratie? Deugde dit stelletje regeerder nog wel? Die notabene een Minister-President naar bezet gebied lieten vertrekken, waarbij genoeg tijd en gelegenheid was geweest om hem tussen 5 november 1940 en 4 februari 1941 in Lissabon bij zijn kraag te vatten en toch zeer zeker nadat hij hoogst persoonlijk had geschreven dat hij naar Nederland zou terugkeren. Iets dat bleek uit een brief die men op 30 november 1940 van hem in London ontvangen had.

8.1 Proefproces

Een kustvaartkapitein voor de Nederlandse scheepsrechtvaartbank. Relaas ontleend aan het veertiendaagse bulletin voor zeevarenden "De varende Hollander". Een uitgave van het "Netherlands Information Bureau" in New York. Datum 1 juli 1943 Deel IV No. 18.

Gevangenisstraf wegens vaarplichtdelict. De officier van Justitie bij de Nederlandse Rechtbank te London (Netherlands Maritime Court), mr. C.W.A. Schumann, heeft op 19 mei 1943 gevangenisstraf geëist tegen de kapitein van een Nederlands motorschip. De verdachte werd ter zitting gevangen genomen op last van de rechtbank, welke ditmaal was samengesteld uit de rechters Mr. dr. J.M. de Moor, president, mr. A.D. Koeleman en Mr. F.J.H. Snijders. Het was de eerste keer dat voor dit hof een gezagvoerder zich had te verantwoorden. Hem waren drie zaken ten laste gelegd, namelijk: mishandeling van de scheepskok, die hij, hete thee in het gezicht had geworpen, verzaking van zijn plicht als gevolg van dronkenschap en het niet voldoen aan de orders van de Minister, om zijn diensten beschikbaar te stellen nadat het bevel over zijn schip hem was ontnomen. Opmerking van schrijver: Deze man was kapitein-eigenaar J. Buining.

Er waren in deze zaak niet minder dan 17 getuigen opgeroepen, waarvan 6 voor de verdediging die word waargenomen door Dr. W. Rosegaarde Bisschop. Laatst genoemde was in de kledij van een Engelse advocaat met grijze pruik. De kwestie der mishandeling word door de verdachte toegegeven, al liepen de verklaringen over de aanleiding tot dit incident uiteen. De verdediging had anderzijds een aanklacht wegens belediging tegen deze kok ingediend. De beide overige punten werden ten stelligste door de kapitein ontkend. Deze punten leverden bovendien juridische kwesties op, waarover de raadsman energiek met de officier der rechtbank de degens kruiste. Deze kapitein-eigenaar was gemonsterd als hofmeester. Er werden hiervoor drie verklaringen gegeven ter zitting. Later had hij het commando van de kapitein overgenomen.

Hoofdzaak was echter dat hij onder het vaarplichtbesluit viel en dat de rechtbank bevoegd was zijn zaak te behandelen. Op 20 december 1942 had de kapitein het hem aangewezen kustkonvooi gemist. Op het ogenblik van vertrek en ook geruime tijd daarna bevond hij zich in een bar. Volgens getuigen was hij in staat van dronkenschap en had hij een officier van de “Naval Control" beledigd toen deze hem op zijn plicht tot vertrekken had gewezen.De verdediging voerde aan dat niet dronkenschap maar een slecht werkende motor en opkomende slechte weer de kapitein hadden weerhouden om zee te kiezen. Het bleek hierbij dat de kapitein daarvan niemand in kennis had gesteld en niettemin alsnog na het vertrek van het konvooi om een loods had gevraagd. Althans volgens getuigenver-klaringen. Er zaten aan dit probleem talloos vele bezwaren. De verklaringen waren tegenstrijdig. Het bleek ter zitting dat de Nederlandse Handels en Scheepvaart Commis-sie al veel last met deze kapitein had. Hij was een lastig mens en er waren vaak moeilijk-heden aan boord. Er was zelfs al eens een schietpartij voorgevallen. Het Britse Ministery of War Transport had voortdurend klachten van de managers ontvangen en waardoor de verdachte niet langer als kapitein gehandhaafd kon worden. Hij weigerde zijn schip te verlaten. Er kwam politie aan te pas om hem te verwijderen, waar hij zich aan een nieuw vergrijp had schuldig gemaakt. Tijdens de behandeling werden door getuigen a decharge de moeilijke verhoudingen tussen de kapitein-eigenaren en de N.S.H.C. geschetst.

Enkele kapiteins verklaarden dat zij allerminst te spreken waren over hun huidige positie, welke het gevolg was van de instelling der commissie. Een ander getuige, directeur van een scheepvaartkantoor waarbij vele kapitein-eigenaren waren aangesloten in de vooroorlogs jaren, sprak zijn afkeuring uit over het ingrijpen der commissie. Deze getuige beschreef de voortreffelijke organisatie, die door de kust-vaartmensen zelf was gevormd en het belangrijke werk dat de Nederlandse kustvaartuigen in de oorlogsjaren al hadden verricht. Al deze getuigen prezen de kwaliteiten van de verdachte als zeeman. Sommige getuigen verklaarden zelfs dat hij soms na gebruik van drank nog volkomen capabel was om zijn taak te verrichten. Opmerking van schrijver: Dit was inderdaad grotendeels waar. Buining was bovendien een zeer wisselvallige en vreemde man om mee om te gaan.

8.2 Requisitoir

De tweede dag der zitting word hiervoor bijna geheel in beslag genomen, naast het pleidooi der verdediger. Uitvoerig ging Mr. Schurmann in op de scherpzinnige leiding van de president en de ten laste gelegde feiten en de verband houdende getuigenverklaringen. Wat de vaarplichtdelicten betrof, zo maakte de kapitein niet uit of hij al of niet zal uitvaren met het konvooi. Een dergelijke beslissing neemt het Britse Ministry of War Transport, welks agenten de instructies geven. De kapitein heeft het laatste woord voor wat betreft de verantwoordelijkheid over zijn schip. Hij heeft daarbij de plicht om onmiddellijk te waarschuwen als hij verhinderd is om uit te varen. Hetgeen hij verzuimde en kennelijk zijn opzet was. De officier verklaarde dat hij ter wille van objectiviteit, zich gedwongen voelde om nader in te gaan op de beschouwing van de zijde der kustvaarders. De officier stelde dat de Nederlandse Regering genoodzaakt was om de N.S.H.C. te stichten, teneinde voorzieningen te treffen, nu dat de schepen van Nederland waren afgesneden. Ook de rederijen die buiten Nederland waren gevestigd is verzocht de N.S.H.C. als beheerder te laten optreden. zie hierbij ook de noot van de schrijver.

De regering deed daarbij een beroep op de vaderlandsliefde der reders en welk beroep zonder uitzondering niet vergeefs was. Maar de kapiteins der kustvaartuigen weigerden. Zij hadden in de neutraliteitsperiode goede zaken gedaan en wilden zo doorgaan. Het B.M.O.W.T. wenste echter niet met hen afzonderlijk te onderhandelen en zodoende waren zij gedwongen om zich bij het N.S.H.C. aan te sluiten. Zij hebben het deze commissie steeds zeer moeilijk gemaakt. Noot van de schrijver: De reders waren niet verzocht, maar gedwongen door de vordering der schepen. Juist van kant der grote reders was veel verzet. Tot de vordering werden schepen beheerd (custodianship) en waarom de grote rederijen hun zetels juist verplaatst hadden. zie ook hiervoor de bijlage "het gecompliceerde vlootbezit" en "Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd" London 1945, uitgave Netherlands Publishing Company ltd. 7 Park Lane London WI.

8.3 Een jaar gevangenisstraf geëist

Zich beperkende tot de verdachte merkte Mr. Schurmann op dat in beginsel de macht in verhouding tot de verantwoordelijkheid staat. Hoe groter het eerste hoe groter het tweede. Deze grotere macht ontleende de kapitein aan de vaarplichtwet. Daarom dient een gezagvoerder even zwaar, zo niet zwaarder gestraft te worden als bijvoorbeeld een stoker of matroos, De officier rekwireerde hierop een gevangenisstraf van twaalf maanden met het bevel tot onmiddellijke gevangenneming.

8.4 Pleidooi

Dr. Rosegaarde Bisschop begon met kritiek op de N.S.H.C. en de manier waarop dit instituut de kapitein-reders-eigenaren heeft behandeld. Hen is niet gevraagd of zij hun belangen aan deze commissie wilden toevertrouwen. Hij uitte ook kritiek op de wijze waarop de commissie werkte. Als de Regering niet ingrijpt komen er meer van deze gevallen verzekerde de pleiter. Pleiter beschreef de verdachte als een kundig zeeman. Pleiter beweerde voorts dat de verdachte reeds voldoende gestraft was door hem de bevoegdheid en het bevel over zijn schip te ontnemen, wat bovendien zijn eigendom was. Pleiter meende dat het hof niet bevoegd was om alsnog straf op te leggen. Dit laatste was aanleiding tot een uitvoerig debat. Pleiters slotconclusie was vrijspraak. Subsidiair een geldboete. Hierna ging het hof in raadkamer. Om te beslissen over de onmiddellijke gevangenneming. Na heropening deelde de voorzitter mede dat de ernst van zaak het wenselijk maakte de verdachte ter zitting gevangen te nemen. De uitspraak werd bepaald op 7 juni 1943.

De rechtbank deed echter vervroegd uitspraak op 31 mei 1943. Alvorens echter de straf uit te spreken werden twee doctoren gehoord, nadat deze rapport hadden uitgebracht omtrent de geestelijke conditie van de verdachte. Deze was in de vorige oorlog gewond geraakt door een granaat scherf. Waardoor hij vaak nog last had van duizeligheid. De geneesheren verklaarden dat de kapitein geestelijk geheel normaal was maar dat de verwonding hem zeer gevoelig maakte voor alcoholische invloed en dat geneeskundige behandeling voor hem van groot belang is. De officier van justitie merkte daarbij op dat deze verklaringen het duidelijk maakten, dat de verdachte niet ontoerekenbaar was. De officier kwam terug op zijn opmerkingen ten aanzien van het N.S.H.C. en de kapitein-eigenaren die zelfstandig wensten te blijven. Met nadruk stelde hij er op dat er geen sprake van is dat alle kapitein-eigenaren een dergelijke houding hebben aangenomen. De verdediger merkte hierbij op dat de verdachte geen gewond mens was en dat de gevangenis niet de juiste plaats voor hem kon zijn. Hij vroeg opnieuw een geldboete. Hierna ging de president over tot het vonnis, na zich opnieuw te hebben beraden over de laatste verklaringen. Het hof achtte het bewezen dat het ten laste gelegde wettig en overtuigend was. Voorts hield men rekening met de kundigheid van verdachte, die onder alle

omstandigheden is blijven varen. Anderzijds veroorzaakte hij veel moeilijkheden en trad soms zeer ruw op tegen zijn personeel. Hij heeft door eigen schuld het konvooi gemist en toonde daarbij geenszins zijn verantwoordelijkheid te kennen of te beseffen. Men wilde ook rekening houden met feit dat hij gedwongen was om het schip te verlaten waaraan hij gehecht was. Het hof veroordeelde hem tot een jaar gevangenisstraf van zes maanden, waarvan drie voorwaardelijk met een proeftijd van twee jaar. En wel met de bijzondere voorwaarden dat hij zich als een goed zeeman zal gedragen, zich zal onthouden van alcohol houdende dranken en zich na vrijlating onder medische behandeling zal laten stellen. Voorts dient hij zich te gedragen naar de aanwijzingen en raadgevingen van toezichthouder. De tijd van voorlopige hechtenis zal in mindering worden gebracht. Als de gestrafte zich gedurende zijn gevangenisstraf goed zou gedragen, zou zijn straf met een maand worden verminderd. Opmerkingen van schrijver: Dit proces werd door vrijwel ieder K.H.V. kapitein met zeer grote belangstelling gevolgd en beslist niet alleen door de eigenaren. Want volgens de meesten van ons was dit een storm in een glas water.

Eigenzinnige Buining wenste geen inmenging van de eerste de beste luitenant van de Naval Control, waarvan vrijwel iedereen wist dat dit zeer eerzuchtige lieden waren en bezeten waren van machtswellust en de "old school" heel sterk naar voren kwam. Men zou "those stubborn Dutchmen" wel mores leren. Veel van deze functionarissen waren administratieve officieren die van navigatie veelal geen verstand hadden, anders als met een jachtje varen bij mooi weer. Soms waren het ook verklede kantoormannen of reserveofficieren. Vrijwilliger die het bij de "Merchant Service" nooit verder hadden kunnen brengen als twee stuurman. Zij allen kregen in die jaren de kans van hun leven om nu ook eens anderen dan zij zelf naar de pijpen te laten dansen. Actieve en zee-gaande officieren waren zo heel anders, hoewel ook daar uitzonderingen waren. Maar het ergste waren sommige "Commodores", omdat dit meestal gefrustreerde officieren van de koopvaardij waren in een marine pakje. Zij konden zich onder de omstandigheden uitleven en verbeelden werkelijk heer en meester te zijn.

Toen kapitein Buining het vertikte om de Commodore aan boord te nemen was het een kwestie van "jij er uit of ik". En zo niet dan blijft de boot liggen. Daarna was Buining de kroeg in gedoken. Men moest hem maar waarschuwen als die vent vertrokken was. Buining was gewoon een spijkerharde. Zijn nee was niet voor twee soorten uitleg vatbaar. Hij kende al die spitsvondigheden van de vaarplichtwet maar amper en was geen gecompliceerd mens. Welke zeeman had ooit een afschrift van die vaarplicht-wet onder ogen gehad? Deze wet was zo maar afgekondigd. Daar was geen parlement of iets dergelijks aan te pas gekomen. Handhaven kon men ze niet eens. Daarom kwam er een verscherpt vaarplichtbesluit in 1942. Daarmee had men ook de kapitein-eigenaars aan banden gelegd. Zij waren net zo goed ondernemers als de grote reders, waarover de “Shipping” aanvankelijk niets had te vertellen omdat zij tijdig de zetels van rederijen hadden verplaatst. (zie ook de bijlage: “het gecompliceerde vlootbezit”).

Dit alles word verdoezeld ter zitting. De K.H.V. had zelden of nimmer enig vrijheid van handelen, enkelingen uitgezonderd. Dit alles vormde de achtergrond bij het proces tegen kapitein Buining. Als zijn beweerde alcoholmisbruik zo, was zijn gedrag volkomen nuchter reeds als hij onder invloed verkeerde. Dit kan schrijver die hem in die jaren meermalig ontmoette zeer stellig bevestigen. Naar ieders mening waren er duidelijk dwalingen gemaakt. Verder was er indirect druk van rederszijde der G.H.V. om strenge straffen uit delen en straffere maatregelen te treffen. Dit laatste komt dan ook heel goed naar voren in de geschriften van Dr. L. de Jong. Het maakte echter niet veel uit. Want na een korte perioden kwam kapitein Buining weer vrij. Hij ging terug naar zijn schip. Hij was duidelijk kalmer geworden en nog steeds dezelfde. Soms op het kinderlijk-eenvoudige af toen schrijver hem kort voor zijn dood ontmoette. Buining grijnsde maar wat over die dwaze Vertoning in Middlesex. Hij noemde de hele vertoning voor de Maritime Court een hele grote komedie. Hij was veroordeeld en ze hadden hun zin gekregen dus kon je de rest wel vergeten. Buining had het zich beslist niet aangetrokken. Daarvoor was hij trouwens veel te hand. Twee weken na dit gesprek werd hij met zijn schip overvaren. Het zonk en op één na verdronk de hele bemanning, bestaande uit tien personen. Slechts machinist Korthuis overleefde deze ramp. Een andere opvarende werd later ook nog uit het water opgepikt.

9 De gevaren, bescherming en verdediging

Aanvankelijk waren de verankerde mijnen het gevaarlijkste, pas later de magnetische en akoestische mijnen. Heel kort en tijdens de Landingen in Normandië worden ook drijvende mijnen gesignaleerd van een bijziendere constructie. De al in de eerste wereldoorlog gebruikte contactmijn kende vele uitvoeringen van het zelfde principe die niet zo bijzonder veel uit elkaar lagen. Het bolle lichaam bevatte niet alleen de springlading doch ook het ontstekingsmechanisme dat in werking werd gezet als de voelhorens boven op de bol, bijvoorbeeld de scheepshuid of bodem van een passerend schip raakten. In deze voelhorens zat een fijn glazen buisje met een bepaalde chemische vloeistof welke een keten van reacties in werking zette en de springstof in de mijn tot ontploffing bracht.

Ter wille van eenvoud laat schrijver de meer technische beschrijving achterwege. Wel werden de genoemde voelhorens uit geschroefd, zo waren deze ondingen ongevaarlijk. Aan de onderkant waren deze mijnen met een verende bout bevestigd aan de "stoel" wat bestond uit een zwaar gewicht met een soort rondsel met daarop de stalen soepele kabel. De mijn bezat een groot drijfvermogen, doch werd dan door het gewicht bewust onder water gehouden via de verende verticale bout in het mijn lichaam. Deze verende bout was in uitgetrokken toestand de scherpstelling. Was de mijn op het droge, rustende op de "stoel", dan kon er niets gebeuren. Ook al zouden de voelhorens beschadigd worden. Deze mijnen waren hoofdzakelijk bedoeld voor het afsluiten van toegangen naar de havens. Met slechts een enkele vrije geul konden geen vaartuig van een vijand dus ongemerkt binnendringen. Andersom was het uiteraard ook mogelijk om dergelijke dingen bij de tegenstander voor de deur te leggen.

In vroeger tijden kende men nog al wat afspraken in deze. Een er van was bij de oorlog ter zee, dat als zo een ankerkabel afbrak, door welke oorzaak dan ook, de mijn op veilig gesteld moest kunnen worden. Dit gebeurde dan doordat de niet langer uitgetrokken bout naar binnen schoot. Zodat de kracht van de stoel contra het drijfvermogen van de ondergedompelde mijn wegviel. Normaal gesproken moesten deze mijnen ook regelmatig worden gecontroleerd, maar daar kwam meestal niet veel van terecht. Na enkele weken was de uitgetrokken bout onder water al zodanig begroeid geraakt met schelpdieren en aangroeisel dat de bout niet naar binnen schoot en mijn gevaarlijk bleef, ook los drijvend aan de oppervlakte. Het losbreken kon het gevolg zijn van zeegang, sterke stroming of een kombinatie daarvan. De bedoeling was dat de mijn onzichtbaar bleef. Daarom moest bij het leggen van dergelijke mijn rekening worden gehouden met het laagste laag water in geval van havens waar waterstanden sterk verschilden. De kabel werd dan op een bepaalde diepte afgesteld en te water gelaten vanaf een mijnenlegger. De stoel zonk dan meteen naar de zeebodem tot de bepaalde lengte was afgevierd en dan trok het gewicht van de stoel de mijn zelf op de laatste paar meters mee onder water.

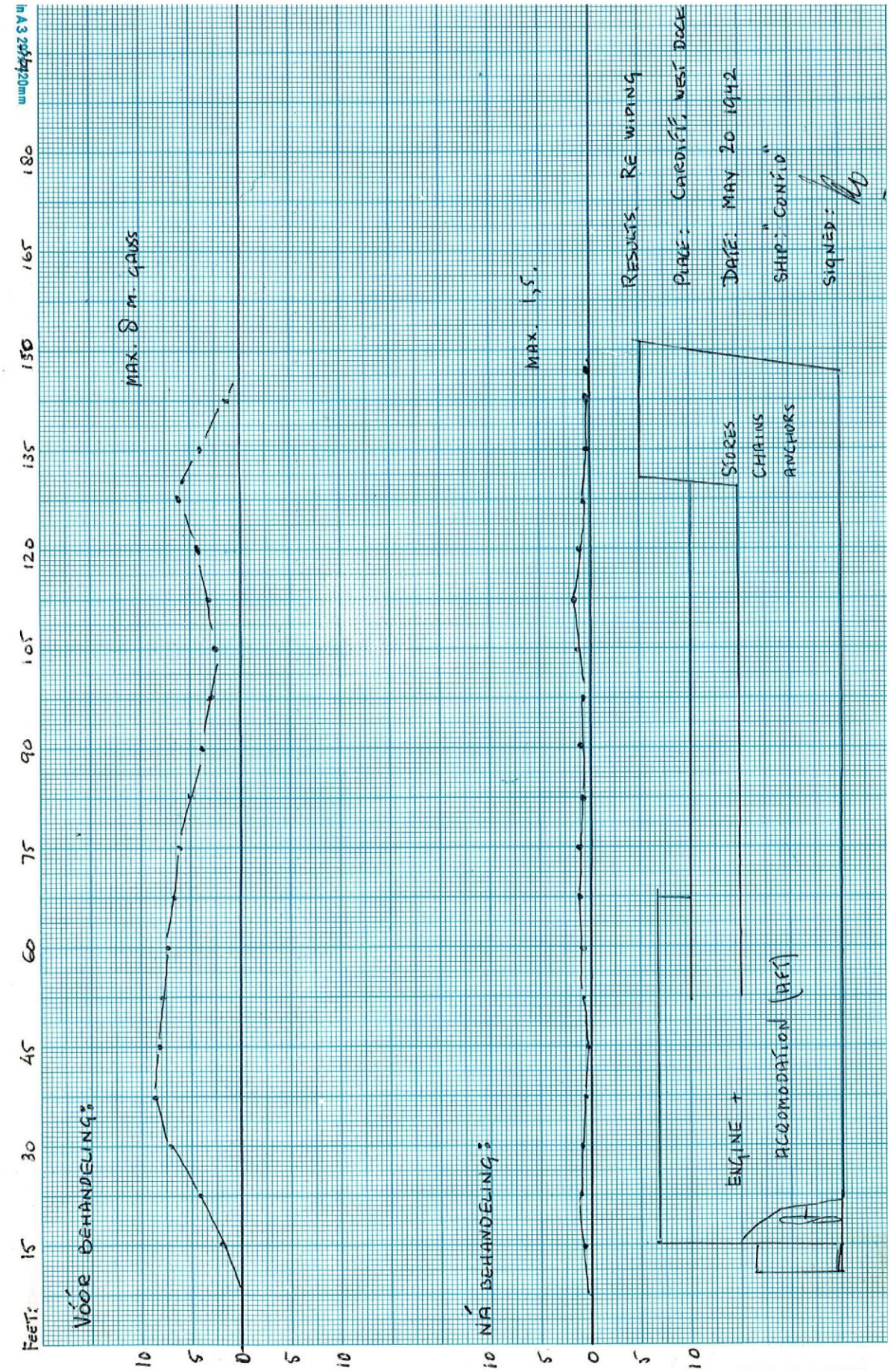
Alles bij elkaar waren het vrij zware toestanden. Een dergelijk geval woog al gauw een paar honderd kilo. Het leggen van een mijnenveld was dus nog een hele klus. Een zeegebied van een tiental mijl in het vierkant zou bijvoorbeeld al vele duizenden mijnen eisen als het werkelijk geheel vol gelegd werd met dergelijke ondingen. Verboden gebieden konden echter van alles bevatten en, zeer waarschijnlijk op bepaalde strategische punten en gebruikelijke routes, ook met mijnen. Duidelijk is het dat mijnen een puur defensief wapen waren, die slechts onder bepaalde voorwaarden ook in offensieve zin gebezigd konden worden. Waarschijnlijk is daaruit de gedachte gegroeid naar de magnetische en ook de akoestische mijn. Vooral door de Duitsers.

De Engelse kust kent namelijk aanzienlijke verschillen tussen hoog- en laag water en bovendien sterke getijstromen. Voeg daarbij de ondiepte en het stormachtige weer en soms hoge zeegang voor de haven ingangen en men heeft het antwoord op de kwestie wat de zin van een verankerde contact-mijn is in deze gevallen.

Het principe der magnetische mijn was beslist geen uitvinding van de Duitsers alleen. Voor zo ver bekend waren zij echter wel de eersten die het in toepassing brachten. Juist in de tweede wereldoorlog tegen Engeland. Globaal gesproken was de opzet hetzelfde maar dan in puur offensief opzicht, namelijk door het tot zinken brengen van zeescheep-vaart in of nabij de ondiepe toegangen tot de havens. Of als het even kon in die toe-gangen zelf. Zo werden de Thames, De Mersey en ook het ondiepe Bristol Kanaal de meest in aanmerking komende gebieden. Doch daarnaast ook de haventoegangen van Portsmouth, Falmouth, Belfast, Swansea en nog vele andere grote en kleinere havens.

De magnetische mijn kon evenals de akoestische mijn per vliegtuig vervoerd uitge-worpen worden. Dit bleek wel uit de plaatsen waar men ze later terug vond, hoewel men aanvankelijk had verkondigd dat het uitsluitend door oppervlakteschepen gebeurde. Want hoe kon er anders een op de zandbanken bij Shoebury-ness terechtkomen en bij welke gelegenheid de Engelsen kans kregen de eerste Duitse magnetische mijn te bekijken na demontage? Zoals beschreven waren magnetische mijnen niet verankerd. Door de stroom en vaak wisselend bodemprofiel konden zij zich willekeurig verplaatsen en soms op de grilligste manier. Zo raakten deze ondingen soms onder zandbanken bedolven om vele jaren later weer bloot gespoeld te worden. Zo iets was mogelijk in zeegaten zo als men in Nederland onder meer op de Eems aantreft. Verder was destijds ook het vermoeden ontstaan dat deze magnetische- en akoestische mijnen, ook wel trilmijnen genoemd met multi contacten waren uitgerust, waardoor ze in feite extra gevaarlijk waren doordat men meende dat na grondige veegoperaties het gevaar van explosies was geweken. Doch in werkelijkheid juist zeer imminent was waardoor bijvoorbeeld schepen zoals de “Diana”, “Margaretha” en “Santa Lucia” verloren gingen. Om maar enkelen te noemen.

Hoe deze meestal fatale wapens voor kleine schepen werkten kwam neer op het scheepsmagnetisme. Om dit beter te begrijpen het volgende: een stalen schip heeft net als elk ander stalen voorwerp een van nature magnetisch veld. Dit ontstaat al bij de bouw en nadat het schip enkele jaren oud is stabiliseert zich dat veld naar bepaalde vormen. Dit is meetbaar en wordt uitgedrukt in “gauss”. Waar opbouw en machines in het schip staan zal dit uiteraard sterker zijn dan alleen maar ter hoogte van bijvoorbeeld het laadruim. Gevoelige apparatuur gaf dus op diverse punten in de lengte van schip het aantal mili-gauss aan. Zo was het op schip van schrijver als op bijlage, vóór en na- de behandeling. Uiteraard is dit niet originele "report", doch een reconstructie. Wat men namelijk deed was door aangebrachte stroomkabels een negatieve dan wel positieve stroomstoot voeren met het doel om het positieve of negatieve magnetische veld te neutraliseren of toch minstens te verminderen. Vooral de grote schepen waren voorzien van permanente bundels kabels rondom waarop aparte aggregaat werd aangesloten als het schip in gevaarlijke gebieden voer. Dit was de zogenaamde degaussing-cable. Een dergelijk groot schip kon dan veilig over een magnetische mijn heenvaren zonder het gevoelige mechanisme in de mijn te activeren en wat een explosie tot gevolg had. Helaas was het juist waar het de kleine schepen betreft niet goed mogelijk om een dergelijke degaussing-installatie aan te brengen. Vreemd, want het waren hoofdzakelijk de kleine zeeschepen die rond de Britse eilanden voeren. Voor hen bestond echter de "Flash" of ook wel "Wiping"-methode. Men legde een schip dan in de haven boven een aantal meetpunten. Deze meetpunten simuleerde de reactie van een mijn. Wist men de waarde daarvan, dan werden er rond het schip op diverse hoogten stroomkabels gehangen, die in feite hetzelfde beoogden als een degaussing-cable.


FEET:
15
30
45
60
75
90
105
120
135
150
165
180
VÓÓR BEHANDELING:
MAX. 8 M. GAUSS
10
5
0
5
10
NA BEHANDELING:
MAX. 1,5.
10
5
0
5
10
RESULTS. RE WIPING
PLACE: CARDIFF, WEST DOCK
DATE: MAY 20 1942
SHIP: "CONFID"
SIGNED:
STORES
CHAINS
ANCHORS
ENGINE +
ACCOMODATION (AFT)

Met het verschil dat het scheeps-magnetisme voor bepaalde periode volledig werd geneutraliseerd. Dit was derhalve een vrij zware stroomstoot en geen tijdelijk aanpassing zoals met de degaussing-cable. Na de behandeling word het resultaat opnieuw gemeten. Soms moest deze worden herhaald. In het kort gezegd had men dan het natuurlijke magnetische veld tijdelijk opgeheven. Men liet deze behandeling meestal een etmaal "tot zich zelf komen". Daarna werden dan de magnetische kompassen geregeld. Ook daar waren de kleine schepen in een groot nadeel doordat ze niet over giro-kompassen beschikten, die zoals bekend, niet onderhevig zijn aan magnetische invloeden. Van scheepsijzeren massa zo min als van het aardmagnetisme. Scheepsmagnetisme is echter een zeer grillig iets. Zo kon het gebeuren dat het kunstmatig magnetische veld al na een week was verdwenen. Dit kon gebeuren als een schip zwaar in de zeegang had gestampt of de bodem op de zee had gestoten, wat in scheepstermen “paaltjes pikken" heette.

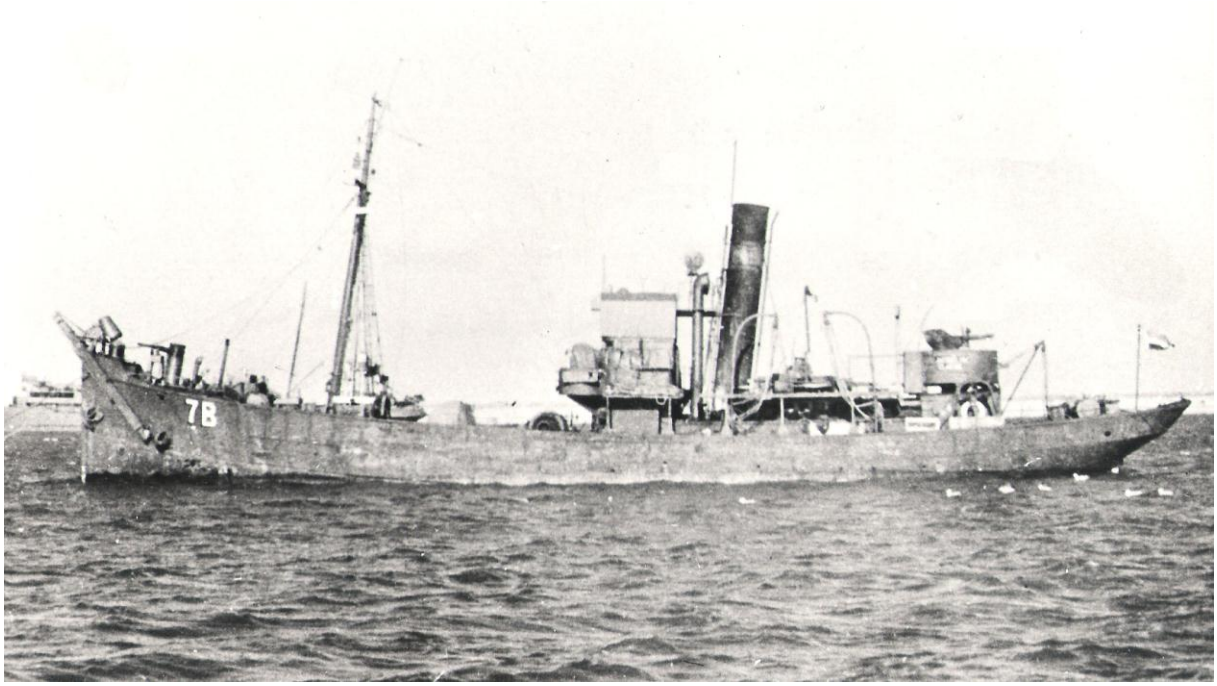
Dat er weer iets fout zat was dan merkbaar aan optredende kompasfouten die door de compensatiemiddelen aan het onnatuurlijke kunstmatige neutrale magnetische veld waren toegevoegd of waren verwijderd. Het gevaarlijke was dat het soms onverwacht gebeurde een “near miss” van een bom of zeer zware andere mechanische schok kon dat "veld" ook veranderen. Voeg daarbij het regelmatig varen met schroot en oud ijzer voor de staalfabrieken bij en men had dan bijna voortdurend problemen. En dat dan op duistere kusten met zware getijdestromen. Het behoef hier dan ook geen nader betoog dat er dan niet veel mis hoefde te gaan om een schip op de kust te laten lopen.

Al deze problemen kende men op de grote vaart uiteraard niet of toch slechts in zeer geringe mate. Het mijnengevaar was tenslotte bovendien voor ons doorlopend acuut. Kleine schepen kwamen zelden op diep water in regelrechte tegenstelling tot de grote schepen, waarbij als vuistregel gold dat een diepte van meer dan twintig vadem onder de kiel een veilige afstand was.

De akoestische mijn was ook al zo iets wat juist tegen het kleine motorschip in ondiep water was gericht. Als bekend was er onder Nederlandse vlag niet een schip dat in de kleine handelsvaart door stoom werd voortbewogen. Ook weer in tegenstelling tot de grote handelsvaart waar nog zeer veel voortstuwing plaatsvond door de oude stoom-machine of de stoomturbine. Deze soort mijnen werden geactiveerd door het verschijnsel van de zogenaamde "dieselklop", de explosie in de verbrandingsruimte van de machine via de scheepshuid aan het omringende water werd medegedeeld. Water geleid elk geluid beter en sneller dan bijvoorbeeld lucht. Ook hier ging het om mijnen die niet verankerd lagen en uit vliegtuigen konden warden uitgeworpen boven ondiepe wateren en nabij haventoegangen. Het verschil bestond uit het eo ontvangen signaal. In dit geval dus niet de zwakke magnetische stroom maar door geluidstrillingen. Deze konden ook op andere wijze optreden, bijvoorbeeld door hard roer te geven of bij zogenaamde kritische trillingen.

Een overigens zeer oncontroleerbare bron en waarop men bij de eigen bestrijding geen antwoord had, anders dan om dergelijk schepen door de gevaarlijke zone te slepen met een stoomsleepboot. De drijvende mijnen die in het landingsgebied van Normandië werden gevonden vertoonden veel overeenkomst met een dikke bezemstok die als de top van een visdobber op het kabbelend water heen en weer slingerde. Het doel was om schepen te raken ergens onder de waterlijn als ze geankerd lagen voor een kust waar de wind niet uit de wal maar de stroom langs de wal liep. Zoals in het geval van de “Nora” gaat een schip dan geheel of gedeeltelijk dwars in de stroom liggen, met het gevolg dat de explosieve lading onder aan de “bezemstok” tegen de scheepshuid explodeerde, waardoor er meestal een gat geslagen werd en het ruim volloopt. Dit was aanvankelijk slechts mogelijk op het Normandische landingsgebied toen de Duitsers zich nog konden handhaven in de Marcouf-baai ten oosten van het Orne Kanaal en er honderden schepen voor de kust geankerd lagen.

Van en over de Nederlandse vissers werd nog minder bekend dan van de Nederlandse kleine handelsvaart. Er waren een veertigtal van afgebeelde trawlers meegekomen in 1940. Aanvankelijk bleven zij vanuit hoofdzakelijk Fleetwood hun oude beroep uit-oefenen. Later deden ze dienst als mijnenvegers bij de Marine. Op deze pagina een tweetal bezig met vissen. Op volgende bladzijde als mijnenvegers. Deze laatste foto is afkomstig van het Bureau Maritieme historie van de Koninklijke Marine in Den Haag. Foto Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie.



Grote schepen die nergens terecht konden en niets anders te doen stond dan wachten op de kleine schepen en landingsvaartuigen om hun lading naar de kust te brengen, waar-Vooral door zodoende vaak nodeloos schepen werden geraakt. Deze bedreiging was echter van korte duur. Het voordeel was dat men zo een ding als stok of als boven water uitsteken-de tak aanzag en zodoende moeilijk onschadelijk gemaakt kon worden. Er dreef toen zo veel rommel rond.

9.1 Bestrijding

De bestrijding der contactmijnen was in tweede wereldoorlog oude kunst. Het ging door middel van paravanes. Dit waren torpedovormige drijvende lichamen die door mijnen-vegers dusdanig aan een lange staaldraad werden gesleept dat ze als een vlieger aan het touw in de lucht dwars uit scheerden. Terwijl de "sweeper" vooruit voer kwam de staal-draad tegen de eventuele kabel van een verankerde mijn. Deze ankerkabel gleed dan langs de draad tot aan de paravaan om aldaar door een automatisch werkend "schaar"-systeem te worden doorgeknipt, waarna de mijn kwam bovendrijven en meestal met geweervuur tot zinken werd gebracht. Waarbij het ook wel voorkwam dat het ding explodeerde als er een voelhoorn werd geraakt. Er werd daarbij altijd uiteraard een respectabele afstand bewaard. Daarvoor hadden de kustvaart-schepen dan ook een aantal geweren aan boord, om ingeval ze drijvende mijnen tegen kwamen deze onscha-delijk te kunnen maken. Het ging dan uiteraard om losgebroken mijne, vooral in eerste oorlogsjaar en daarna haast niet weer.

De magnetische mijnen stelden in het begin nog al wat problemen, totdat men de juiste werking er van wist na de vondst op het zand van Shoeburyness. In het begin had men echter grote vlotten met daarop een wikkeling van kabels. Door hier een elektrische stroom door heen te voeren werd via het zogenaamde "Maxwell effect" een kracht-lijnenveld ofwel een kunstmatig magnetisch veld geschapen, wat dan achter een mijnenveger werd gesleept. Lag er een magnetische mijn in de buurt, dan werd deze daardoor tot detonatie gebracht mits het geen multikontakten variant was.

Later werden deze vlotten, onhandige dingen, door lange kabels vervangen met uiteindelijke zelfde effect. Meestal werd het verkeer dan tijdelijk stilgelegd voor de overige schepen. Naarmate de oorlog vorderde werden er voor deze taken overweg houten schepen gebouwd, waar uitgezonderd de hoogstnoodzakelijke machine haast geen ijzer of staal aan boord was. Dergelijke schepen waren uiteraard ongevoelig voor magnetische mijnen. Of beter gezegd, de mijnen voor de schepen als ze er dan al lagen. Want het slepende schip moest een dergelijk mogelijke onheilsplek allereerst passeren om de gesleepte kabel er over te geleiden.

Vaak waren dezelfde mijnenvegers ook met een apparaat uitgerust om akoestisch mijnen te vernietigen. Daartoe had men voor de steven twee "armen" onder water een soort vat bevestigd dat het geluid van de dieselklop simuleerde. De armen konden worden opgehaald en omgeklapt wanneer de apparatuur niet in gebruik was. De mate van succes was vaak twijfelachtig. Anderzijds was het opvallend dat het hoofdzakelijk de kleine Nederlandse motor-scheepjes waren die door mijnexplosies vergingen en in mindere mate de grotere en veel zwaardere stoombootjes. Wat dus wel zeker op mogelijke trilmijnen duidde. Iets dergelijks kon naderhand ook nooit worden vastgesteld, het werd slechts aangenomen.

9.2 U-boten

Meestal en vaak werd beweerd dat een U-bootkapitein niet zijn kostbare torpedo op een kustvaartuig zou verschieten. Ook dit was puur snobisme van de grotere collega's, want het gebeurde wel degelijk. En zelfs al in het begin. Schrijver acht het zelfs niet onmogelijk dat schepen zoals de "Tegri" en "Safe", zo goed als de "Saba" en later de "Celebes" door torpe-do's tot zinken zijn gebracht in het begin en ook later in de oorlog. Want de U-boot die hiervoor verantwoordelijk was zou het zelf misschien ook niet hebben overleefd om deze "successen" te melden. Van de "Grimm" en "Rijnstroom" werd veel later wel bekend dat ze getorpedeerd waren. Zo goed als waarschijnlijk het allerlaatste getorpedeerde Nederlandse koopvaardijschip en dan nog wel een kustvaartuig, namelijk de "Pacific", zo vlak voor het einde der oorlog. Het was dus pure onzin te beweren dat alleen grote schepen werden getorpedeerd.

9.3 Luchtaanvallen

Deze konden overal worden verwacht. In de haven, zo wel als op zee. Midden op de op de oceaan bestond een dergelijk gevaar haast niet, doch des te meer rond de Britse kusten waar het soms om gecombineerde doelen ging. De "secondary targets' als de luchtafweer te zwaar was en vaak werd in later stadium van oorlog. Was de zuidoostkust aanvankelijk met de zuidkust het gevaarlijkste. Later word het de zuidwest en noordkant van Cornwall. Dit was nog zelfs zo in 1943, toen het op Engelse oostkust heel rustig was geworden. De oorzaak hiervan was het toegenomen verkeer bij de opbouw van het tweede front en met name de voorbereiding daartoe. Namelijk de invasie van Normandië in 1944.

De grote schepen bleven tot dien in de veiligheid van de Westkust. Hetzij aan de Clyde, de Mersey en in Swansea, Avonmouth, Cardiff of Newport. De grote vloot landingschepen kwamen in brokken en stukken "prefabricated", in Engeland aan en werden dan voornamelijk door de kleine zeeschepen naar de zuidkust gebracht zoals Falmouth, Truro en de omgeving van Plymouth met de vele kreken waren vasten bestemming om snel de landingsschepen in elkaar te zetten. Voor het vervoeren van infanterie zo wel als tanks en voertuigen.

Dit alles wisten de Duitsers heel goed en vandaar hun aanvallen in dit zee gebied. De verdediging daartegen was aanvankelijk amateurswerk. Slechts enkele opvarenden wisten met machinegeweren om te gaan. Mensen zo als de schrijver die als dienstplichtige infanterist met de Lewis mitrailleur had leren schieten en niet al op gronddoelen lag het iets anders, doch was beslist een minderheid. Zo moet de geoefendheid van kapitein Posthumus op de "Omlandia" in deze hebben meegespeeld toen hij een aanvallend Duits toestel neerschoot en daarmee de eerste hoogste Nederlandse onderscheiding verkreeg gedurende de tweede wereldoorlog. Maar ook daar word in voorzien, want via de Royal Navy werd het gezamenlijke koopvaardijpersoneel al spoedig opgeleid in de zelfverdediging. De eerder genoemde D.E.M.S. was al in prille begin actief. Spoedig verrezen er overal in Engeland "installations" en vestigingen. Bijna de helft van totaal wat deze instelling over de gehele wereld bezat.

Voor wat schrijver en zijn schip betrof was dit aangewezen op Cardiff. Men had bovendien een Nederlandse sectie ingelast. Aldaar was zodoende luite-nant Duinker met een sergeant-konstabel aanwezig. Het was een grondige opleiding, die met animtiefilmpjes, theorie en oefeningen in "de dome" (een soort kustmatige hemel) werd besloten met echte scherpe piep op gesleepte doelen vanaf een schietterrein ver buiten de stad. Daarna kreeg iedereen een brevet als bewijs van geoefendheid. Op het laatst was vrijwel elke opvarende in het bezit van een dergelijk brevet.

Daarnaast werden er nog vaak aanvullende gegevens verstrekt tijdens de konvooi conferenties. Deze gingen vooraf aan een dergelijke reis. Daar werd dan die te volgen tactiek besproken, verwachtingen inzake luchtactiviteit, mogelijke inmenging van eigen luchtverdediging. Maar niet altijd werd er in konvooi verband gevaren. Soms bleef het bij een "Group". In die gevallen word vaak een sperballon meegegeven. Deze word afgerold vanaf de top der mast en maakte het bijzonder moeilijk voor aanvallend vliegtuigen om ongemerkt boven het doel te komen. Zo een ding moest eerst worden neergeschoten, tegen die tijd was de eigen verdediging al in actie gekomen. Daardoor bleven de aanvallers meestal op respectabele hoogte, met uiteraard relatief weer minder trefkans. Niet te min gebeurde ook wel het omgekeerde, namelijk dat de aanvaller rokend de aftocht blies. Hoeveel of hoe weinigen haalden de overkant van het Engel kanaal? Hoeveel toestel van de latere 1.135 neergeschoten door D.E.M.S. schepen?

Naast de meerdere mitrailleurs was er meestal ook op elk schip dat op zuidkust voer een zware Oerlikon opgesteld. Voor zo ver bekend was trof men dat niet aan op de schepen die min of meer permanent op de Clyde waren gestationeerd, want daar was het in die periode van oorlog volkomen veilig geworden. Noch is er ooit iets bekend geworden over mogelijke rampen door vijandelijke schnellboten. En dat terwij1 er midden in de oorlog ook eens de gevaren van Duitse Snelboten bijkwam. Op zich waren dit geen al te grote bedreigingen. Er werden geen verliezen door geleden. Hooguit lichte schade. De beveiliging hiertegen was allereerst het gepantserde stuurhuis. Wat voldoende bescherming bood tegen het vuur van machinegeweren.

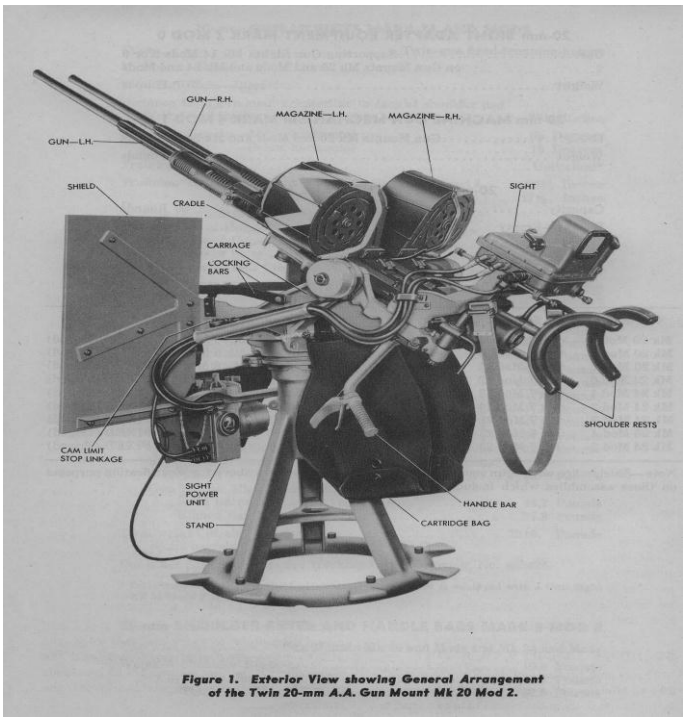


Figure 1. Exterior View showing General Arrangement of the Twin 20-mm A.A. Gun Mount Mk 20 Mod 2.

In deze waren de rollen later dan ook omgedraaid. Want toen gingen de Engelse M.T.B. en M.G.B. schepen in de aanval op de Franse kust om de Duitse konvooien te bestoken. Daar was ook een Nederlands flottielje bij. M.T.D. stond voor MotorTorpedoBoat en M.G.B voor MotorGunBoat. Vaak dienden ze als escortes bij de eigen konvooien. Wat in de betrekkelijke krikkemikken wel zinniger was. Soms voer er een torpedojager mee, doch de enige verdienste in deze was verder dragende en hoger schietende geschut. Voor de rest konden de gewapende kustvaartuigen het nog beste zelf af. Was er eenmaal een aantal vliegtuigen in het kruisvuur van een twintigtal Lucht-doelmitrailleurs gekomen. Dan was een snelle vlucht de enige kans om aan vernietiging te ontkomen voor dergelijke aanvallers. Voor zo ver bekend, werd er met de schnellboten weinig ervaring opgedaan.

De tactiek was wederzijds een kwestie van naderbij sluipen en dan opeens met zeer hoge vaart met alles wat men had vuren op alles en iedereen wat voor de korrel kwam, om daarna weer snel te verdwijnen. Ook in de oorlog bleek dat dit soort van oorlog voeren meer gekost had als dat het verliezen had toegebracht. Voor deze en dergelijke eventualiteiten beschikten we ook nog over "smokefloats". Dit waren drijvende cilinders die een behoorlijk rookgordijn konden veroorzaken. Voldoende althans om tijdelijk onzichtbaar te zijn. Doch in het algemeen werden ze weinig gebruikt.

9.4 Konvooivaren en groups

In het begin al was dit de beste manier om te worden beschermd, aannemend dat men iets had om mee te beschermen. Een verspreide kudde geeft een enkele hongerige wolf meerdere kansen, wat niet wilde zeggen dat hij niet aan z'n trekken komt als de kudde opeengepakt was. Misschien gaat vergelijking hier niet volledig op doch zo was het toch eigenlijk wel. De escorterenvaartuigen hadden in het begin de grootste moeite om de aanvallers van hun lijf te houden en men mocht van geluk spreken als ze slechts reddingboot speelden nadat er een aanval op het konvooi was geweest. Konvooivaren was puur defensief werk. De ladingen moesten op de plaats van bestemming komen. Dat was het belangrijkste. Hoe dat gebeurde deed niet ter zake. Tijd was ook niet overheersend. In deze was de Royal Navy eerlijk. Of een schip kon varen of vertrekken was een kwestie die alleen de kapitein van desbetreffende schip uitmaakte. Was hij echter eenmaal ingedeeld in een konvooi dan word er tevens verwacht dat men zich aan de regels hield.

Deze werden voor de aanvang der reis tijdens de "convoy-conference" door de Commodore uiteengezet. Dan werden de kapiteins van hun schepen opgehaald en in een of andere lokaliteit tezamen gebracht. Voor London was dat in het restaurant op de pier van South End. In Methil in een soort schoolgebouw en in Falmouth ergens in een grote villa aan de buitenkant van deze aangename plaats. Andere gelegenheden leerde schrijver niet kennen. Ze waren wel de voornaamste en bestreken de zuid- en oostkust.

Voor kustvaartmensen waren de "groups" het beste. Konvooien zijn namelijk logge formaties die vrij veel manoeuvreerruimte nodig hebben en ook veel tij nodig hadden om te formeren on deformeren. Was men in kiellijn de haven uitgevaren, zo kwam men op zelfde wijze weer binnen. Eenmaal buitengaats werd van een op twee kolommen overgegaan en daarna op vier, soms acht, maar dat kwam op de kust niet voor. Maximaal was vier. voor zo ver schrijver herinnerd. Wat meespeelde was waartegen diende de bescherming? Van de landzijde was het minst gevaar te verwachten, van zeezijde des te meer. Hoewel dat ook lang niet opging. Want als een paar vliegtuigen de escortes aan de Oceaankant bezig hield doken er van de landzijdereen een paar Messerschmitts uit de wolken om na hun bommen te hebben afgeworpen weer snel af te druipen.

Slechts drie maal beleefde schrijver een Ongevaarlijke U-boot-aanval bij zuidwest Engeland. Gezien werd er niets en er werden ook geen schepen geraakt. Waarschijnlijk waren de rondom ontploffende dieptebommen afschrikwekkend genoeg. Het communicatiesysteem tussen de schepen was geheel visueel. Daarvoor bestond een geheel apart seinboek, genaamd "Mersigs". Dit stond voor "merchant ships signals". Ook het konvooi formeren was daarin uitvoerig beschreven.

Elk schip had een eigen nummer. Namen van schepen waren trouwens overgeverfd, zo ook de thuishaven op het achterschip. Naast het konvooinummer en "uni-number" was er het identificatiesignaal. Met de verdere route instructies en handleidingen, was het een trommel vol documenten. Deze trommel was een geperforeerde doos die voldoende zwaar was om bij eventueel overmeestering door de vijand deze overboord te worden geworpen. De reddingmiddelen waren bovendien uitgebreid. Er werd een extra vlot gepland en iedereen kreeg een deugdelijk zwemvest, in plaats van de kurken gevalletje volgens de normering van de Nederlandse scheepvaartinspectie.

Bij mist of slecht zicht behoefde men geen luchtaanvallen te verwachten want dan word er naar behoefte met gedimde navigatieverlichting gevaren. Soms ging de "streamer' overboord. Dit bestond uit een lange lijn met op het einde een boei die een straal water opwierp en welke het volgend schip in de formatie een indicatie gaf omtrent de positie van de voorganger. Meestal voerde men op het achterschip dan ook nog een "cluster", ofwel een reflector met een zestal lampen er in. Op de radio hoorde je niets.

Alleen in tijd van nood of bij dringende mededeling van de Commodore kwam er geluid uit. Het gebeurde maar heel zelden! Het grote probleem was altijd de snelheid. Gemiddelde snelheid van kust-konvooi was ongeveer zeven mijl per uur. Zelden meer. Vaak had men veel te lang bij formeren liggen leuteren en om dan de aansluiting niet te missen met wat uit Milford Haven was geformeerd, word er daarna geprobeerd om de schade in te halen. Dit was vaak voor de kleinere schepen niet goed mogelijk. Met meer dan windkracht 5 verloren deze schepen aanzienlijk vaart en vielen dan uit. Voor de ware kustvaartkapitein dan meestal niet het minste bezwaar, want voor en tijdens de duisternis nam hij dan zijn kans waar om de "track" te volgen die men met "Group" nam. Er word dan beslist niet op vijf a zes mijl bewesten de Longships (zuidwestelijkste vuurtoten van Engeland) van koers veranderd. Doch voer men desnoods vlak langs de Brisons op paar honderd meter voor het "first and last house of England" langs. Daarvoor of daarna werd dan dicht onder de wal gevaren. Een luchtaanval of de landzijde was dan uitgesloten en vanaf de zeezijde pure zelfmoord. Op zee was dat al een eerste klas beveiliging. Want vaak vloog de vijand laag over het water om tegen de ondergaande zon een konvooi te verkennen. lets dat tegen de grauwe achtergrond van de rotsen onmogelijk was. Dergelijke navigatie was doorsnee Commodore vreemd. Vaak waren het grote vaart mensen en deze hadden totaal geen gevoel voor dit soort "rockdodging". Maar wel was hun verwondering soms heel groot als ze de volgende ochtend opeens een coaster ontdekte die voor het konvooi uitvoer, terwijl men het de vorige avond ver achter het konvooi uit het oog had verloren. Ook gebeurde het wel dat een klein schip voorop de haven van bestemming binnenvoer. Tot ergernis van de Commodore. Want dat soort lieden waren meestal erg eerzuchtig.

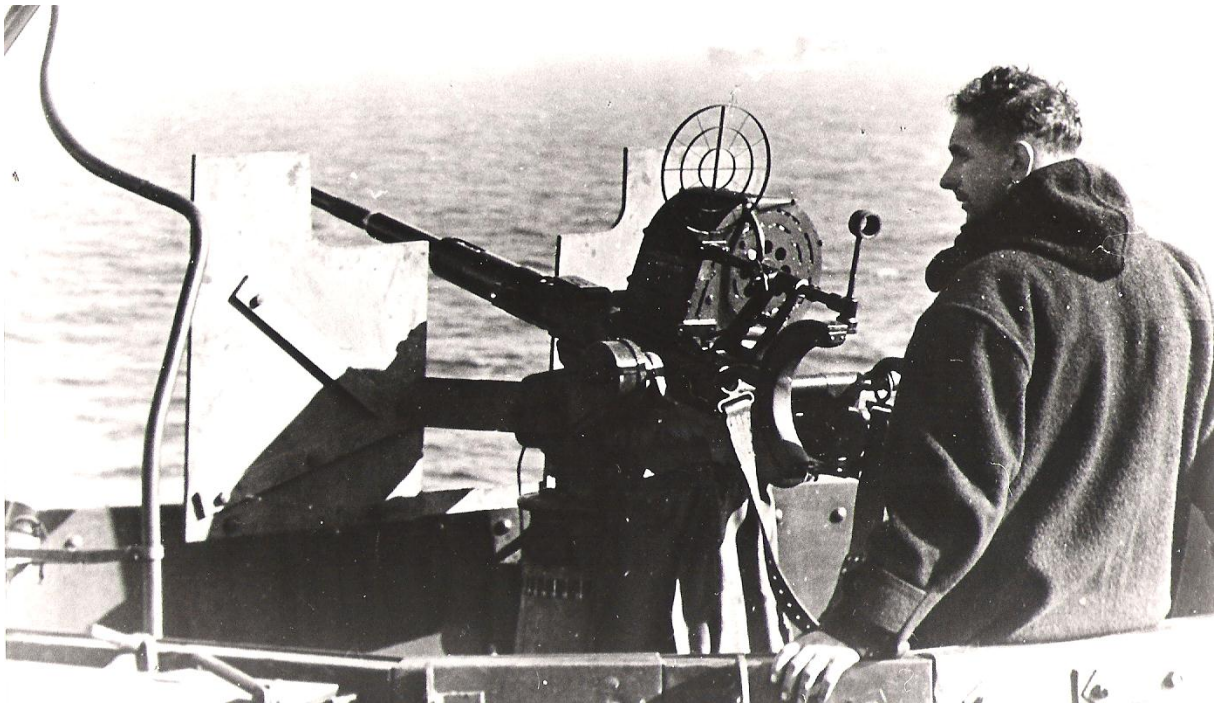
9.5 P.A.C. raketten

Dit waren in feite zware vuurpijlen die door middel van een treklijn en een patroon tot ontbranding werden gebracht. Meestal waren ze op de zijkanten bovenop het stuurhuis geplaatst. Meestal vier aan iedere kant en geplaatst in verstelbare houders, zo dat me niet alleen recht omhoog konden worden afgeschoten bij nadering van vijandig vliegtuigen. Dan uiteraard bij een "low-level-attack", zo als aanvankelijk de gewoonte was van de Luftwaffe. De bedoeling was dat er dan enkele raketten werden afgevuurd. Waren ze op een bepaalde hoogte gekomen, dan ontplofte de kop en ontvouwde. zich een kleine

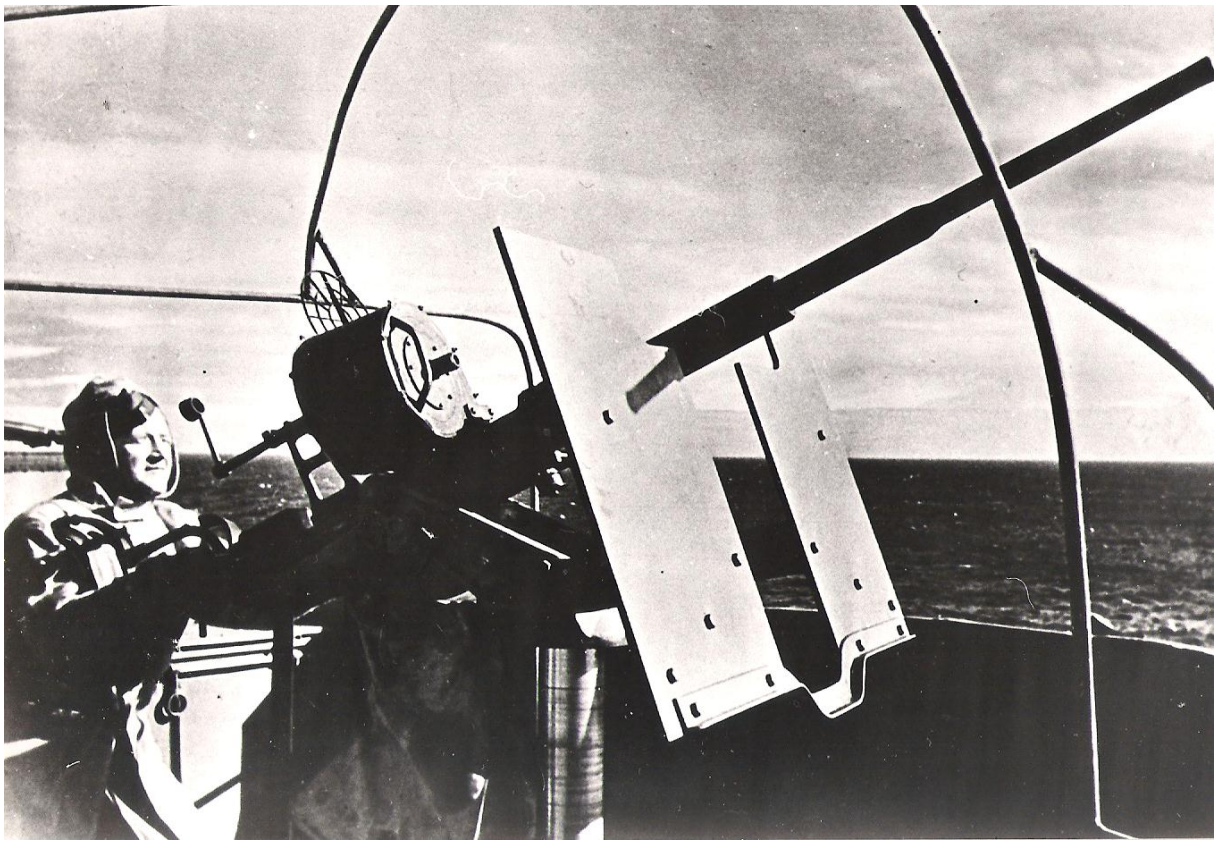
parachute die de mee ophoog geschoten stalen lijn geruime tijd omhooghield. Als dan de vijand op circa 50 á 100 meter boven het doel raasde, bestond de grote kans dat de dunne staaldraad (ter dikte van de remkabel van een gewone fiets) in de propeller kwam en schade aanrichtte. Doordat er ook aan de onderkant van staaldraad een kleine parachute ontvouwde, kon het ook gebeuren dat als draad opstroopte tegen de vleugel van het toestel deze op geringe hoogte een ruk naar links en of rechte maakte en uiteraard omlaag viel. Met gevolg dat dergelijk vliegtuig de plomp in dook. Er zijn gevallen bekend waarbij zodoende grote Focke Wulf, een viermotorige lange afstands-verkenners, werden vernietigd. Uiteraard, verloren de raketten hun belangrijkheid nadat de schepen beter bewapend werden en de vijand hoger moest blijven bij de aanvallen.

9.6 Granaatwerper

Dit was een soort mortier die alleen op stoomscheepjes voorkwam. Schuin omhoog gericht werd door stoomdruk een granaat in de lucht geschoten die dan voor een aan-vallend vliegtuig uit elkaar sprong. Ook dit eiste uiterste koelbloedigheid, want bij een "low level attack" werden de schepen en de doelen door de boordmitrailleurs bezaaid met projectielen. Ook dit verdedigingswapen verloor belangrijkheid naarmate het eigen afweergeschut verbeterde.



Een K.N.V. zeeman achter zijn kanon. Dit type geschut was meestal de hoofdbewapening van het kustvaartuig. Naast een aantal zware mitrailleurs. Juist in de kustwateren was men doorlopend binnen vliegbereik van de Luftwaffe, dit in tegenstelling tot Noord-Atlantic. Luchtaanvallen waren dan ook voortdurende verschijnselen. Foto rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie

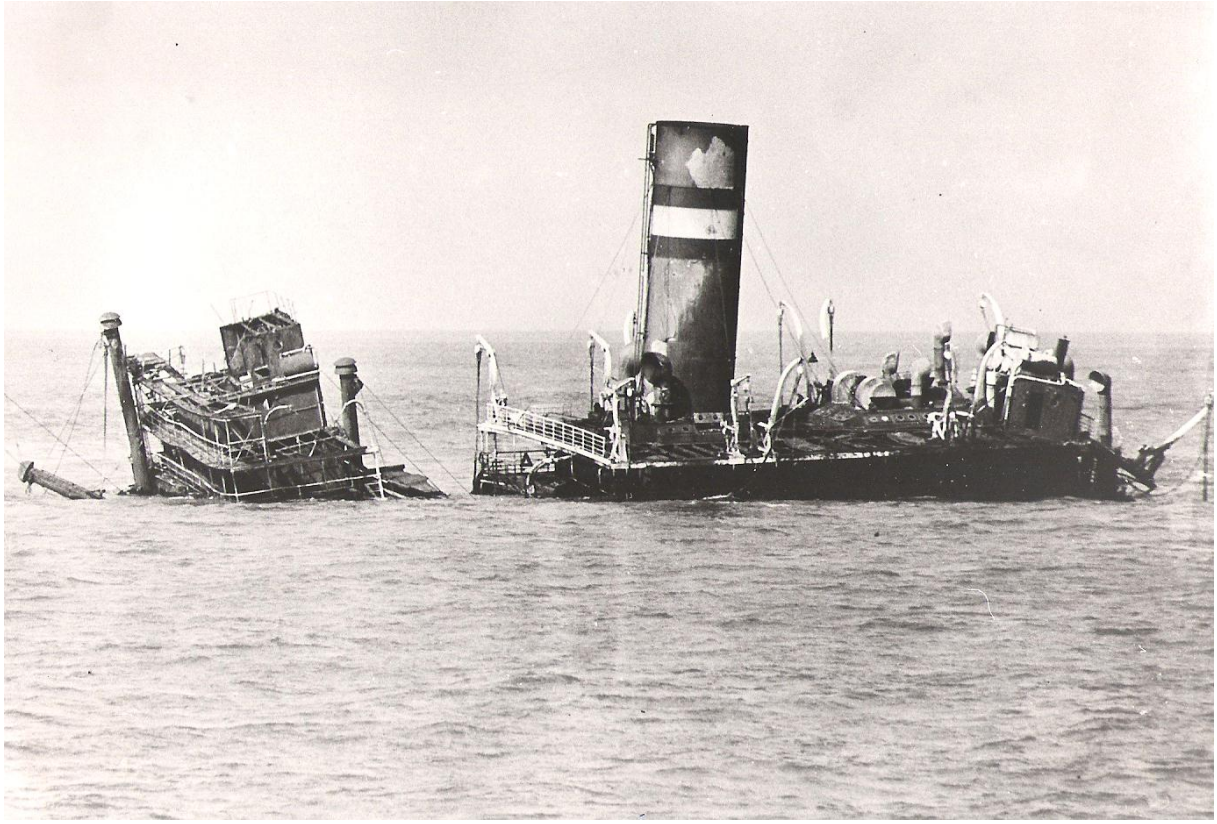


Met op de achtergrond nog zichtbaar de kust van Cornwall. In een later stadium van de oorlog werden er extra schutters, eerst van de Royal Navy en later van het Maritime Regement aan boord geplaatst. Dit om het sterk toegenomen aantal wapens te kunnen bedienen. Bij dit alles behield de kapitein in de K.H.V. de algehele leiding bij de verdediging van zijn schip. Foto Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie.

Tenslotte bleven de normale gevaren van navigatie onverminderd bestaan en waren zelfs toegenomen. De verlichting van kustvuren en de betonning brandde nog slechts minimaal of waren geheel gedoofd, althans in zuidelijk Engeland. Dit in tegenstelling tot de Ierse zee en nog noordwestelijker de Clyde en omgeving. Weersvoorspellingen via de radio werden niet meer verstrekt, noch de normale berichten voor zeevarenden inzake opgenomen betonning. Dergelijke zaken kon je hoogstens terugvinden in de instructies die de "Naval Control" verstrekte. Het was deze instantie die de scheepvaart reguleerde zo gauw een schip klaar voor vertrek was tot dat het op plaats van bestemming lag. Daarna werd de dienst uitgemaakt door de "agents" ter plaatse namens de "managers" die op hun beurt verantwoording verschuldigd waren aan het "British Ministry of War transport" en dan uiteraard slechts voor de verrichtingen met het schip. Op zich was het allemaal zo heel onpersoonlijk en volkomen tegengesteld aan de verhoudingen zoals die tot aan het uitbreken der vijandelijkheden golden. Op zichzelf hield dat ook al een gevaar in, namelijk die van onverschilligheid. De grote hoeveelheid wapens en munitie en bijbehorende uitrusting op de kleine schepen eiste voortdurend onderhoud en toezicht. Op zee diende het doorlopend tot onmiddellijk gebruik gereed te staan, weer of geen weer. Verder was het noodzaak dat er voortdurend een man op de uitkijk stond. Vooral voor vliegtuig gevaar. Men hoorde door de eigen uitlaat meestal veel te laat het geluid van naderende vijand.

Daarom voeren er doorlopend een tweetal schutters mee. Soms was het legerman, ook wel marinepersoneel. Hun aantal wisselde met de mate van gevaar. Soms voeren er vier schutters mee op ons schip. Onder hun handen was de bewapening voortdurend in perfecte staat klaar voor direct gebruik. Waarbij niets aan het toeval werd overgelaten. Zonder strikte militaire discipline! Hooguit werden ze gecontroleerd en dan nog heel vluchtig als het schip in de haven lag. Nooit waren er met deze Britten problemen. Daarvoor was het toen al een veel te gedisciplineerd volk, zij het geheel vrijwillig. Alles bij elkaar was het allemaal beslist geen werk voor oude mannen. Maar jonge kerels met scherpe ogen en een goed gehoor. Het schatten van afstanden in het duister, als er vlak langs de rotsige kust van Devon en Cornwall word gevaren, word een tweede natuurt. Zo goed als meestal zonder loods Falmouth en Plymouth in volslagen duisternis binnenvaren. Men raakte er zodanig aan gewend dat het gewoon verwarrend werd toen na de oorlog alles weer vol brandde!

Er bleven natuurlijk steeds heel bijzondere voorvallen plaatsvinden, waarvan nag nooit iemand had durven dromen. Doch die levensgevaarlijk waren zonder dat er iets tegen te doen was. Als besluit van dit hoofdstuk vermeld schrijver dergelijke persoonlijke ervaring.



De "Spaarndam" van de H.A.L. ter hoogte van Kentish Knock ten gevolge van mijn verongelukt. Het verlies aan mensenlevens (6) was betrekkelijk gering ten opzichte van de totale bemanning. Duidelijk is hier ook te zien dat in deze wateren een groot schip niet kon zinken doordat het de zeebodem raakte en met de dekken vaak nog jarenlang boven water bleef uitsteken. In het geval van een coaster was het percentage slachtoffers altijd veel groter en verdween het vrijwel onmiddellijk onder het zee oppervlak. Foto Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie.

Nog in het begin werden veel toegangen tot grote havens met kolossale sper ballons beveiligd om te voorkomen dat vijandelijk vliegtuigen door middel van mijnen de toegangen tot de havens konden versperren. Soms kon dit op vaste punten op de wal, soms op daarvoor ingerichte schepen en ook wel door de hele hap op een grote boei te monteren. Zoiets gebeurde ook in de toegang naar Cardiff ter hoogte van Penarth. Regelmatig word deze boei door luchtmachtpersoneel gecontroleerd. Er waren nooit problemen mee geweest. Totdat de schrijver met de "Confid" op een stikdonkere nacht van Cardiff vertrok. De bedoeling was om slechts tot Barry Roads te varen. Om vandaar de volgende morgen met het konvooi te vertrekken. Het toeval wilde dat de "Confid" het eerste en ook enige schip was dat in die nacht uit de "Queens Locks" afschutte. Het was een donkere maar zeer fraaie nacht. Zonder problemen passeerde we de betonde geul en de boeien dwars van Penarth. Doch toen we deze positie enkele honderden meters waren gepasseerd, leek het of er een grauw en groot monster uit de hemel op ons dook.

Bij het flauwe schijnsel van gedimde toplicht zagen we tot onze verrassing en grote sperballon die gewoonlijk boven de haveningang hoog in de lucht hing, maar waar nu een der ophoog staande laadbomen indrukte als een wijsvinger in de billen van een dikke dame. Het leek alsof we een aanvaring hadden met een grote luchtballon, wat er in het duister allemaal nog al sinister uit zag. Ook in dit geval was het verstandigste om alsnog zo snel mogelijk de vaart uit het schip te halen om te trachten het ding kwijt te raken. Maar zelfs toen het schip stil lag en het achterschip op de wind was gemanoeuvreerd wilde het gevaarte niet wegdrijven.

De loods die in Barry Roads ontscheept zou worden zag het ook heel Verbouwereerd aan. Ook hij begreep niet dat het ding niet wilde verdwijnen. Kennelijk zat het ergens vast en daarom toog de stuurman uit op onderzoek. Hij was echter nog maar net de trap van het achterdek af of de ballon sprong met een daverende knal uit elkaar en viel daarna als een fel brandende bol op het voorschip neer. Ergens was dit geluk hebben omdat er zich toevallig nog niemand in de daar gelegen verblijven bevond. En er ook niemand meer op de dek was, nog kort na het vertrek uit de sluis om bijvoorbeeld de trossen en meer-draden op te bergen. Het vuur was fel maar duurde niet lang en met de intussen opge-tuigde brandslang werden de resterende vlammen gedoofd. Waar reeds de houten luiken, ruimkleden en touwwerk hadden vlam gevat, zo was ook dit snel geblust. Tevens bleek al vrij snel hoe dit allemaal mogelijk was geweest.

Het was namelijk wel degelijk een der sperballons die gewoonlijk vlak voor Penarth de vaargeul moesten beschermen. Gezien de bijzondere ligging van deze geul had men deze ballonnen op een onbewaakt vlot gemonteerd. Wat zeggen wilde dat men deze ballon niet voortdurend naar behoeften kon vieren of inhalen maar dat er dan een boot met personeel heen moest. Kennelijk was de ballon door de heersende weersomstandigheden, zo als de luchtdruk en de windrichting, gaan dalen en was de bocht van de draad dwars over het vaarwater komen te hangen, kennelijk net onder de waterspiegel, zodat toen wij er passeerden deze draad tegen de steven kwam, omhoog opstroop en achter het boeganker bleef haken terwijl het schip gewoon doorvoer. Met het gevolg dat we de ballon daardoor omlaag voeren, aangezien de bevestiging op het vlot het niet begaf. Zodoende was de ballon als het ware op onze mast neergedoken.

Het liep gelukkig allemaal goed af. Er was wel wat schade ontstaan want vrijwel alle luiken moesten worden vernieuwd. Een geluk bij een ongeluk was dat er geen verdere explosies volgden, wat goed mogelijk zou zijn geweest met het gevaarlijke mijngas dat zich na een gestorte lading kolen zo gemakkelijk boven de lading steenkolen, juist in Wales, vaak vormde. Er was die avond snel dichtgelegd en niet geventileerd, zo als gebruikelijk was en dat kort te voren oorzaak was dat op de "Jola" alle luiken de lucht in vlogen. Och... een beetje geluk bij een ongeluk mocht men wel eens hebben, het was allemaal reeds gevaarlijk genoeg.

Gevaren dreigden overal door de omstandigheden, en beslist niet alleen op zee. Want menig zeeman kwam om doordat hij in het duister bij het van en aan boord gaan te water raakte in het duister. Niet altijd liep dat goed af en verdronken er bij weten van schrijver onder andere ook twee kapiteins. Namelijk kapitein H. de Jonge van de “Altas” en kapitein M. Verkiel van de “Reiger”. Op de “Confid” gebeurde het met stuurman Tepper dat hij onderweg naar de bioscoop op een onverlichte wegversperring liep, met als gevolg dat hij een zakbreuk opliep die de afmeting van een kleine voetbal aannam. Zo waren er onder de "black out" talrijke ongelukken met opvarenden van de K.H.V. in Engeland ook doden ten gevolge van bombardementen. Het aantal opvarenden dat overleed ten gevolge van ziekten was vrij gering te noemen in al die jaren. Anderzijds was het daarbij ook nog de vraag in hoeverre deze sterfgevallen verband hielden met de zo sterk veranderde levensgewoonten en de omstandigheden waaronder moest worden gewerkt en gevaren.

10 De verrichtingen. De vele taken en bijzondere prestaties

Al in een eerder hoofdstuk is beschreven wat de K.H.V. schepen presteren gedurende de korte strijd in Nederland. Dit varieerde van munitie- en ander transport voor de Koninklijke Marine in Amsterdam tot troepentransport in Zeeland, met daarnaast ook nog diensten verlenend voor de posterijen. Dit dan voor zo ver het schrijver bekend geworden is en dan nog van enkelen der collega's van toen. Dat er elders in die verwarde dagen nog meer bijzondere prestaties zijn geleverd die juist zo karakteristiek waren voor de K.H.V. sluit schrijver in het geheel niet uit.

Helaas is zodoende veel verloren gegaan wat eigenlijk opgetekend had moeten worden. Aansluitend kwam het drama van Duinkerken. Nog maar nauwelijks was de capitulatie van geheel Nederland een feit of de Royal Navy kreeg opdracht om de restanten van de "British Expeditionary Force" (B.E.F.) te evacueren. In totaal bestond deze strijdmacht, in hoofdzakelijk België, uit circa 325.000 man troepen. Zodoende vorderde de Royal Navy al op 22 mei een veertigtal Nederlandse kustvaartuigen die bemand werden met marinepersoneel, nadat de eigen bemanningen aan de wal waren ondergebracht in onder meer een kamp nabij Poole. Op zichzelf was dit een zeer vernederende beslissing die aanvankelijk veel kwaad bloed zette bij de oorspronkelijke opvarenden, maar wat noodzakelijk werd geacht onder die omstandigheden. Iets wat men in een later stadium van de oorlog onder soortgelijke omstandigheden dan ook niet herhaalde. Bedoeld is hier dat er in die paar dagen dat de Royal Navy de schepen in gebruik had er meer schade aan de schepen was ontstaan dan de beste brokkenpiloot er in tien jaar kon produceren. Het was hen vergeven want wat men in de haast op deze schepen plaatste was eerlijk gezegd een bij elkaar geraapt stelletje van allerlei soorten personeel. Waardoor er uiteraard ook al meteen schepen verloren gingen, of die men moest achterlaten omdat men de motor niet kon starten. Zouden er Nederlanders aan boord zijn geweest, dan zou dat wel heel anders zijn verlopen. Of had men elkaar in uiterste geval wel op sleeptouw genomen. Iets wat schrijver later meermalen heeft gedaan met de o.a. de "Doggersbank", "Drittura" en de "Rabenhauft". Maar mogelijk is dat men daar toen geen tijd voor had hoewel het onder voornoemde gevallen ook al zo was en zeer zeker niet minder gevaarlijk. Elders waren al grote aantallen troepen afgevoerd en naar Engeland teruggebracht zo als uit de opdracht van 20 mei door de Britse opperbevelhebber bleek. Dit gebeurde van uit Boulogne en Calais. Het restant van de B.E.F. kreeg daarna de opdracht om zich op 26 mei op Duinkerken terug te trekken, om vandaaruit 45.000 man van de B.E.F. te evacueren. Als bekend werden het er veel meer en werden in totaal 338.226 militairen teruggevoerd. Waarvan 29.338 door geallieerden schepen, waarvan schepen en waarvan de Nederlandse coasters er 22.698 voor hun rekening namen.

In een latere actie zijn ook vanaf de Franse wal via de Kanaalhavens door Nederlandse kustvaartuigen troepen geëvacueerd, doch dit viel niet onder de operaties "Cycle" en "Dynamo". Bovendien waren het ook niet altijd Britse troepen doch ging het ook om Polen, zo als in het geval met de "Tubo". Maar lang niet alle Nederlandse kustvaartuigen waren daar bij betrokken want het allergrootste deel kwam met ingang van 1 Juni 1940 vrij voor het interne vervoer, dat als bekend, in Engeland grotendeels via het kustverkeer plaatsvond. Vermeld zij ook nog dat vrijwel aansluitend op de evacuaties van Duinkerken er ook een aantal kustvaartuigen werden ingericht als "Balloon-Barrage" schepen. Het betekende dat deze schepen van hun masten werden ontdaan en werden ingericht voor een extra bemanning der Royal Air Force die dan voor de enorm grote sperballon moesten zorgen. Deze zeer grote gevaarten werden dan aan een lange staalkabel afgevierd met de opzet om vliegtuigen te beletten mijnen te werpen in de vaarwaters die toegang tot diverse havens waren. Men vond ze op de Thames en ook op de Mersey. Aanvankelijk ook bij enkele kleinere havens langs de Zuidkust.

In dit bestek is het goed om ook enkele woorden aan die schepen te wijden welk in het bezette gebied achter bleven, hoewel van hen om begrijpelijke redenen niet veel bekend is geworden. Men sprak daar later niet zo graag over. Globaal gesproken heeft de bezetter over ongeveer 300 schepen kunnen beschikken op een of andere wijze, terwijl er ongeveer 200 naar Engeland wisten te ontkomen in de Meidagen van 1940.

Een deel der achtergebleven schepen werd in loop van oorlog gevorderd, dan wel vrijwillig verkocht. Aanvankelijk bleef een deel zogezegd in vrij beheer, doch dat word later weer anders. Ook dat beheer was vrij ingewikkeld, zo als het deel der vloot dat onder "London" viel. Er waren ook schepen buit gemaakt door de bezetters, wat hier niet zo zeer ter zake is. Wel bleek later de grote verscheidenheid van taken die men met K.H.V. schepen kon uitoefenen. Men gebruikte ze als voorpostenboot, sperrbrecher, wachtschip en voor marine- of legertransport, naast de gewone vrachtvaart. Men vond ze als bevoorradingschepen in het uiterste Noorden van Noorwegen, doch ook in de Zwarte zee en zelfs hoog op de Donau. In de Baltische landen of Afrikaanse kust. Daarbij kon men eigenlijk ook al lang niet meer spreken van "kustvaart" maar eerder van "grote vaart met kleine schepen".

Ruwweg kende men drie mogelijkheden. Vrijwillig voor de bezetters varen, een schip "vrijwillig" verkopen of worden gevorderd dan wel gewoon in beslag worden genomen. Daarbij was het ook voor het personeel niet zo eenvoudig om te beslissen, want wat was in deze vaak de juiste? Was het in wezen niet zo dat feitelijk iedereen die in Nederland nog werkte dit uiteindelijk voor de bezettende macht deed? Scheepsbouwers zo goed zeevarenden. Niet altijd kwamen de schepen onder Duitse vlag of die van de Kriegs-marine en lang niet altijd word er met oorlogsmateriaal gevaren terwijl men als zeeman tenslotte niets anders kon doen dan varen onder de bezetting wilde men kunnen bestaan. Het was daarom dan ook heel gemakkelijk om talloos veel zeelieden na de bevrijd te schorsen. Omdat men veelal geen andere keus had en niet iedereen in de positie was om onder te duiken. Hoe moeilijk was het toen niet om te kunnen bestaan. Van deze 600 schepen ging ruim zestig verloren door allerlei oorzaken en uiteraard voornamelijk door oorlogshandelingen. Een aanzienlijk aantal zeelieden is daarbij omgekomen of werd later vermist. Hun namen zijn niet bekend geworden, noch weet men waar velen hun einde vonden. Ontmoette men later lieden die in deze periode hadden gevaren, zo werd er over die tijd niet gaarne iets verteld. Het hoefde ook niet. Wel viel het op dat zij die om die reden waren geschorst door de naoorlogse autoriteiten vaak zeer verbitterd waren daarover. In veel gevallen waren ze daardoor juist pro-Duitse sympathie gaan koesteren. Vooral toen zij worden beoordeeld door personen die vaak de hele oorlog in het bezette gebied tot de ja-knikkers hadden behoord, nergens anders voor hadden gedeugd of totaal niets hadden gepresteerd. Hoe dan ook, in deze was het feitelijk in London ook zo, want wie na de oorlog de grootste verhalen wisten te vertellen hadden meestal bitter weinig uitgevoerd. Je kon ze veelal herkennen aan de uniformen en het drukke gedoe wat tenslotte vaak als camouflage voor hun tekortkomingen in het verleden. En zo was het al net zo met die kapiteins welke de hele oorlog in een veilig walbaantje hadden gezeten of die later bij de Shipping in Rotterdam zetelden. Zij waren in Engeland beslist niet de ijverigste geweest. In deze was er dus weinig verschil met het bezette gebied in die jaren.

Tenslotte had je onder alle omstandigheden hele en halve mannen die het werk deden. Binnen en buiten Nederland in die jaren. Om enig idee te hebben hoe er werd gevaren is het goed om te weten dat de vordering inhield dat een groot aantal Nederlandse schepen, maar lang niet allemaal, onder het beheer der Nederlandse Regering in London kwamen. Er waren daarbij uitzonderingen, doch deze golden niet voor de Nederlandse kustvaartschepen. Het was een forse ingreep want met een klap waren zo ongeveer 170 kleine ondernemers

10.1 Evacuatie Duinkerken 1940

Lijst van schepen die aan de operatie "Dynamo" en "Cycle" hebben deelgenomen op bevel van de Royal Navy. Voornoemde codenamen sloegen op de evacuaties der Britse troepen vanaf het Duinkerkse strand en uit Le Havre. Van deze gingen de “Alice”, “Horst”, “Lena” en “Sursum Corda” en verloren. De laatste drie werden na de oorlog teruggevonden. In Le Havre gingen verloren de “Twente” en “Hebe II”, laatstgenoemde schip werd na enige tijd geborgen en gerepareerd.

Naam schip		BRT	Eigenaar	Vervoerde troepen
ABEL TASMAN		314	J. Bonninga	220
AEAGIR		427	R. de Winter	835
ALICE	*	291	G. Kuur	
AMAZONE	*	250	J.H. Vos	549
ANTJE	*	157	F. Blauw	450
ATLANTIC	*	221	J. Roossien	590
BART		435	J. Dekker	
BORNRIF		336	R. de Winter	146
BRANDARIS		249	J.J. Tuil	330
CARIBIA		312	C. v. Wattum	701
DELTA		200	D. Davids	503
DENEB	*	199	H. Salomons	100
DESPATCH II	*	199	G. Boudewijn	428
DOGGERSBANK	*	208	H. Pinkster	800
FREDANJA		277	J. Hartman	850
FRISO	*	250	J. Klugkist	1002
GORECHT		187	R. Boerma	47
HEBE II		176	Scheepswerf	515
HILDA		250	J. Zoutman	835
HONDSRUG	*	227	L. Vogelzang	1453
HORST		400	H. Schothorst	1150
JABA	*	200	J. Baas	469
JUTLAND		357	J. Kuipers	505
KAAP FALGA		378	J.V. Eckhardt	5
LENA	*	383	Zeev. Zaandam	996
ORANJE		231	C. Lenten	605
PACIFIC		362	C. Tammes	945
PASCHOLL	*	257	K. Schipper	695
PATRIA		343	H. Groen	1400
REIGER	*	155	G. Blaauw	392
RIAN		232	D. Buining	257
RIKA		197	J. Kunst	495
RUJA		175	P.H. Fekkes	300
SAN ANTONIO		410	Hammerstein	484
SURSEM CORDA		199	F. Drijfhout	370
TILLY		382	Zeev. Zaandam	602
TINY	*	351	J .de Vries	261
TWENTE		239	H.J. Timmer	1139
VREDE		400	W.H. James	473
ZEUS	*	200	G. WAKER	601
		11016	Totaal	22498

*Van de schepen gemerkt met een * waren de kapitein-eigenaren mee overgekomen doch ten tijde van voornoemde evacuatie mochten zij niet aan boord zijn, noch hadden zij daarover enigerlei zeggenschap. Na afloop der evacuatie keerden zij weer op hun schepen terug.*

De voornoemde operatie had veel van de schepen gevergd. Ze werden echter allemaal weer in originele staat teruggebracht voor rekening van de admiraliteit. De abrupte verwildering van hun schepen had bij de kapiteins veel kwaad bloed gezet. De herstel-werkzaamheden duurden vele weken, soms maanden en deze ledigheid werkte ook averechts op het moreel van de opvarenden. Het was opvallend hoevee1 schade er in die paar dagen aan de schepen vaak door oneerdeelkundige bediening van het bij elkaar getrommelde marinepersoneel was toegebracht. De noodzaak van deze haastige improvisatie wettigde echter de snelle versnippering van de normale bemanning.

Het betekende dat een kleine 23.000 soldaten aan krijgsgevangenschap ontkwamen. Het totaal van geëvacueerde soldaten bedroeg ruim 300.000 man. De Nederlandse schepen waren uiteraard niet de enige vaartuigen die aan de-evacuatie deelnamen. Wel was het zo dat ze door hun geringe diepgang en wendbaarheid tot zeer dicht onder de wal konden komen.

Bronnen: Naval Staff (trade division)
The epic of Dunkirk (Hurst & Blackett London 1940)
Eigen notities en persoonlijke informatie

Ter beveiliging van de toegangen tot grote havens in Engeland en met name de Thames en Mersey (London en Liverpool) had men aanvankelijk een vijftiental Nederlandse kustvaartuigen uitgerust met grote sperballonnen (niet te verwarren met het kleinere type dat elk schip later had via een blok in de mast en een rondsel op een der lieren). Nadat men de masten van onderstaande schepen had verwijderd werd een grote lier opgesteld en gingen de Nederlandse opvarenden in de meeste gevallen van boord om plaats te maken voor personeel der R.A.F. die in alle gevallende installatie bedienden en verantwoordelijk waren. Later werden er in de riviermondingen torens gebouwd waarop veelal afweergeschut was geplaatst. Daardoor konden deze schepen later weer van hun normale laadgerei, lieren en bomen worden voorzien en weer gaan deelnemen aan het normale oorlogsvervoer. Op de Mersey waren onderstaande schepen gestationeerd. Meestal verbleven ze overdag op de rede van Birkenhead en begaven zich tegen donker worden naar hun aangegeven polities buitengaats voor de ingang van rivier.

Scheepsnaam	Eigenaar	Gevestigd te	Dienst gedaan van	Dienst gedaan tot
ALBATROS	L. MEERTENS	Delfzijl	29-7-1940	einde 1942
AMAZONE	J.H. VOS	Hoogkerk	23-11-1940	einde 1942
BRANDAR1S	J.J. TUIL	Delfzijl	23-11-1940	einde 1942
CASTOR	N. MULDER	Groningen	25-7-1940	einde 1942
DUURSWOLD	A. LENTING	Steendam	25-7-1940	einde 1942
FIAT	P. HEKMAN	Groningen	25-7-1940	einde 1942
HELENA	J. PRONK	Groningen	19-8-1940	einde 1942
HILDA	G. ZOUTMAN	Delfzijl	23-11-1940	einde 1942
JACOBA	L.&B. SERNE	Haarlem	23-11-1940	einde 1942
JC	G. Pepping	N.Buinen	25-7-1940	einde 1942
JUPITER	J. WILTENS	Hoogezand	23-11-1940	einde 1942
MUDO	S. DOST	Groningen	31-7-1940	einde 1942
RIAN	D. BUINING	Groningen	23-11-1940	20.12.1941
SATURNUS	A. de BOER	Delfzijl	27-8-1940	29.1.1941
WESTLAAN	H. van de LAAN	Groningen	31-7-1940	einde 1942

11 Noot van de bewerker van het manuscript

Bij het bewerken van de tekst is gebleken dat de oorspronkelijke hoofdstuk-opgave 11 tot en met 20 niet overeenkomen met de uitgewerkte teksten en hoofdstukindeling van het manuscript. Veel van de tussenliggende hoofdstukken zijn zelfs niet benoemd, een duidelijke tekst-afbakening is niet gevonden, wat ruimte laat voor een vrij interpretatie van de bewerker.

De oorspronkelijke hoofdstuk-omschrijvingen: "Het bemannen en uitrusten der scheper. Een falend beleid", Verzinsels en werkelijkheid – Propaganda en leugens om bestwil ?", "Totale oorlogsvoering – Franse honneurs – Plymouth front-lijnstad", "Leven met de Engelse vrienden in de nood", "De moeder des vaderlands, een symbool van Moed, Trouw en Volharding", "Keerpunt en begin van het einde, maar de weg was nog lang", Normandië en Brittany, K.H.V. opnieuw de missing link ?", "Veranderende moraal en de gevolgen – contacten met Nederland", "Victory, ondanks desillusie – kritiek op de veldheren" en tot slot "Thuisvaart – weerzien en teleurstellingen" zijn allen samengevat tot hoofdstuk 12 genaamd; "Het beste ervan maken". Een titel welke naar de mening van de bewerker synoniem staat voor de resterende tekst, de beleving welke de schrijver wilde overbrengen en rechtdoen aan de inspanning van de schrijver.

De bewerker

12 Het beste ervan maken

Onder het gedwongen beheer van de Nederlandse scheepvaart en Handels Comité gebracht die de schepen in bulk aan het "British Ministry of War Transport" verhuurde. In wezen was er in Engeland hetzelfde gebeurd door de Britse Regering met het grote verschil dat de Engelse kustvaartrederijen in dit geval het management zelf mochten doen. Uiteraard op aanwijzing van het B.M.O.W.T. In feite bleven de Engelse reders Onder bepaalde voorwaarden dus baas in eigen huis. Het "Ministry" verdeelde dus de vele Nederlandse schepen over de Engelse rederijen en ondernemingen die ook in normale tijden het kustverkeer of de korte vaart uitoefenden. Zo kwamen de Nederlandse kustvaartuigen als stiefkinderen vaak onderdak. Het is goed om daar even bij stil te staan, want veelal werden ze tevens nogal stiefmoederlijk behandeld. Om een voorbeeld te geven, zo was de “Confid” ingedeeld bij de Tyne-Tees Steamship Company (T.T.S.C). Dit was een rederij met vaste diensten op London en het continent. Men had al eerder paar een schepen verloren en de “Confid” was dus een soort aanvulling. Maar wat niet zeggen wilde dat men ook hun werkzaamheden verrichtte. Er moest ook gevaarlijk werk worden gedaan en dat was de vaart op het Engels Kanaal vanaf de Oostkust en dan voorlopig via Dover. Waar men uiteraard niet zo vaak de schepen van de T.T.S.C. zag varen. In een later stadium van de oorlog kwam de “Confid” bij de Bristol Steam Navigation Company (B.S.N.C.) in "management". Ook die rederij had kort vaart schepen, doch die ook nooit of zelden in het Engels kanaal werden gesignaleerd. Het voorgaande was slechts de ervaring met schrijvers schip en dit lag niet veel anders met overige K.H.V. schepen onder Nederlandse vlag. Als men later dan ook een kustkonvooi het Engels Kanaal zag binnenvaren dan was het vrijwel steeds zo dat minstens de helft uit Nederlandse schepen bestond doch vaker meer en soms wel voor twee-derde. Het was dus duidelijke zaak dat men de eigen schepen spaarde ten koste van de "ministry-boats" zoals men de Nederlandse schepen betitelde. Het is goed dit hier te vermelden, want het werd de achtergrond van veel moeilijkheden in later jaren. Zie ook het proces tegen kapitein Buining onder de vaarplichtwet elders in dit boek.

Aanvankelijk waren er al meteen een aantal kneusjes. Dit waren schepen die eigenlijk niet honderd procent geschikt waren voor het ruwe kustwerk. Daarnaast word door het vrijwel stopvallen van de G.H.V. op London en andere oostkust havens, de Clyde met Glasgow, de grote en veilige haven voor aanvoer van overzee. Ook dit moest naar elders worden vervoerd, naar de verdere bestemmingen via de vele havens en haventjes die Engeland en Schotland rijk zijn, daar het verenigd Koninkrijk vrijwel niet over binnenlands waterverkeer kon beschikken en het railvervoer het interne transport eenvoudig niet aankon. Uiteraard was het vervoer over de weg toen nog lang niet wat het later zou worden.

Ook na dat eerste jaar bleef de vaart op de Zuidkust. Deze breidde zich zelf zeer sterk uit. Vooral toen Engeland over meer vliegtuigen ging beschikken. Want het betekende grotere vliegvelden of uitbreiding van bestaande velden en vooral in Cornwall. Het betekende langere “runways” voor de grotere Lancasters, de beroemde bombardementstoestellen. Ook daarbij waren de Nederlandse coasters betrokken. Want alleen zij waren in staat om de fijngemalen graniet uit de bijna ontoegankelijke "quarries" achter de Manacles, een rotsachtig kustgebied, op te halen en naar de "Dynamite quay" in Truro te brengen. Juist weer vanwege de diepgang, waar de stoombootjes gewoon niet toe in staat waren want in de dode tijden, dus als het water bij vloed niet hoger steeg dan drie meter, konden die aftandse Engelse schepen daar niet terecht. Zo doende voeren de “Heron”, de “Wegro” en de “Confid” maandenlang in deze “trade”. Het waren slechts korte reisjes van enkele uren waar scherp op de tijd gelet moest worden en tevens op de geringste weersverslechtering. Omdat bij de minste zeegang, deze “quarries” onbereikbaar waren. De schepen werden dan binnen een uur volgespoten met drie a vier honderd ton gemalen graniet en vertrokken dan meteen bij hoogwater met open luiken. Voor het dichtleggen was dan echt geen tijd. Ook dat was een kwestie van risico nemen. Want vaak lagen de schepen daarbij ook wel over hun merk of met slagzij. Doch het ging altijd

goed. Was men enkele uren later in Truro gearriveerd, wat alleen mogelijk was tijdens springtij, dan stonden er al lange rijen auto's te wachten om de lading over te nemen. Anders werd pas bij de volgend tij omhoog gevaren. Meestal gebeurde dat zonder lood aanwijzing, vooral als men er bekendheid had opgedaan de met omstandigheden en mogelijkheden. Het was mooi werk, vooral als je eens een kijkje mocht nemen op de vliegvelden. Je zag dan waar men mee bezig was.

Als het alweer daglicht was geworden moesten de straten en wegen weer begaanbaar worden gemaakt.

Plymouth, april 1941.0p de ochtend na een der 59 luchtaanvallen. Rokende puinhopen, dood en verwoesting, ruïnes. Dit was een der havensteden waar schrijver regelmatig met zijn schip verkeerde. Om het schroot af te voeren en hoognodige voorraden brandstof en andere goederen aan te voeren. Plymouth was niet de enige stad langs de zuidkust die dit lot onderging.

De Clyde was echter beslist geen vakantieoord. Wel werd het later een gebied waar men wat meer toezicht op de mensen en ook schepen hield. Er ging tenminste menige kapitein naar toe die iets op zijn kerfstok had wegens geknoei met geld of andere zaken. Het heette daar later "beschutte dienst", omdat er uitgezonderd in het begin, geen oorlogsgevaar bestond. Er gingen althans geen schepen verloren ten gevolge van het oorlogsgeweld. De wat solidere schepen voeren vanaf de "Clydeports" op Noord Ierland of de Schotse eilanden en soms rond naar de Noordoostkust van Engeland. Anderen voeren van Glasgow op de Westkust of zelfs nog verder naar zuidkust, terwijl een aanzienlijk aantal de Clyde helemaal niet afkwamen. Zij dienden daar soms als bunkerschip voor de in die tijd nog vele stoomschepen die steenkool stookten. Weer anderen dienden als lichters voor de schepen die niet verder konden komen als de "Tail of the bank", een ankerplaats voor de monding van de Clyde. Dit ingeval dat Glasgow geen ligplaatsen meer tot de beschikking had, wat vaak het geval was in die jaren.

De inspanning om al het mogelijke schroot te verzamelen had grote voorrang. Hier ziet men luchtmachtpersoneel bezig om een voormalige muziektent of te breken en het "scrap-iron" te verzamelen.

Op bovenstaande foto's ziet men dat deze grondstof voor de wapenindustrie hoge prioriteit had. Nog voor dat de ruïnes waren geslecht werd het al verzameld en afgevoerd. De vele blindgangers werden door de opruimingsdienst onschadelijk gemaakt. Door ze van hun springladingen en verdere inhoud te ontdoen was het een welkom materiaal om ter zijner tijd weer te worden omgesmolten. "To hit back"!

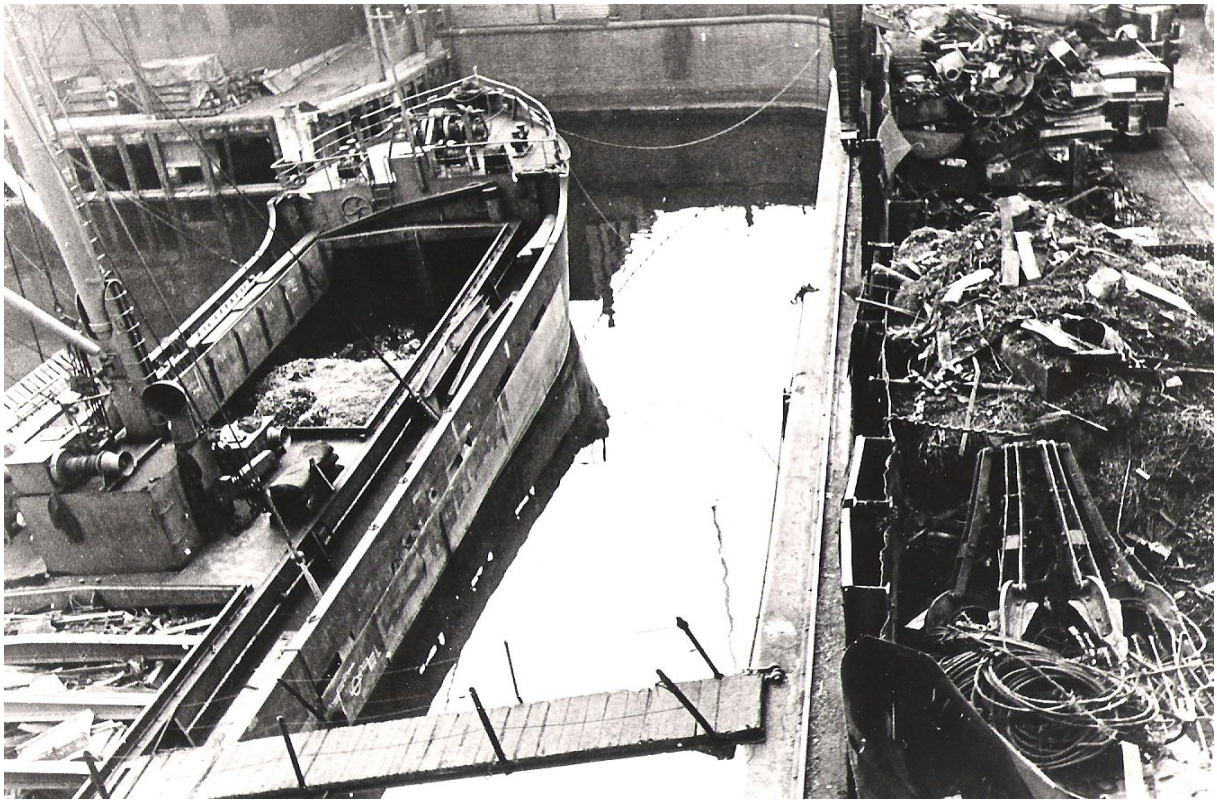
Naast de distributie van overzeese goederen kwam dan het interne vervoer. Dit was destijds hoofdzakelijk steenkool van de Noordoostkust en Wales naar de Zuid- en Zuid-oost kust, waar het overgrote deel van bevolking woonde naast de grote steden in de Midlands. Zo werd London wat de gasfabrieken en de elektrische centrales betrof vrijwel geheel gevoed met steenkool dat per schip werd aangevoerd. Voor de Zuidkust was het niet veel anders. Aldaar verkreeg men de steenkool hoofdzakelijk uit Wales. Van London was een vrij drukke vaart met schroot op de hoogovens van de Tees en tevens ging er veel leem naar toe voor de gieterijen. Ook dit was echt het werk van de kleine Nederlandse schepen die overal konden komen waar de logge Engelse stoombootjes het moesten laten afweten. Want desnoods kwamen ze ook waar vaste bruggen over de rivieren lagen. Want dan kwamen de strijkbare masten weer goed van pas. Zo lang er maar een meter of drie water stond met hoog water dan wisten de Nederlandse schepen daar wel lading weg te halen of te brengen.

Zo haalden ze uit Cornwall soms het graan uit de pakhuizen aldaar op en brachten het dan naar Cardiff om te worden vermalen, of omgekeerd voeren ze met het meel voor dagelijks brood weer terug. Zo als er op de Clyde veel "intern" werk werd verzet, zo gebeurde dit ook elders en kon het gebeuren dat sommige schepen vrijwel doorlopend in "dead men alley" of wel de "dodemansteeg" voer. Want daar leek het Engels Kanaal aanvankelijk zeer veel op. Want al in de eerste maanden werden daar schepen zwaar beschadigd gedurende luchtaanvallen op zee. Bekendheid kregen in deze de “Omlandia”, “Bill S”, “Miesisurte” en minder de “Hondsrug”, “Friso”, “Despatch”, “Confid”en de “Zeus”. Terwijl juist deze laatsten er min of meer permanent heen en weer voeren.

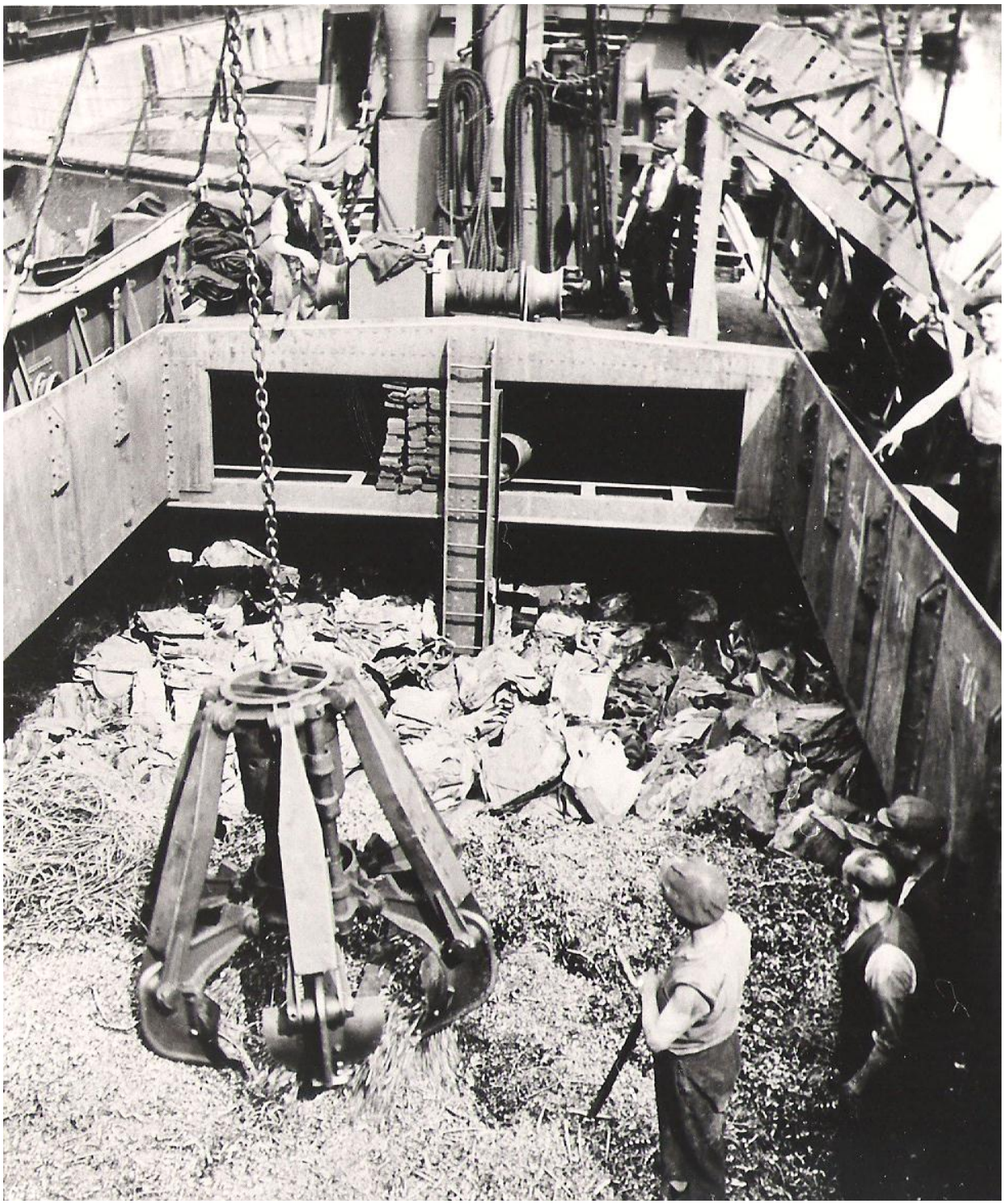
Meestal werden bouwstoffen opgehaald uit de steengroeven van Cornwall voor herstel-werk in Portsmouth, Southampton of London en ging er cement van Wight naar Plymouth en verder weg. Ook al weer om schade te herstellen na de bombardementen. Een heel waardevolle maar onaanzienlijke "commodity" vormde oud ijzer oftewel schroot. Op zich was het een waardevolle goed in die dagen. Vooral nadat het Britse leger in de late Meidagen zonder uitrusting en vaak slechts in hun zwembroek waren teruggekeerd. “Scrap iron" werd overal verzameld en in deze was de systematische aanvallen op de Engelse steden langs de zuidkust het enige goed wat er mee werd bereikt. Want vaak nog voor dat men de wegen begaanbaar maakte werd het schroot al verzameld en afgevoerd. Soms werd gemeentepersoneel of zelfs onderdelen der strijdkrachten ingezet om railing en hekken van parken te slopen. Van ijzer vervaardigde muziekkoepels en omheiningen, tot zelfs het kleinste conservenblikje werd opgespaard om te worden afgevoerd naar de steeds maar hongerige staalfabrieken die de zo hoog nodige grond-stoffen moesten leveren voor nieuwe wapens, want Engeland had vrijwel niet meer. Om zich te verdedigen ingeval de Duitsers ooit in Engeland zouden landen, en waar een ieder het over had in die dagen. In het begin was het allemaal nog al verwarrend. Want al heel gauw lagen de schep die aan “Dynamo” en “Cycle” hadden meegedaan stil. Sommige schepen waren in die paar dagen zo toegetakeld, dat het weken zo geen maanden vergde om ze weer vaarklaar te maken nadat de marine jongens er slechts een weekje mee hadden gevaren. En dan nog zonder dat ze een luchtaanval hadden ondergaan. Het ging hier om een dertigtal schepen, want men had er ook een aantal verloren. Daaronder waren de “Alice”, “Sursum”, “Gorda”, “Horst”, “Lena”, “Twente” en de “Hebe”. Zo ont-stond er voor de nog varende schepen en waaronder ook de “Confid” een regelmatige vaart op de Zuidkust vanaf de Oostkust. Heen met kolen van Blyth naar Plymouth, met macadam (graniet) naar London retour en van London weer met schroot of Leem naar de Hoogovens van Middlesborough. Soms was het niet verder als de Thames en dat alles ging ook nog vaak "independent" langs de "inshore" route. En toen uiteraard nog slechts lichtbewapend. Hooguit had men een enkel machinegeweer tot de beschikking om eventueel terug te schieten. Dit was dan nog in de maanden Juni en Juli. Toen men de handen kennelijk nog vol had aan het najagen van de wegvluchtende of zich over-gevende Franse legers.

Sommige reizen scheen het alsof er opnieuw een soort schijn-oorlog was begonnen, want er was althans op zee weinig luchtactiviteit. Helaas was dit maar schijn, want onbarmhartige luchtaanvallen zouden spoedig volgen nadat de Luftwaffe alle tijd had genomen zich op de Franse vliegvelden te installeren. Het bleek inderdaad stilte voor de storm te zijn geweest en brak het geweld op zee plotseling met in alle geweld los.

Maar na augustus 1940 werd al het verkeer via Dover echter stilgelegd. Het was daarbij tevens duidelijk gebleken dat de Luftwaffe systematisch de scheepvaart bestookte en aansluitend de vliegvelden landinwaarts. Want in korte tijd vonden er aanvallen op kustvaartuigen plaats in die maand. Het geval met de "Omlandia", "Miesoill S", "Escauti" en "Surte" zijn elders beschreven omdat het doden en gewonden betrof. Soms het verlies van het schip, doch talloos waren de aanvallen op de slecht bewapende schepen in die eerste maanden die geen aandacht kregen of zelfs werden gemeld. Men moet zich daarbij goed voorstellen dat de Franse wal op een normale dag goed zichtbaar was en dat het omgekeerde al net zo'n logische zaak was. En tussen die twee wallekanten voeren de Nederlandse coaaters. Soms als drijvende schietschijven voor de oppermachtige Luftwaffe. Ongeveer terzelfdertijd bleek de akoestische mijn haar intrede te maken. Ook wel tril mijn genoemd. Dit wapen was juist speciaal gericht was tegen de motorschepen. Het principe van deze mijn wordt elders beschreven. Het betekende dat de haveningangen nog gevaarlijker werden dan ze door de magnetische mijnen al waren voor de Nederlandse coasters als ze met hun ladingen staal en schroot de Tees of Tyne binnenvoeren. Het betekende dan dat ze door een stoomsleep-boot werden binnengesleept vanuit het diepere water tot in de haven. Dieper water werd gerekend te zijn als er meer als twintig vadem (ca 36 meter) water onder de kiel was. Dit was een kostbare zaak en was tijdrovend.



Het vuile maar wellicht belangrijkste werk van de Nederlandse kustvaart in oorlogstijd in Engeland. Het oud ijzer, schroot en gesloopte metaal, tot samengeperste conservenblikjes toe, van alle mogelijke hoeken en gaten naar de staalfabrieken en hoogovens vervoeren. Waar de wapens werden gesmeed waarmede de oorlog tenslotte werd gewonnen. Foto Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie.



Daarom besloot men om de door stoommachines voortbewogen schepen naar de Oostkust te sturen en de motorschepen meer vanaf de westkust op het Engelse kanaal te laten varen, waar het gevaar van trilmijnen blijkbaar geringer was door het diepere water. Bovendien speelde het mee dat het via Dover dermate gevaarlijk werd in het verkeer tussen Oost- en zuidkust, dat men besloot om de Straat van Dover voor al het verkeer af te sluiten. Aanvankelijk betekende het dat er voortaan via Schotland, dus helemaal rond de Britse eilanden, van de Tyne met bijvoorbeeld steenkool naar het Engels kanaal werd gevaren.

Wat ongeveer een week duurde in plaats van paar dagen. En retour was het al net zo. Dan werd de steenslag van Plymouth via de Noordpunt van Schotland naar London gebracht. Wat ook al zeer tijdroven was. Dit duurde tot voorjaar 1941. Het is nodeloos te zeggen dat het slechte weer in de wintermaanden rond die duistere kusten zeer veel van het uithoudingsvermogen van bemanning vergde. Menigmaal moest een beschutte ankerplaats worden opgezocht als voortgang niet moor mogelijk was.

Ook dat gebeurde in het volslagen duister met geen andere middel dan de zintuigen. Het was tevens duidelijk dat dit geen werk voor ouderen of bejaarde kapiteins was, omdat men namelijk vaak veel en soms grote risico's moest nemen Om slechts enkelen te noemen. Zo vond men in dit bedrijf veelvuldig de “Dina”, Cateli”, “Caribia”, “Sumatra”, “Amazone”, “Brabant”, “Jacoba”, “tilly”, “thor”, “Noordkaap”, “Akinia”, “Bernina”, “Depa”, “Express”, “Wilda”, “Hondsrug”, “Zeus”, “Friso”, “Eagir”, “Noordstra”, “Amazone” en de “Vida” in de kustkonvooien of "Groups". Compleet is deze opsomming nog lang niet. Het waren slechts die schepen welke vrijwel wekelijks rond de Zuidwestpunt van Engeland voeren. Er waren tientallen andere schepen die er incidenteel ook wel kwamen. Voornoemde schepen waren teven de vaartuigen waarvan men zelden of nooit iets hoorde. De meeste van deze kapiteins dopten hun eigen boontjes. Ze hingen ook niet elke reis aan de telefoon met lange verhalen of allerlei smoesjes of uitvluchten. Globaal kon men dat zeg van een absolute meerderheid. Aanvankelijk zo ongeveer een 150 schepen die constant in bedrijf waren.

De kustkonvooien van de zuidwestkust op de zuidkust, dus van het Bristol kanaal op het Engels Kanaal, bestonden dan ook hoofdzakelijk uit Nederlandse motorscheepjes. Van de dertig schepen die om de andere dag rond Lands End voeren waren er meestal ongeveer twintig met rood wit en blauw getooid. De overige waren de typische engels "colliers" die op de centrale van Portsmouth en Shoreham voeren. Deze vaartuigen namen meestal de kop. Er om heen gegroepeerd waren dan de Nederlandse schepen.

Zij haakten onderweg dan af als ze dwars van Falmouth of de vele kleine haventjes waren gekomen. De moeilijk bereikbare vooral, zoals Newlyn, Penzance, Par of Fowey. Maar ook Dartmouth, Torquay of Teignmouth, soms in de kreken en uithoeken van het eiland Wight. Min of meer permanent waren de “Doggersbank”, de “Friso”, “Zeus”, en de “Hondsrug” in het Engels Kanaal. Hun taak was het om de forten van drinkwater en, voorraad te voorzien. Qok de 'Despatch” was in deze zeer actief. In een later-stadium van de oorlog ook de “Wilda”, maar zij kwamen zelden of nooit in de schijnwerpers van het dagelijks nieuws.

Geleidelijk aan was echter wel de bewapening en de protectie verbeterd en aanzienlijk uitgebreid, wat dan ook dringend nodig was in dat eerste kritieke oorlogsjaar, toen Engeland op alle fronten in de verdediging was gedrongen. Toen het een kwestie was van stand houden. Een zaak van overleven of niet. En waarbij het misschien maar goed was dat niemand wilt hoe slecht de kansen in werkelijkheid waren. Zo als ook al elders in dit boek is beschreven, was het einde van de Reis beslist niet het einde van de beproevingen op zee. Want juist langs de zuidkust werden de steden Plymouth, Southampton en Portsmouth vrijwel doorlopend gebombardeerd. De artillerieduels over het Engelse kanaal vanaf de Franse wal kwamen veelvuldig voor. Van een rustige nacht in de haven na, een behouden reis kwam dan ook meestal weinig terecht. Doch ook daar wende men min of meer aan. Het was zelfs verwonderlijk hoe snel men leerde leven met deze beroerde toestanden. Soms liep de lossing in het honderd.

Want als de arbeiders de hele nacht in touw waren geweest bij de luchtbescherming, vrijwillige brandweer of reservepolitie, zo waren ze de volgende morgen beslist niet zo heel vlug met het lossen van de schepen. Als ze dan al kwamen opdagen. Wie ’s nachts in de haast zijn brandende huis had moeten verlaten kwam zeer zeker niet op zijn werk. Hoe alles nog bleef draaien was vaak een raadsel. Tenslotte moest iedere dag het puin van voorgaande nacht terzijde worden geschoven om de wegen begaanbaar te maken.

Doch dat alles is een verhaal apart. Aanvankelijk werd er goed gevaren en niet onnodig stilgelegen. Dit vind zijn oorzaak in het feit dat de meeste kapiteins er van uitgingen dat ook volgens de bekendmakingen van de Shipping er op een soort Timecharter-basis werd gevaren. Wat betekende dat als men stillag er ook "off-hire" kon ontstaan. Het zelfde uiteraard bij machineschade of storingen. Daarom zaten de meeste kapiteins er dan ook achter aan dat hun machinisten zo voorzichtig mogelijk met de motoren omgingen. Meestal kwam dat neer op een goed samenspel. Er werd bijvoorbeeld niet onnodig lang met vol vermogen gedraaid maar meestal tien procent van het maximum aantal omwentelingen daar onder. Soms was het verleidelijk om daar van af te wijken als het om het eigen belang ging.

Dat men nog net een tij of sluis kon halen in plaats van een halve dag liggen wachten om binnen te komen. Berucht was het konvooivaren, en dan speciaal wanneer er stoom-schepen bij waren. Regelmatig werden daar de vuren schoongemaakt wat betekende dat de snelheid niet steeds constant was, in tegenstelling tot de motorschepen waar dit veel stabieler was. Zat men dan in het duister achter zo een rook en stank-maker aan, zo kon het gebeuren dat men er bij duister bijna boven op zat. Anderzijds gebeurde het dat zo een stoomschip het opeens op een lopen zette en het hele konvooiverband uit elkaar trok. Want meer dan een mij1 of acht per uur konden de meeste Nederlandse schepen niet opbrengen. Deed men alsnog een pogingen daartoe, dan betekende het over de maximum toeren draaien, wat uiteraard een langere levensduur van de motoren niet ten goede kwam. Afgezien dan nog van het grotere risico van storingen. Soms gaven de wal-machinisten het advies om toch vooral niet te hard te draaien maar vaak kon dat niet anders. Je kon dat ook de commodores van de konvooien niet wijsmaken. Soms lag men uren lang te leuteren of draaide "dead slow" om daarna het sein “K 9” te hijsen. Wat betekende; snelheid konvooi negen mijl. Maar wat de kleinere schepen bij enige zeegang beslist niet konden opbrengen.

Met gevolg dat het hele konvooi uit elkaar geraakte. Dit ondank de escortes die als nerveuze schaapshonden rond de schepen joegen, en maanden "more speed" of “keep closed up'. Waarbij zij met hun snelheid goed praten hadden en ook de commodore, die zich meestal op het snelste en comfortabelste schip bevond. Wat wist dergelijke lui feitelijk af van de problemen van een kapitein van een klein schip? Als zij tegen een koppige zee op moesten torne. Op zich was ook dit een oorzaak van veel irritatie. Wat vooral later veel aanleiding tot conflicten met de "Naval Control" was. Want waarom was het altijd een eerzuchtige Engelsman die het konvooi dirigeerde, terwijl het voor meren-deel uit Nederlandse schepen bestond? Uiteraard waren de "pubs" na binnenkomst de ideale plaatsen waar de kapiteins de problemen onder een biertje bespraken. Vaak kreeg het de vorm van een vergadering. Op deze wijze werd dan ook de kapiteinsvereniging “Oranje” geboren doch dat was meer dan een reactie op de maatregelen van de regering.

Na de oprichting van de Shipping en het in beheer nemen, wat op zich zelf een zeer drastische stap was, en wat op de G.H.V. geen of veel minder problemen verwekte. Daar toch was men van huis uit gewend aan rederij-hiërarchie, doch wat de doorsnee K.H.V. kapitein volkomen vreemd was. Door de kleinschaligheid en sterke vereenvoudiging was het administratieve gedeelte en ook de loonadministratie heel eenvoudig gehouden. Men maakte er zo weinig mogelijk werk van. Daarvoor had elke kapitein bovendien zijn boek-houder aan de wal. Als een echt klein ambachtelijk bedrijf en wat de doorsnee Kapitein-eigenaar steeds had uitgeoefend. “Oranje” kwam echter vrij snel uit de kroegsfeer en na een paar "schandaaltjes" besloot de Shipping tot opname van een paar bestuursleden van deze vereniging in de leiding. Maar waarmee alleen maar het zwijgen was opgelegd. De Heer Kuur en ook Blankert dansten tenminste geheel naar de wensen van de Heer Bohlken en zijn opdrachtgevers, zo als reeds elders is vermeld. Het betekende dat de kapiteins konden kankeren zo veel als zij maar wilden maar dat de Shipping zich van dat alles niets aantrok, ook niet de Naval Control. Met het toenemen van storingen en vooral op de Clyde, noopte dit de Shipping om daar een soort reparatiebedrijfje in eigen beheer te nemen. Een aantal kundige machinisten probeerden daar dan de motoren aan de praat

te houden. Elders had men machinisten van de varende schepen afgehaald om ook op de overige schepen op de kust toezicht te houden. Wat op zichzelf niet veel hielp. Want motoren zijn machines die veel sterkere slijtageverschijnselen vertonen als stoommachines, wat betekende dat er regelmatig versleten onderdelen moesten worden vervangen doch die er na een poosje niet meer waren omdat de reserve aan boord was uitgeput. Daarna werd het improviseren en oplappen. Soms namaken van onderdelen doch die niet voldeden.

Kennelijk omdat men niet de juiste werkwijze of de originele fabrieksgeheimen niet kende of soms niet de juiste gereedschappen bezat. Het bleef dus steeds maar improviseren en wat met wat fantasie soms ook nog lukte. Soms werd het onmogelijk om zo verder te varen en lagen de schepen gedurende lange periode stil. Vooral als ook de machinisten en kapiteins het allemaal wel geloofden en vertikten om met een gammele motor naar zee te gaan. Jaren lang had men in Engeland de deur gesloten gehouden voor de import van buitenlandse motoren en onderdelen daarvan. Dit nu begon zich te wreken. Vooral bij de schepen met de Nederlandse Brons motoren en dan het tweetakt-type.

Deze motoren waren zeer kwetsbaar bij grote temperatuurverschillen. Liep zo een motor slechts heel kort zonder koelwater en daarna weer met de volle plens er op, dan scheurden vaak de cilinderwanden. Men trachtte deze in Engeland na te maken maar dit werd nooit een succes. Het kostte alleen maar smakken geld. In een later stadium smokkelde men onderdelen van verstuivers voor deze motoren uit Nederland via Zweden naar Engeland. Erg hoog was het peil van vakbekwaamheid der motordrijvers niet. Ervaren waren slechts enkelen die kans zagen om een motor het toekomende onderhoud te geven door een regelmatige "overhaul". Daartoe bezat men bovendien ook niet veel animo als het schip eenmaal in de haven lag. Op hulp van de wal mocht men helemaal niet rekenen. Een goede dieselmonteur was in Engeland dan bovendien ook nog een zeer schaars artikel. Zulke vaklui waren uiteraard allemaal ingezet bij de militaire installaties en in de wapenindustrie of de marinewerven. Wat overbleef was meestal niet het bekwaamste personeel.

Helaas waren zeer veel schepen juist met de toen nog zeer kwetsbare motoren der Brons fabrieken uitgerust. Om met een schip naar de Clyde te worden gestuurd was later geen bewijs van goed gedrag. Want naast de onbetrouwbaarheid van sommige motoren, was de Clyde ook de plaats waar een aantal kapiteins onder curatele kwamen te staan als ze in de knoei waren gekomen met geld. De bemanning mochten zich voortaan niet meer zelf uitbetalen, want dat deed de Shipping dan wel voor hen. De kapitein die vanwege te grote opnamen in de schuld stond moest deze door wekelijkse inhoudingen eerst maar eens goed maken. Men stuurde er ook personeel heen dat op de kust de vereiste capaciteiten miste in momenten van gevaar, of ze hadden een poosje het "op hun zenuwen" gekregen. Wat veelal veroorzaakt was door te overmatig gebruik van alcohol. Gelukkig waren dat niet veel collega's, hoewel het meestal wel de grootste druktemakers waren. Niettemin ging er zeer een slechte roep uit van de Clyde. Zo overkwam het kapitein Houwerzijl, dat ook zijn schip na een schade aan de motor naar de Clyde werd gerangeerd. Na een luchtaanval stond de machine kennelijk uit lijn waardoor met moeilijkheden had gekregen. Daarom ging de "Strijd" ook naar de Clyde. Doch Houwerzijl vertikte het om daar notabene met zijn eigen bezit dienst te doen. Anderzijds was het niet zo een halfhartige man als meerderen van zijn collega's als kapitein-eigenaar, die namelijk op niet meer zo vaderlandslievend waren toen hun schip aan de vaart was onttrokken, was vergaan of geen dienst meer kon doen. Houwerzijl vroeg daarom prompt om overplaatsing en deed tot het allerlaatst zeer actief dienst, ook vooral in de Normandische operaties.

Toch was het altijd op de Clyde wel uit te houden zij het een blamage voor hen die met geld hadden geknoeid. Erg veel gezag bezat men uiteraard daarna niet. Wellicht vraagt men zich of hoe zo iets mogelijk was. Maar dit kwam omdat opnamen vrij vlot konden worden gedaan bij de agenturen die het op hun beurt declareerden bij de managers. Van-daar ging het via het Ministerie naar de Shipping en zodoende duurde het vaak enkele maanden voor men in de gaten had dat een bepaalde kapitein te veel geld opnam. In dergelijke gevallen werd er dan snel ingegrepen. Schrijver heeft een hunner goed gekend. Hij hield er van om het bekende goede Heertje te spelen, vooral tegenover de dames die hij rijkelijk voorzag van "presents". Soms krabde hij zich wel eens achter z'n oren maar hoopte dan steeds dat er nog eens een fikse bom op de Londense Shipping zou vallen of dat de hele boekhouding zou verbranden wat uiteraard nooit plaats vond. Het viel toen niet mee om van een paar pond per week nog langer de grote jongen uit te hangen. Een andere kapitein kreeg het op zijn zenuwen toen hij in de verte een schip zag dat door een vliegtuig word aangevallen. Deze man schrok daarvan zo erg dat hij opeens niet meer kon praten. Gelukkig had hij een goeie en bekwame stuurman, en deze bracht het schip in Penzance binnen. Aldaar werd de schrikachtige kapitein van boord gehaald en later naar de Clyde gestuurd. De grondoorzaak was ook hier misbruik van alcohol, wat als bekend, in dit geval als een zenuwenvergift werkte. Later kwam hij weer terug van de Clyde. Ook daar had hij zich zelf niet in bedwang kunnen houden, doch aldaar had zijn broer, een kapitein-eigenaar, hem de hand boven het hoofd gehouden. Later kreeg hij een gemakkelijke dienst tussen Wales en Noord Devon. Op het laatst meldde hij zich ook nog als "vrijwilliger" voor Normandië maar nog vóór de zesde juni had hij zich ook daar al weer onmogelijk gemaakt. Zelfs zijn speciaal voor de gelegenheid gekocht uniform kon dat niet voorkomen. Toen de oorlog voorbij was werd ook hij uiteraard door de reder van het schip waar hij mee was weggevaren bedankt, overigens terecht. Om begrijpelijke redenen zijn hier niet de namen van desbetreffende personen genoemd, doch zijn deze wel bekend bij schrijver.

Toch was de Clyde beslist geen bannelingenoord of zo iets. Het heette officieel “beschutte dienst”. Er waren schepen aldaar die echt niet geschikt waren voor het rauwe kustwerk en dat gold ook voor het personeel. Zo zat kapitein Mulder aldaar voor de Shipping aan de wal in een of andere functie. Deze man was werkelijk een ziek mens. Hij had overigens een zeer kordate echtgenote die hem in veel zaken bijstond. Op zijn manier vervulde hij een nuttige functie en dat hij er slecht aan toe was bleek later wel heel goed. Niet zo heel lang na de oorlog overleed hij op nog vrij jeugdige leeftijd. Maar het werkelijke brein van de personeelsafdeling zetelde in London en dat was de heer van Gelder. Hij stak, in figuurlijke zin, eigenlijk met kop en schouders boven de overige aanwezigen uit. Hij had al menig pak slaag geriskeerd van een of andere ontevreden zeeman, doch daar had hij zich niets van aangetrokken. Wel had hij in het begin een soort lijfwacht naast zich gekregen. Hij wist echt wel z’n mannetjes uit te zoeken als hij iemand nodig had. Een voorbeeld daarvan was toen de toenmalige Minister Steenberghe een bezoek aan de Shipping bracht ter gelegenheid van de instelling van het “custodianship”, waarbij hij kennis wilde maken met een afvaardiging van de vloot. Maar dan wel actieve opvarenden en geen lieden die toevallig aan de wal Verkeerden. En hoewel er een veertigtal in Londen rondliepen wegens reparatie hun schip, koos van Gelder de schrijver uit om namens de K.H.V. kapiteins naar de Leadenhalistreet te gaan, het hoofdkantoor der Shipping.

Vreemd genoeg stond daar al een afvaardiging der G.H.V. in vol ornaat aangetreden, compleet met de diverse reclamebordjes op de petten. Notabene van rederijen die niet eens onder de regels van het “custodianship” vielen. Feitelijk hadden zij hier niets te maken, doch dat ontging de lange man waar men Minister Steenberghe aan kon herkennen. Daartegen stak de heer Bohlken maar armzalig af. Minister Steenberghe scheen zich bij de afvaardiging der K.H.V. in hun burgerpakje beter op zijn gemak te voelen als tussen al die gouden en zilveren strepen, sterretjes, ankers of epauletten. Bohlken stelde zich voor en hield een korte toespraak. Hij wees er op dat een deel der handelsvloot nu dienstbaar was gemaakt aan de nationale zaak en daarom in beheer was

genomen door de Nederlandse Regering. Tot de Minister zei dat hij zich niet moest laten imponeren door het grote kantoor daar in de Leadenhallstreet, want dat het werkelijke vuile werk en ook het gevaarlijke door de aanwezige opvarenden en hun collega's op de vloot moest worden verricht. Duidelijk waren daarbij niet de baantjesjagers bedoeld, zo als er juist in het begin in London zo veel rondliepen. Steenberghe knikte bij dit alles heel serieus. Tenslotte was het zijn taak geweest dit alles met de Britse regering te regelen dat een gedeelte dat in beheer was zodoende over te dragen aan het B.M.O.W.T.

Van Gelder had een zeer moeilijke taak. Hij was aanvankelijk het mikpunt Van elke ontevreden zeeman als de Personeelschef. Op zichzelf een taak die onder de omstandigheden verre van benijdenswaardig was. Zijn persoonlijke veiligheid was daarbij lang niet altijd verzekerd op nummer 3 van de Fenchurchstreet. Maar wie zijn werk naar behoren vervulde kon op hem rekenen. Zelfs of juist speciaal in persoonlijke zaken. Er waren kapiteins die later als veroorzakers van ongewenste kindertjes werden aangewezen. Of die trouwbeloften hadden geschonden en wat in Engeland juist tot grote schadeclaims kon leiden. Doch daar zorgde Van Gelder wel voor. Hij was in deze een zeer geslepen persoon. Van Gelder word in die jaren zienderogen ouder, maar liet zich niet imponeren en was niet bang uitgevallen. Toen schrijver hem in een later stadium van oorlog bezocht zat hij ergens uit het gezicht van de balie en toonde zijn "last line of defence", zo er ooit iemand zou doordringen op zijn afdeling. Dit bestond uit een boksbeugel in zijn linker lade van zijn bureau en aan de ander kant een vlijmscherp mes waar hij meestal zijn potlood mee sleep. Vergeleken met de oude Salomons was Van Gelder een zeer helder en snel denkende man. En Salomons meer het type waartegen je al je gal kon uitspuwen zonder dat hij reageerde of zelfs luisterde. In feite was hij een soort bliksemafleider die als een soort kop van Jut fungeerde. Hij paste precies om deze reden in de "bewindvoering". Erg snugger was de man ook niet. Velen onzer verwonder zich zelfs over zijn plaatsing aldaar. Mogelijk was het omdat hij gezien zij leeftijd niet meer voor de vaart geschikt was. Hij was de man die later de onaangename berichten aan de vloot van zijn handtekening moest voorzien. Hij verdedigde elke afbraak van de verworvenheid. Bekend was dat bij de inventarisatie omtrent mogelijke deelname der K.H.V. bij de bevrijding van toenmalige Nederlands Oost Indië, hij de persoon was die beweerde dat de doorsnee K.H.V. kapitein daar ongeschikt voor was. "Om administratieve redenen". Wat daarmee werd bedoeld begreep de meestal krant, lezende of soms duttende functionaris van de "bewindvoering" waarschijnlijk zelf ook niet. Voor hem was de vette verblijfsvergoeding het belangrijkste op zijn zachte zetel.

Uitzondering was de hoer Blankert. Ook hij was een voormalige K.H.V. kapitein maar die door zijn bijzondere capaciteiten al voor de oorlog op het kantoor van zijn in Antwerpen gevestigde rederij was aangesteld. Hij was door de kapiteinsvereniging "Oranje" naar voren geschoven en zat voornamelijk in het verzekeringstechnische gedeelte der Shipping en bemoeide zich aanvankelijk maar weinig met de rest. Erg veel kon ook hij niet bereiken onder de omstandigheden. Het was tenslotte aanpassen geworden voor iedereen. De grote fouten waren bij de top gemaakt en die zetelde in het Stratton House, wat zo ongeveer de zetel der Nederlandse Regering was. Vanwaar bovendien ook een bepaalde mentaliteit omlaag sijpelde. Deze kwam neer op het kalm aan doen. Want wie weet wat er zou gebeuren als de Duitsers ooit vaste voet in Engeland zouden krijgen. Hoe zou men al die gevluchte regeringen en uitgeweken "continentals" als de zondebokken hebben beschouwd? Ondenkbaar was het niet. Zondebokken had men ontdekt door de joden overal de schuld van te geven in Duitsland . Dat ondanks alles het Engelse volk toch nog als een "broedervolk" zag vanwege hun ras en oorsprong. Kapitein-eigenaar Kuur was eigenlijk z'n beetje de bijwagen van Blankert. ook hij was in het bestuur van de Shipping opgenomen. Bijzondere capaciteiten bezat hij niet. Met hem had de Shipping getracht om de angel uit de kapiteins vereniging te halen als een onzer. Wat Kuur de hele oorlog anders deed als naar de pijpen van de Shipping dansen werd niet helemaal duidelijk. Dat hij ontevredenheid van zijn collega kapitein-eigenaren had opgewekt bleek tenslotte ook wel uit de oprichting van een kritische instelling, het "Coastal Vessels Management". Als hij naar ieders tevredenheid zou hebben gehandeld

was de genoemde vereniging nooit van de grond gekomen. Helaas bleef men weigeren om de kapitein-eigenaren meer ter wille te willen zijn. Zij het later dat men iets soepeler te werk ging. Hoewel men nimmer zelfstandigheid kreeg bij de exploitatie of individuele beheer, wat bij de Engelse rederijen wel was toegestaan. Met wat handigheid en spitsvondigheid kon een kapitein-eigenaar echter toch nog heel wat doen. Zie daarvoor ook wat er bijvoorbeeld met de "Antje" gebeurde elders in dit boek. Vanzelfsprekend hing men dergelijke zaken niet aan de grote klok, want anders waren de niet-eigenaren weer in verweer of toch zeker in protest gekomen.

Kennelijk werden dergelijke functionarissen heel eenvoudig van hun vaarplicht ontheven en alles bij elkaar was de hele Shipping een trieste vertoning waar men ondanks het grote personeelsbestand toch nog grote blunders maakte. Er word beweerd dat slechts tien procent van het hele apparaat ter take kundig was, althans verstand van zeevaartbedrijf bezat, iets wat vooral in de "coastal section" na de oorlog herhaaldelijk bleek. Want vaak waren de "records" verre van volledig of zelfs helemaal niet bijgehouden. Uitgezonderd hiervan was de financiële afdeling, want al werkte deze traag, men wilde elke penny later opsporen en over het algemeen was daar nooit een probleem in te ontdekken. Ook later niet, toen alles voorbij was. Waarbij schrijver aantekening maakte dat hem niets bekend is geworden inzake de afhandeling der maand- en weekbrieven. Dit vormde in de hele geschiedenis een apart hoofdstuk.

De werkelijke problemen ontstonden door de gelijkschakeling van al het personeel en ook in de betalingen. Of men voer of stillag, en dat soms heel lang, maak niets uit voor wat de verdiensten betrof. Zo waren er lieden die de vaarplicht wisten te ontduiken met gebruik van allerlei slimmigheden en net zo veel te teren hadden als hen die dag en nacht voeren. Dit toch was in de sterk individualistische vooroorlogse K.H.V. een bijzonder trekje geweest, waar er zelden twee kapiteins waren die hetzelfde verdienden. Het kwam daar dan steeds op iemands persoonlijke prestaties aan, hoe hoog de gage on het kaplaken of het percentage van de bruto of netto opbrengsten waren. Vaak speelde het persoonlijke gedrag mee. Daarnaast was de zeeman in die tijd ook nog steeds een noodzakelijkheid die men "huurde" als een soort derderangs burger. Waarover men toen nog steeds naar willekeur meende te kunnen beschikken, wetten kon maken en besluiten kon nemen. Zonder hen, over hen, boven hen.

Dit nu was hetgeen de zeeman van toen zich zo zeer bewust werd in die jaren. Want hij was niet langer de paria van de Nederlandse samenleving, integendeel. Hij was opeens de belangrijkste burger in het oorlogsgebeuren geworden en een schaars artikel. Men eiste daarvan erkenning op. Voordien had men naar willekeur over zijn bestaan kunnen beschikken en was er vrijwel doorlopend een honderd procent reserve geweest aan personeel. Doch dat was anders geworden. Dat alles mocht niet weerkeren als de oorlog voorbij zou zijn. Dat was zeker. Er was plotseling veel verandert want van een waardeloze arbeidskracht in vredestijd was de koopvaardijman plotseling gepromoveerd tot een onmisbare schakel in de oorlogvoering en waarmee deze zelfs stond of viel. Tenslotte was het zo dat er zonder een actieve handelsvloot geen oorlog gevoerd kon worden. En daarop maakte de K.H.V. toen geen uitzondering, integendeel. London was een begrip. Een begrip van verderf, van roddel, baantjes- jagers, geglorificeerde heren, praatjesmakers en dikdoeners. Vooral later, toen de Engelandvaarders hun persoonlijke vlucht naar een beter bestaan idealiseerden als een heldendaad. Waarbij zij zich aandienden als de ware vertegenwoordigers van het bezette Nederland. De bars en kroegen of de "houses" en "clubs" en vrijwel alle Nederlandse instellingen stonden bol van hun gezwets en gecalliceerd gedoe. Het gaf je het verlangen om heel snel met de "Cornish Riviera Express" naar het westen te reizen. Terug naar je schip in Cornwall, Devon of Wales. Waar een frisse wind je al dat geklets liet vergeten. Waar je terug was op je schip tussen je eigen bemanning, en waar men niet zo eigenwijs kon redeneren. London, het was een stad waar je niet al te lang moest verblijven, doch zo snel mogelijk moest verlaten wilde je niet meegesleurd worden in het gekonkel en de intriges, een aanvankelijke pool van defaitisme.

Het is samenvattend, heel moeilijk om vast te stellen, anders als globaal, wat de K.H.V. in totaliteit presteerde en ook individueel. Zo als na de oorlog bleek was de administratie in deze zeer ernstig verwaarloosd. Hield men de activiteiten in het begin nog vrij redelijk bij zo goed als de posities der schepen zo werd dit later een lichtelijke puinhoop. Men was amper in staat om te noteren wat er met het personeel gebeurde in de latere periode van oorlog. Naamloos bleven vele zeelieden die werkelijk prestaties van kaliber leverden, zo als bijvoorbeeld machinist Dinkela, elders in dit boek genoemd. Hij was werkelijk een man uit honderden. Een van de weinig goede dingen was echter dat men in principe wel de originele kapiteins zo veel mogelijk op hun oorspronkelijk schepen handhaafde. Bij de aankomst in 1940, moest er werkelijk iets heel bijzonders gebeuren voor men van die regel afstapte. Zodoende kwamen ook de originele kapiteins weer met dezelfde schepen terug in Nederland. Uiteraard gold dit niet voor overige opvarenden, uitzonderingen daargelaten. Zo kwam de "Rika" bijvoorbeeld wel met de zelfde machinist terug in Nederland.

Iets bijzonders was het zeevaartschooltje in Falmouth waar een pienter matroos in de gelegenheid werd gesteld om zich te bekwamen als stuurman. De kosten waren voor eigen rekening, doch werden laag gehouden, hoewel een bedrag van tachtig Engelse ponden in die tijd toch nog een heel bedrag vormde. Er werden tevens motordrijvers opgeleid. Er is namelijk veel met dispensaties gevaren in de vooroorlogse jaren en was iets wat zich onder de omstandigheden ging wreken toen oorlog uitbrak. Wat voor machinist doorging in de K.H.V. was meestal niet veel meer als een soort geglorificeerde fietsenmaker ter zee. Een handige jongen, die men motordrijver noemde doch die een heel beperkte technische achtergrond bezat.

Hun grootste verdiensten bestond uit goede wil. Maar helaas door fundamentele onkunde ontstonden er toch vaak genoeg mankementen. Het schooltje bestond uit een leegstaand voormalig herenhuis dat in betere jaren een pension was in de vakantietijd. "Maenhere" leende zich echter goed om een aantal Leerlingen te huisvesten, zij het in beperkte mate. Twee K.H.V. kapiteins die een G.H.V. opleiding. Twee K.H.V. kapiteins die een G.H.V. opleiding achter zich hadden, vormden de leerkrachten. Tot dien had kapitein Van der Laan met de "Algarve" gevaren en kapitein Visser naar schrijvers mening met de "Mies". Het aanwezige vrouwvolk deed de huishouding, wat aanvankelijk bestond uit de echtgenote van kapitein Van der Laan en twee dames die in 1940 hun echtgenoten hadden verloren. Onderlinge onenigheid wie van de drie nu eigenlijk wel en niet het huiswerk zou doen was er de oorzaak van dat beide laatste dames zich terugtrokken na aanvankelijk belangeloos de huishouding te hebben verzorgd.

Deze dames waren dezelfde als die hun echtgenoten in de verwarring van de Meidagen 1940 achterlieten, in de hoop dat zij zouden volgen. Zij maakten zich aanvankelijk zeer verdienstelijk, doch trokken zich zonder veel ophef later terug. Mevrouw van Dijk was voor schrijver een oude bekende, doordat hij voor de oorlog bij haar man, een jonge kapitein- eigenaar had dienstgedaan. Toen nog als stuurman. Voor zo ver bekend verkozen zij ervoor in het zonnige Cornwall te blijven tot het einde der oorloog. Het schooltje bleef nog heel lang functioneren en leverde tot op het einde nog gediplomeerde stuurlieden af. Met de wettelijk voorgeschreven eisen inzake de keuringen kon men het door omstandigheden niet al te nauw nemen. Dit gold uiteraard ook voor de overige opvarenden. Men kon beslist niet meer streng keuren zo als dat voor de oorlog gewoonte was. Want anders zouden de personeelsproblemen beslist veel nijpender zijn geworden. Zo als bij naoorlogse keuringen en afkeuringen soms bleek. De behaalde diploma's bleven ook na de oorlog hun geldigheid behouden en alles bij elkaar deden deze beide kapiteins daar in Falmouth zeer verdienstelijk werk voor de K.H.V. Door onherstelbare schaden en vele stilliggers was het effectieve deel van beschikbare schepen zelden hoger als ongeveer 70 % en wat al was begonnen vlak na de evacuatie van Duinkerken.

Dit betekende dat er doorlopend nooit meer als ongeveer 150 schepen, in bedrijf waren. Dit uiteraard geschat. Niettemin konden toch ook nog een veertigtal schepen deelnemen aan de operatie in Normandië in een vroeger- of later-stadium van de landingen en volgende bevoorrading. In doorsnee kon men stellen dat elk schip gemiddeld 20 ladingen aan de wal bracht. Er waren uiteraard ook schepen bij die minder presteerden of al meteen bij het begin door machineschade waren uitgeschakeld, waar tegenover stond dat het groepje van zes dat pas na twee maanden op de "beach" arriveerde er niettemin ieder een kleine veertigtal ladingen aan de wal bracht. Dit betekende dat er door hen zo ongeveer 70.000 ton voorraad was aangevoerd in een periode tussen augustus en december 1944. Dit waren de “Drittura” met kapitein Heidalde, “Jupiter” met kapitein Roos, “Helvetia” met Liemberg, “Hondsrug” met Leo Vogelzang, “Express” met Van Gaag en de “Confid” met schrijver zelf. Het is goed om dit hier terloops te vermelden. Vooral omdat men anderzijds zou gaan denken dat ook aldaar het werk door enkelingen was gedaan, zo als het voorkomt in het boek "Varen in Oorlogstijd".

Wat men nooit zal mogen vergeten is het feit dat het kleine zeeschip en in het bijzonder de Nederlandse coasters onschatbare diensten heeft bewezen in de tweede wereldoorlog. En niet alleen als vrachtvaarder maar juist door haar veelzijdige taken waarvoor dit scheepstype geschikt bleek. Wat men verder ook moet bedenken is feit dat het kleine zeeschip tot aan de wal van de Schelde en het beschikbaar komen van Gent en Antwerpen als losplaats voor G.H.V. eigenlijk al het aanvoerwerk deed. Terwijl G.H.V. schepen werkeloos en afwachtend moesten toezien in de hoop te worden gelost. Uiteraard waren daarbij ook de originele landingsschepen, doch als elders vermeld, dienden deze hoofdzakelijk voor het gepakt en gezakte rollende materiaal en het personeel, en niet zo zeer voor de aanvulling der voorraden. Niettemin volgden vaak de coasters in het schroefwater van deze landingsvaartuigen, die van de overige schepen verschilden door hun wat krachtiger motoren. Het personeel was behalve voor wat zich als "vrijwilligers" had aangediend vrij streng geselecteerd voor de ongetwijfeld moeilijke omstandigheden die konden komen. Men moest weten wat men aan de mensen had en tevens op hun loyaliteit kunnen rekenen. Onder alle omstandigheden. Zo had schrijver een Engelandvaarder aan boord, waar men niet zo heel zeker van was. Toen ook het schip van schrijver naar de Franse wal moest vertrekken werd hij van boord gehaald omdat men hem er van verdacht dat hij weer net zo snel zou gaan terugkeren als dat hij uit puur eigen belang was gekomen.

Zijn verhaal was dat hij met een aantal Engelandvaarders was overgestoken hem de motorboot beloofden, als de vlucht zou slagen. Zodoende was hij ergens vanuit Zeeland de Noordzee overgestoken, zonder veel problemen. Goed en wel in Engeland werd het hele stel uiteraard via de patriottenschool doorgelicht. De boot moest hij maar vergeten. Daarom had hij er al meteen genoeg van gehad en wat hij beslist niet voor zich zelf hield. Zodoende vertrok hij en nam stuurman Eindhoven het werk van hem over. Tot groot verdriet van stuurman De Ruiter die zo graag had meegegaan, doch uit balorigheid naar het zeevaartschooltje was vertrokken en dat uiteraard slecht kon onderbreken. Stuurman Eindhoven was in deze al een veteraan. Want hij was al op de eerste dag van de landingen met de “Despatch” van de partij geweest. Dit alles ging zo maar. Daar werd eenvoudig niet over gerept, doch naar schatting is er door de Nederlandse kustvaart in die maanden enorm veel werk verzet. Het is zeer zeker niet overdreven om te stellen dat ongeveer 300.000 ton aan voorraad in Normandië en ook Brittany aan de wal is gebracht. En verder dat zij daardoor een enorme bijdrage, in directe zin hebben geleverd aan de uiteindelijke overwinning. Zeer zeker is het zo dat de Engelsen in een zeer benauwde situatie zouden zijn gekomen zonder die 200 kleine schepen op de kritieke momenten, wat al begon bij Duinkerken in 1940 en eindigde op de stranden van Normandië. Als de missing link op de meest kritieke momenten in de oorlog.

Er werden soms bijzondere daden van moed getoond door de opvarenden der kleine schepen. Steeds waren dat enkelingen die door de juiste besluiten en beslissingen tot grootse daden kwamen. Een bijzonder figuur was daarbij Harm Heida. In de loop van oorlog was hij herhaaldelijk aan een zekere dood ontsnapt en dan niet zo heel eenvoudig. Hij leek in deze dan ook vaak op de legendarische kat met negen levens. Net als zijn jongere broer was Harm dus ook van de partij toen in Normandië. Hij voer al in het begin met benzine en brandstof naar de Franse wal en op een van die reizen trof hij een brandend G.H.V. schip aan. Ondanks waarschuwingen zette Harm echter zijn schip tegen de flanken van het gedoemde schip dat ook nog in gevaar van onmiddellijke explosie verkeerde door de grote partij munitie die zich aan boord bevond. Snel stapten de Amerikanen over en voor zo ver bekend ging ook de scheepskat mee. Het was daarna zaak van wegwezen. Kort daarna vloog schip de lucht in. Opnieuw was Harm en zijn bemanning aan de dood ontsnapt. Elders is ook het vergaan van de "Joma" verteld, toen sloeg echter het hele voorschip er af. Later kreeg Harm hiervoor een zeer hoge Amerikaanse onderscheiding. In London wist men van dit voorval maar amper af. Trouwens, zo erg scheutig was de Nederlandse Regering noch de Shipping niet. Het duurde pas tot heel laat in 1944 voor het personeel een onder-scheiding kreeg voor zaken en daden die al drie of meer jaren oud waren. Zo kon het gebeuren dat de Engelse schutters die meevoeren al meerdere onderscheidingen droegen voor deelname aan diverse acties omdat ze Britse onderdanen waren, terwijl de Nederlanders die het zelfde hadden gepresteerd werden vergeten. Zo iets was ronduit gezegd ontmoedigend, want wat is prettiger om te horen, of blijken te ontvangen inzake bijzondere prestaties? Helaas vergaten de Nederlandse autoriteiten dat doorlopend.

Zeer zeker heeft dit verschil in behandeling zeer wrange vruchten afgeworpen. Om daarover verder niets te vermelden. Anders dan een trieste zaak en ervaring destijds. Anderzijds waren er ook "Would be heroes". Een zo een geval zij hier vermeld en ter wille van herkenning zijn dan ook geen namen genoemd. Het betrof hier een kapitein die het varen vrijwel de gehele oorlog aan anderen had overgelaten. Steeds had hij kans gezien om met allerlei excuses en uitvluchten aan de wal te verkeren of stil te liggen met zijn schip. Pas toen D-day naderde begon hij actief te worden. Zodoende werd hij geplaatst op een der schepen die brandstof voor de voertuigen in jerrycans zouden gaan aan-voeren. Zo kon het gebeuren dat ook hij voor het strand arriveerde met zijn schip en word beschoten door een nog niet tot zwijgen gebrachte vuurmond. De eerste troepen waren echter al geland. De tactiek was dat dergelijke hardnekkige weerstand van af de landzijde word opgeruimd, na een bombardement van uit zee of uit de lucht. Erg veel schade konden dergelijk resterende en verspreide weerstandsnesten niet veroorzaken, wat dan ook duidelijk uit de geringe verliezen bleek. Zo als het later werd verteld werden er enige dagen na de zesde juni s 'nachts een aantal bommen afgeworpen in de nabijheid van het schip, maar die allen hun doel misten. Door scherfwerking werden echter enkele opvarenden, waaronder een bemanningslid gedood. Men had namelijk een zestigtal Amerikaanse militairen bootwerkers aan boord voor het lossen van de militaire goederen. Uitgezonderd scherfwerking was er geen of weinig schade aan het schip ontstaan. Er waren echter wel meerdere gewonden die medische hulp nodig hadden. Toen het daglicht werd ging men ankerop omdat medische hulp niet kwam opdagen. Op de rede lag namelijk ook een hospitaalschip, waar men de gewonden afzette. Aan boord werd de schade zo veel mogelijk hersteld met eigen middelen, dus ernstig was de schade der-halve niet. Ook de kapitein rekende zich tot de gewonden met een schram op zijn arm en liet zich verbinden. Ernstig was zijn toestand niet want hij had best terug kunnen gaan naar zijn eigen schip. Hij vond het echter comfortabeler aan boord van het hospitaal-schip, alwaar hij in slaap viel, om pas wakker te worden toen het vaartuig al weer onder de Engelse wal was teruggekeerd.

Er bleef niets anders over om dan om te wachten tot dit hospitaalvaartuig naar de Franse kust zou terugkeren om weer aan boord van zijn schip te gaan. Dat bij zijn terugkeer al op het strand was gezet voor de verdere lossing. Van dit geval is bekend dat de kapitein bovendien behoorlijk onder invloed van drank verkeerde en feitelijk niets anders had

gedaan dan zijn roes uitslapen op het schip dat de gewonden naar Engeland terug bracht en dat hij met een schrik was wakker geworden onderweg daarheen. Uiteraard had men aan zijn protesten weinig aandacht geschonken. Zonder hem was het werk aan boord toch wel doorgegaan. Het leek er veel op alsof de man zelf voor de meeste paniek had gezorgd. Althans volgens de overige aldaar aanwezigen. Niettemin was deze man een der eersten die stond te trappelen om zijn ervaringen later bekendheid te geven, toen alles voorbij was.

Het zou te ver voeren om werkelijk alle bekende gevallen te memoreren. Doch om het trieste van het voorgaande geval recht te trekken, zo stonden er ook anderen als voorbeeld. Maar dan van moed en durf en vooral bereid om zonder zich te veel om eigen welzijn te bekomneren. Want tenslotte ziet een bemanning in de kapitein van een schip toch altijd de man die nooit de leiding uit handen geeft en zeer zeker niet het eerste zijn schip verlaat met een schram in zijn arm als er doden en zwaardere gewonden eerst aandacht vereisen!

"Omlandia"

Er zijn ook hier meerdere versies van het incident. Wel kwam naar voren dat dit schip op 8 augustus 1940 onderweg was in het Engels kanaal met een group van nog vijf andere schepen toen deze werden aangevallen door een aantal Duitse vliegtuigen. Men sprak eerst van vier, maar later ook van twaalf. In ieder geval kon het er slechts één tegelijk zijn geweest. Volgens de andere schepen werd ongeveer tegelijkertijd het vuur geopend op de aanvallers. In andere verklaringen stond dat er vanaf de "Omlandia" het eerst werd teruggeschoten. Men bevond zich toen ergens nabij het eiland Wight, terwijl men onderweg was van Southampton naar Falmouth. De kapitein van dit schip bediende persoonlijk het op het achterdek opgesteld machinegeweer en beschadigde het aanvallende toestel dermate dat het later in zee stortte. Andere berichten lieten weten dat ook een volgende toestel werd geraakt. De vliegtuigen wierpen bommen of maar registreerden geen voltreffers, wel uitvoerige schade aan het dek en in de machinekamer door de "near miss". Zulke aanvallen veroorzaakten op de lichtgebouwde schepen altijd al meteen veel schade, zo als ook schrijver persoonlijk eerder in de mobilisatieperiode ervoer.

Doch in dit geval kon men iets terug doen en daar maakte Posthumus dan ook gebruik van. Helaas word door een rondvliegende scherf het onderbeen van deze kapitein afgerukt. Tevens was de aanwezige trommel met munitie verschoten. Posthumus zag kans om zich naar het stuurhuis te slepen voor wat bescherming en aldaar liet hij zich door een der opvarenden verbinden. De aanvallen bleven echter doorgaan. Ookk op de andere schepen van de group die uit vier Engelse en twee Nederlandse schepen had bestaan. Men was genoodzaakt om het schip te verlaten. De sloep bleek echter beschadigd te zijn zodat deze onbruikbaar was geworden. Men keerde terug aan boord. Bovendien was de stuurman ook gewond geraakt, zij het niet ernstig. Hij zou een bomscherf in zijn rug hebben gekregen. Deze word later op de avond verwijderd toen de schipbreukelingen aan land waren gekomen. Door een volgende "near miss" was bovendien de stuurman overboord geslagen. Kapitein Posthumus was echter al die tijd bij zijn positieven gebleven en had zijn jongens aangemoedigd. Met veel pijn had men hem weer aan boord van zijn schip gehesen. Slechts het primitieve vlot resteerde. En nadat men dit te water had gelaten begaven zij zich aan boord daarvan. Ook de gewonde matroos die door een aantal projectielen word geraakt in het onderlichaam. Na enkele uren werden de zeven schipbreukelingen door een engels vaartuig opgepikt en aan de wal gebracht. Laat in de middag van die zelfde dag kwamen ze aan de wal in Poole. Helaas overleed de matroos aan zijn verwondingen, maar kon het leven van kapitein Posthumus worden gered door een bloedtransfusies. Het schip werd later door een bergingsvaartuig binnengesleept.

Kapitein Posthumus kreeg voor dit wapenfeit de allereerste Militaire Willemsorde. En dat al op 8 augustus 1940. Het was derhalve wel opvallend dat deze al meteen bij de K.H.V.

terecht kwam. Posthumus had het geluk ook tevens een goed schutter te zijn. Anderzijds was dit incident er een uit velen. Het kreeg alleen maar grotere publiciteit ter wille van de propaganda en om te laten zien dat het toch beslist geen verloren zaak was als men tegenover de overmacht van de Luftwaffe kwam te staan toen deze nog oppermachtig was. Zulke en dergelijke aanvallen waren in de zomermaanden aan orde van de dag maar werden angstvallig geheim gehouden. Men moest in deze uiteraard ook niet te luidruchtig zijn. Want iets dergelijks overkwam ook de “Surte” en wel omstreeks die zelfde periode. In dit geval werd alleen de kapitein gewond en nadat men hem had afgevoerd haalde men de volgende dag een scherf uit zijn rug ter grote van wat slechts een grote vuist kon omvatten. Hij was vrij spoedig hersteld en voer de hele oorlog door. Naar schrijvers mening was ook hij nog bij de sterkte ten tijde van de grote invasie . Ook hij zag het einde der oorlog en de bevrijding van Nederland. Posthumus werd later ontslagen met een kunstbeen. Hij kreeg een kantoorbaantje, en zodoende had de oorlog voor hem maar heel kort geduurd. Kapitein E. Smid hield alleen een grote scherf over als aandenken. Als een soort "lucky charm" droeg hij het meestal bij zich. Ook schrijver kreeg het meermalen te zien. Waarschijnlijk heeft hij ook dit later bij het oud ijzer gegooid.

Beschietingen en het afwerpen van bommen was aan orde van de dag. En zo lang er geen doden of gewonden vielen en er ook geen schepen verloren gingen, zo werden ze niet eens vermeld in de berichtgeving. Het erkennen van verliezen word zelfs verboden. Want als de Duitse radio weer eens een geslaagde aanval had gemeld werd het steeds door de Engelse media ontkend of belachelijk gemaakt terwijl wij als zeevarenden wel degelijk wisten dat zo iets had plaats gevonden. Alleen konden de Duitse radiozenders niet of nooit de werkelijke schade vaststellen. Uitgezonderd dan de verliezen die het U-bootwapen toebracht. Want hoe krankzinnig hoog de Duitse claims ook waren, ze bleken achteraf geheel juist te zijn en soms zelfs nog aan lage kant. Iets wat ook al als vijandelijk propaganda was bestempeld. Daarom was het omdraaien der waarheid door de dagelijkse pers en ook de B.B.C. tenslotte ook maar een leugen, zij het om best wil. Want het was maar goed dat we niet alles wisten!

De post van de zeevarenden bleek dan ook vaak genoeg te zijn geopend als deze aan particuliere adressen was verzonden, zo als bijvoorbeeld aan de echtgenote. Alles wat op activiteiten betrekking had op zee was er meestal uitgeknipt en dan was de brief afge--stempeld met "Opened by censor". Schrijver was er menigmaal getuige van dat in een later stadium van de oorlog Duitse toestellen door kustvaartuigen werden neergehaald door het gecombineerd afweervuur der schepen. Tenslotte waren de meeste opvarenden toen al ervaren en goed opgeleide schutters, die naast de vaste militaire schutters vaak successen boekten waarbij het zelden mogelijk was om vast te stellen wie de "final kill had veroorzaakt in het kruisvuur. Wel word na de oorlog vastgesteld dat bewapende koopvaardij die onder de Britse D.E.M.S. viel maar liefs 1135 vijandelijke toestellen hadden vernietigd. Wanneer men bedenkt dat dit op de Oceanen door een beperkt vlieg-bereik een onmogelijkheid was, kon men vanzelf wel vaststellen dat dit grotendeel door kust-vaartschepen was verricht. En zeer zeker niet ergens in de oost was gebeurd door een schip van de geallieerde G.H.V. De bewapening was op het laatst dan ook optimaal en waren er meer vuurwapens aan boord dan dat er handen waren om ze te bedienen. Er was ook accuratesse te bespeuren want naar schrijvers mening schoot de “Narwal” zelfs eenmaal bij vergissing een eigen Spitfire omlaag toen deze tegen de orders in te dicht bij het te verdedigen konvooi kwam. De piloot overleefde de crash" en kreeg daar bovendien een reprimande voor. Hij had niet zo dicht bij de schepen moeten komen. Want daar had men de opdracht om op alles te schieten wat binnen bereik kwam, en in de haast had men kennelijk ook niet de R.A.F. merken gezien. Het was eerst raken en pas daarna kijken geweest wat het was. Dit was uiteraard een bijzondere prestatie, namelijk een snelle kleine jager neerhalen. De schutters werd het incident wel kwa-lijk genomen doch anderzijds kregen zij een pluim. Men was al vaak genoeg verrast door onverhoedse aanvallen en daarom mocht niemand enig risico genomen.

Ook de vijandelijke vliegtuigen bleven later op respectabele hoogte en wat de accuratesse van de aanvallen natuurlijk sterk verminderde. Zo eenvoudig was het niet meer om de kleine Nederlandse schepen aan te vallen of te beschadigen. Om over al dergelijke taken rapporten te schrijven had men op de K.H.V. gewoon geen tijd en waarschijnlijk is het daardoor dat er van de K.H.V. in die jaren zodoende weinig bekend geworden is. In tegenstelling tot de G.H.V. Waar men grotere bemanningen had, meer vrije tijd (driewachten i.p.v. een tweewachten systeem) en bovendien langer in de vaak verre en veilige, of neutrale havens doorbracht. Tot slot zij hierbij opgemerkt dat het grootste geweld op zee in het eerste jaar van de oorlog plaatsvond, toen men in het verre Amerika en ook in het voormalige Nederlands Oost Indië nog niet wist wat oorlog was en ook nog nooit onder vuur had gelegen. Toen ook de bombardementen op de Engelse havens en uiteraard ook weer de K,H.V. schepen een dagelijkse gebeurtenissen waren. In een volgend hoofdstuk zal ook daar een beeld van worden geschetst aan de hand van bestaande dagboeken uit die dagen. Waarbij het bombardement op Rotterdam in de Meidagen verbleekt. hoe erg ook dit op zich was.

12.1 Vermoedelijk: “Leven met de Engelse, vrienden in de nood”

Bestond het werk van de Nederlandse kustvaartuigen uitsluitend en alleen, althans hoofdzakelijk, uit het onderhouden van het kustverkeer rond de Britse eilanden, als het werk gedaan was en de schepen in de haven verkeerd, dan waren de bemanningen zeer nauw betrokken en ook verbonden met al het lief en leed van de Britten.

Ook hier was de kustvaart uniek en kon men dat nergens vergelijken met het personeel der G.H.V. Zij doch kwamen in het algemeen vrij weinig naar de Engelse havens. Verder was aanvankelijk merendeel der handelsvloot onder het "custodianship" van het N.S.& T.C. en waren er G.H.V. schepen die nooit Engeland aandeden en uiteraard ook niet het personeel. Wat allemaal zo sterk verschilde met he de K.H.V. bemanningen. Zij waren het die in het belegerde laatste bolwerk van de vrijheid in Europa naast de dagelijkse gevaren op zee, ook nog eens werden bedreigd door de onbarmhartige bombardementen. Vooral ook weer voornamelijk langs de zuid- en oostkust. Het geweld daarvan was onvoorstelbaar voor die dagen en vergde in de winter van 1940-1941 zeer veel van de burgerbevolking die in sommige gevallen haast apathische neiging ging vertonen. In vergelijk met wat men in Nederland aan bombardementen had te verduren, was dit slechts een fractie van wat de Engelse burgerbevolking moest ondergaan. De bombardementen werden systematisch juist op de bewoonde wijken gericht wat uit een reconstructie van bijvoorbeeld de aanvallen op Plymouth valt of te leiden. En deze stad was beslist geen uitzondering, want het gebeurde ook elders. Het werd een oorlog tegen het gewone volk, tegen vrouwen en kinderen, ouden van dagen, zelfs tegen de zieken en gewonden in de hospitalen, want niets werd ontzien. Kennelijk meende men zo doende het Engelse volk op de knieën te krijgen, doch het had juist een averechts effect. Men had weer eens zeer duidelijke de Britse trots onderschat.

Vaak was het hun onverbeterlijke humor die hen over het dode punt hielp. Waaraan hun onverbeterlijke flegmatiek en "understatement of facts" ten grondslag lag. Daarnaast was er dan ook nog de onderlinge hulpvaardigheid en offervaardigheid. Ongeacht hun politieke overtuiging of geloof. In alles waren ze "British first". Waarbij zij hun enige bondgenoot van belang juist in die moeilijke eerste maanden dubbel waardeerden. Dat was het kleine Nederland dat onder leiding van Koningin Wilhelmina was uitgeweken om de strijd met alle beschikbare middelen voort te zetten. Dit is geen kleinering van bijvoorbeeld de Belgen, Noren of Fransen, noch een der andere bevriende staten en dominions, doch Nederland was de enige die met complete Regering en het staatshoofd in London zetelde en alle nog beschikbare strijdkrachten, voornamelijk in de Oost, in de strijd wierp en waar zonder twijfel de koopvaardij in de eerste lijn stond. Want tenslotte was dat toen het vierde wapen naast de Navy, Army en Airforce. Je kon daarbij de coasters als tirailleurs in niemandszee beschouwen.

Het is dan ook geen wonder dat ook heden nog de Nederlanders bij het gewone Engelse publiek hoog staan aangeschreven. Waarschijnlijk ook wel het meest populaire land en volk zijn. lets wat beslist niet zo was tussen de beide wereldoorlogen. Vaak toch was er weerzin tegen Nederland geweest. Dat was vaak al oud zeer. Soms héél oud! De Boerenoorlog en de neutrale houding in de eerste wereldoorlog waren gewoon een voortzetting daarvan. Vaak was de Nederlandse kustscheepvaart het punt van felle kritiek geweest in de vooroorlogse jaren, wat zelfs weerklonk in het Parlement. Dat alles was allemaal vergeten toen Nederland, zij het gedwongen, de zijde van Engeland koos. Wat op zich nog niets te betekenen had zonder dat daar daden tegenover stonden. En juist dit werd door de doorsnee zeeman en in het bijzonder door het K.H.V. personeel zichtbaar en tastbaar gemaakt. Vele deuren werden geopend voor hen die voorlopig geen thuiskomen meer hadden en dat dan in een land waar elke Engelsman zijn "home" als een "castle" beschouwde. Hoewel toch de meeste vriendschappelijke banden in de pub, de klassieke ontmoetingsplaats van Tom ,Dick en Harry, werden gelegd. Vaak word dan de avond besloten met een "sing song", soms begeleid door een tingeltangel-achtige en meestal ontstemde piano. Dat zo een ding of de zangers valse tonen ten gehore brachten was

niet zo heel belangrijk en daar lette men meestal niet zo veel op. Als het de beurt van de Dutch was, liep dat meestal uit op "die mooie molen" of “Sarie Marijs" en dan met van die echte lange uithalen. Soms klonken deze smartlappen zo overtuigen dat menig Engelsman meende dat het om het Nederlandse volkslied ging en soms niet beter wist. Soms werd het feest voortgezet na sluitingstijd van de pubs. Dat ging dan in besloten kring, soms in de aangrenzende woning van de kastelein en dan op zijn kosten of voor gezamenlijke rekening, of thuis bij degeen wie je tot vriend rekende. Of bedgenoot als een Nederlander in de smaak viel bij de loslopende vrouwtjes. lets wat nog al vaak gebeurde. Op zichzelf was dat al lang niet meer shocking, want reeds lang voor de oorlog was de emancipatie in Engeland op gang gekomen. Het was al veel eerder een typische Engelse eigenschap van de Engelse vrouwen om in alias de mannen na te doen, dus ook op het terrein der partnerkeuze. In het algemeen klikte het altijd meteen met de Nederlandse mannen. Hetzij "for duration only", of voor het leven. Zelden waren er van de zijde van het manvolk objecties, want de doorsnee "Dutchman" maakte zichzelf meer dan waar als zeeman. Juist als "merchant seaman". Menige Engelsman was er trots op om een Nederlander tot schoonzoon te krijgen!

Er gebeurde soms onvoorstelbare dingen waaruit de fijne humor er als het ware uitsprong zonder veel of bijna geen woorden. Zo iets was bijvoorbeeld het geval toen een Nederlandse mijnenveger van de Koninklijke Marine met zijn gesleepte tuig de boom defence had beschadigd. Zo iets kon natuurlijk eenvoudig gebeuren als er opgedraaid moest worden en de stroom sterker was dan ingeschat. Zo was het dan ook toen. Naar schrijvers mening gebeurde dit ergens op de Thames te Oosten van Southend. Aldaar lag de "boom" van oever tot oever waar kon worden gevaren en wat bestond uit een samenstel van anti-U-bootnetten en obstakels die door kettingen en zware drijvers bij elkaar en drijvende werd gehouden. Met als doel om ongewenste schepen tegen te houden. Nadat de schade was gemeld via de gebruikelijke "signals" aan de commandant van de "Thames defences" kwam het laconieke tweewoordige antwoord, “What? again?”. Voor desbetreffende was het uiteraard wel een doordenkertje, want met een simpele vraag herinnerde die kommandant op een heel diplomatieke wijze aan wat de grote Hollandse admiraal al eerder flikte toen hij de ketting over de rivier bij Chattam verbrak, in de tijd toen ze nog elkaars rivalen op de wereldzee waren.

Hoe behulpzaam men kon zijn voor een zeeman grensde aan het ongelofelijke. Men wist desnoods een trein stoppen om te zorgen dat men op de plaats van bestemming kwam. Ook vond men het niet erg als men zo lang een rijwiel inpik om hetzelfde te bereiken. Een kombinatie van deze twee voorbeelden beleefde de schrijver persoonlijk maar zij stonden beslist niet alleen. Zo gebeurde het dat bij een bezoek aan Gourock voor een gezellig avondje het nogal laat was geworden. Schrijvers schip lag echter in Ayr en moest de volgende ochtend vertrekken. Er gingen die avond nog wel treinen, maar die reden niet verder dan Paysley ondanks de verzekeringen dat het westelijker gelegen Ayr nog bereikt kon worden. In Paysley was echter geen aansluiting te krijgen en een taxi was ook niet verkrijgbaar. Busdiensten waren reeds lang gestaakt. Toen schrijver zijn probleem vertelde aan een lid van het station personeel, suggereerde men om met een goederentrein mee te rijden. Elke nacht reed er namelijk een lange rij goederenwagens westwaarts om vanuit Stanrear naar Noord Ierland over te steken. Deze lange reeksen van goederenwagens werden samengesteld op een rangeerterrein verder op "a couple of miles down the road" werd er bij verteld. Dit was net zo iets als een "stief kwartiertje" in het Hollandse polderland. Het kon net zo goed een uur lopen betekenen. Bij gebrek aan beter werd er dus in die richting gelopen in volslagen duister waarbij schrijver voor een woning in het schaarse licht een fiets ontdekte. Na het adres te hebben genoteerd was het verder niet moeilijk om het (gesloten) stationnetje te vinden. De fiets werd van het genoteerde adres voorzien met verzoek "I needed this bike urgently - please return to owner". Volgende stap was over het hoge hek klimmen en een levend wezens op het donkere rangeerterrein te ontdekken. Deze bleken zich te koesteren in een "hut" waar een groot open vuur brandde. Toen schrijver zich bekend maakte en het verzoek deed om tot Ayr te mogen meerijden, mompelden de mannen goedkeurend.

Tegelijkertijd werd een "cuppa tea" en een sigaret aangeboden toen ze hoorden dat schrijver "merchant navy" was. Erg lang duurde het niet alvorens de lange sliert goederenwagens in beweging kwam en hij bij de "driver" op de locomotief gaan of anders bij de "conductor" in de remwagen helemaal achterin. Het was er overigens net zo warm. Vlak voor Ayr kwam de trein na een uurtje rijden tot stilstand en bevond de remwagen zich precies voor een gat in de omheining van de spoorbaan. De locomotieven waren ergens op de spoorbrug over de haven tot stilstand gekomen. De "conductor" wenste schrijver "good luck" en hij meende het. Toen hem in de vorm van een paar pond wat geld in zijn hand word gedrukt "for a drink for you and the drivers", was hij lichtelijk geïrriteerd. Hij wilde voor deze dienst beslist niets aannemen. Er zat niet anders op dan dat schrijver zich in het duister van de treeplank op de spoorbaan liet zakken en zijn weg naar de haven zocht. Toen hij onder de spoorbrug liep hoorde hij nog net de laatste wagons boven hem wegrollen.

Enkele weken later kreeg schrijver een kort briefje van de eigenaar der zonder zijn toestemming geleende fiets. Hij hoopte dat het goed doel had gediend. Men had het rijwiel volgende morgen prompt terugbezorgd. Ook dat eindigde met "good luck and god bless". Je kon er van verzekerd zijn dat het geen holle of beleefdheidsfrases was.

Alles wat Nederlands was kreeg bijzondere aandacht. Dat was zo met de film maar ook met de liedjes. "My sister and I" en "One of our aircraft is missing" getuigden daarvan. Een "lift" geven of krijgen was de gewoonste zaak ter wereld. Dat deed iedereen die daartoe in gelegenheid was dan wel nodig had. Zeer zeker werd het niet gedaan uit oogpunt van kostenbesparing, zo als het helaas later in Nederland gewoonte was geworden. Ook nog na dat het echt niet meer nodig was. Zo iets deden in Engeland alleen maar "beachcombers" of op z'n Hollands verbasterde "bietsers". Het was een ongeschreven wet dat je niet voor je beurt een bus of trein binnenging. Ook niet een cinema en zelfs de Schuilkelder. Het was dan ook voor menige zeeman die in Engeland had verkeerd een treurige vertoning om na de oorlog te zien hoe men in Nederland reeds gevulde trams, treinen en bussen bestormde en desnoods de zwakkeren op zij drong om toch vooral een der eersten te zijn, ondanks dat men al laatste arriveerde.

In de pub werd je nooit ergens bedrogen. Het was boter bij de vis, dus voor elke bestelling moest meteen betaald worden en daarbij was het "style" dat een aangeboden consumptie gehonoreerd werd met een "return". Je laten vollopen op de zak van een of andere gulle gever was gewoon ongemanierd, tenzij iemand je iets verschuldigd was. Zo niet dan was je een doodgewone bietser.

De goede verhoudingen moesten echter eerst groeien. Want in het begin was het allemaal zo heel anders. Alles wat "alien" was, werd toen met achterdocht bezien. Aanvankelijk zag men in al die vreemdelingen potentiele leden van een eventuele vijfde kolonne. Naar het voorbeeld van wat er in Noorwegen en later ook in Nederland gebeurde op het kritieke moment der overrompeling. Trouw moest blijken. En toen dat eenmaal was bewezen kon de Nederlandse zeeman dan ook niets meer verkeerd doen. Ze werden zelfs zeer populair. Daarop werd helaas ook vaak geparasiteerd door lanterfanters en de lieden die kans zagen om grootste deel van de oorlog aan de wal door te brengen op een of andere wijze. Zij misbruikten de moeizaam opgebouwde reputatie van hen die werkelijk sets presteerden en hadden gepresteerd. Ook nadat de Amerikanen met tienduizenden tegelijk de Britse eilanden kwamen bevolken en breeduit zittend de "Pubs" gingen domineren, bleven de Nederlandse zeelieden populair. Was het omdat zij zich zo goed bij de Engelse gewoonten aanpasten? Het leek er althans zeer veel op.

Het aantal huwelijken tussen Nederlanders en Engelse meisjes was vrij hoog en gaf aan menige jonge vent zo iets van een levensdoel en toch zeer zeker een thuiskomen. Waarbij het vrijwel steeds voorop stond dat als de oorlog voorbij zou zijn, maar zeer weinigen in Engeland zouden willen blijven. lets wat door de staat van huwelijk wel zeer goed mogelijk zou zijn als de echtgenote de Britse nationaliteit behield en waarop elk

eventueel kind ook al rechten kon laten gelden. Het zou beroepshalve echter niet zo eenvoudig zijn omdat hier op Engels schepen ten aanzien van diploma's heel andere eisen werden gesteld als zeevarende. Tenzij men natuurlijk het zee varen zou ruilen voor een of andere walfunctie waarvoor overigens heel weinig animo bestond. Ook al omdat er in Nederland, naar verwachting, de eerste jaren genoeg te doen zou zijn. Met deze mogelijkheden hield men in Nederlandse regeringskringen dan ook wel degelijk rekening. Er werden ten behoeve van de Engelse echtgenotes cursussen in de Nederlandse taal georganiseerd. Erg succesvol waren ze in algemeen echter niet.

Intussen zorgden de Britse "welfare"-instituten het beste voor de zeelieden er niet in het minst voor de opvarenden van de Nederlandse coasters. De "woollen comforts" werden rijkelijk uitgedeeld en bestonden uit truien, kousen, balaclavas en handschoenen. Liep het tegen de kerstdagen, dan kwamen er kerstpakketten aan boord met persoonlijke boodschappen. Vele zich zelf respecteerde nodigde een eenzame zeeman aan zijn tafel op dergelijke dagen. Helaas werd een dergelijk vriendelijk gebaar niet altijd op juiste waarde geschat. Van en naar vrienden of familie reizen was meestal op een sterk gereduceerd tarief. Er waren meerdere systemen. Op vertoon van de identiteit kon men voor sterk gereduceerd tarief of zelfs gratis reizen. Was dat niet genoeg dan waren er nog aanvullende regelingen via het consulaat of de rantsoenering, speciaal voor zeevarenden. Waarbij de Nederlanders altijd iets meer rechten hadden dan hun Britse collega’s. De Nederlandse zeemanshuizen of clubs en de door de Nederlandse regering georganiseerde welzijnsacties kwamen redelijk laat van start. Om precies te zijn in een tijd dat het allemaal niet meer zo dringend nodig was en de meeste zeelieden al individueel hun stekkies hadden gevonden. In het algemeen kon gesteld worden dat het "Too late and too little "was geweest. Boze tongen beweerden dat dergelijke gelegenheden ook bezocht werden door in burger verkleedde voormalige politieagenten en dat die niets anders deden als luisteren naar eventuele boze plannen of argumenten. In het algemeen dus constant de stemming onder de zeevarenden peilen. Achteraf bleek dit ook met de werkelijkheid te kloppen maar dat had niets uit te staan met de Britse autoriteiten.

12.2 Vermoedelijk: “Normandië en Brittany, K.H.V. opnieuw de missing link

Over wat daar allemaal gebeurde is genoegzaam bekend geworden uit velerlei literatuur waar fictie vaak aan waarheid grensde en dan wel zodanig dat het vaak als een soort super stunt van een aantal generaals word weergegeven, terwijl het in werkelijkheid een samenspel van miljoenen mannen en ook vrouwen was, waarvan de meesten nooit op de voorgrond traden, doch zover wiens inspanning deze hele gigantische operatie op de Kanaalkusten van Frankrijk nooit zou zijn gelukt. Het is goed om daar ook hier aan te herinneren.

Langs de gehele zuidkust van Engeland lagen de vaartuigen die in eerste lijn naar de Franse wal zouden varen dicht op elkaar gepakt en gezakt te wachten op het grote sein. Wanneer dat zou komen wist niemand anders dan de opperbevelhebber Generaal Eisenhouwer. Hij zou beslissen wanneer het D-day zou zijn. D-day stond voor Decision ofwel beslissing. Dus de dag van de beslissing. Vanaf dat moment zou alles gaan gebeuren volgens een van te voren vastgesteld plan en al net als een bouwwerk zo kon men de eerste steen niet plaatsen voor dat de fundamenten waren gelegd. Het een hing zo sterk van het ander af, wat al begon vele maanden voor de eigenlijke landingen en bestond uit het verkennen van de Normandische stranden. Dit was bijzonder gevaarlijk werk wat uitgevoerd werd door kikvorsmannen die op de vijandige kusten de versperringen, voor zo ver deze in zee stonden, opruimden. Schrijver heeft een aantal van hen gekend en deze mannen waren ook in normale omstandigheden vertrouwd met dergelijk werk wat uiteraard dubbel gevaarlijk was geworden. Terzijde waren enkelen hunner ook nog particuliere loods en geboren en getogen aan de waterkant. Zij zijn inmiddels allen overleden en daarom doen hun namen hier niet ter take.

Als bekend kwam D-day rijkelijk laat. In feite was het de laatste gelegenheid om als er verder niets zou tegenzitten, de oorlog in West Europa nog voor het einde van jaar te beëindigen. De opperbevelhebber overwoog zelfs om de hele operatie naar 1945 te verschuiven en was het alleen maar door de berichten dat Duitsland zeer ver gevorderd was met nucleaire wapens dat hij alsnog besloot om de 6e Juni 1944 uit te kiezen als de laatste gelegenheid in verband met waterstanden en weersomstandigheden. Dit is echter ook al wel genoegzaam bekend geworden uit de memoires van Eisenhouwer.

Bij dit alles speelden de Britten eigenlijk maar de tweede viool. Zeer zeker hadden ook zij een belangrijke plaats in de algehele leiding, doch de Amerikanen overheersten doorlopend. Tenslotte was de positie van opperbevelhebber een politieke keuze en niet een uit oogpunt van capaciteiten. Vooral in tactische opzichten schoten de Amerikanen ondanks hun superieure bewapening en enorme hoeveelheden materiaal bijna voortdurend te kort. Bij nautische problemen en vooral op het terrein van aanvoer kwamen ze vaak voor onoverkomelijke hindernissen. Tenslotte waren er maar heel weinig Amerikanen die gemotiveerd aan deze operaties deelnamen. Zo heel anders als meeste Britse militairen, ongeacht tot welke tak der strijdkrachten zij behoorden. Velen van hen hadden de smadelijke afgang van Duinkerken nog in het achterhoofd, of het verlies van familieleden in de onbarmhartige bombardementen op de Engelse steden in de voorgaande jaren. Hoe fanatiek zij soms konden zijn was met verschillende voorgaande acties op de Franse kusten al bewezen bij Brune, Saint Nazaire en op de Kanaal eilanden. Daarnaast was er dan ook nog de tactiek van Generaal Montgomery, die reeds in Afrika had bewezen wat het juiste antwoord op de "Blitzkrieg" was. En wat hij opnieuw wilde tonen in West Europa, wat zou zijn gelukt als hij het alleen voor het zeggen zou hebben gehad. Want alsdan zou Arnhem waarschijnlijk niet in een debacle zijn geëindigd. Onwillekeurig meent men hierbij dat het voorgaande niet in het bestek van dit boek valt maar toch is het zo.

Want de sterkste keten is niet sterker dan de zwakste schakel en dat was de aanvoer en de lange lijnen waarlangs het werd geleid. Dit nu wist de vijand van toen helaas beter dan het geallieerde opperbevel in die dagen. Daarom liep er zo veel mis na D-day. Toen de B.B.C. op de zesde Juni van 1944 al in de vroege morgen meldingen maakte dat men in grote aantallen op die zelfde morgen in Frankrijk was geland, was er echt geen hoerastemming in Engeland. Men had dergelijke optimistische geluiden al zo vaak gehoord. Waarbij het steeds op een "statemate" was uitgelopen. Zo als aan het Italiaanse front, waar men al maandenlang in de modder en puinhopen was blijven steken. Dit ondanks dat de Italianen geen tegenstanders meer waren. Men had er maar nauwelijks nota van genomen dat daags te voren Rome door de geallieerden was ingenomen.
Ook de Nederlandse zeevarenden waren zo langzaam aan gaan twijfelen. Slechts een beperkt aantal schepen was beladen met voorraad en wat vrijwel geheel uit blikken benzine of gasolie bestond. Deze blikken werden later bekend als de zogenaamde jerrycans. Waarheen en wanneer ze zouden vertrekken was een raadsel en dat was ook niet zo heel belangrijk. Wel was het zo dat ze al vanaf het begin van de maand her en der hadden gelegen en waren vertrokken. Hetzelfde gebeurde met tientallen "landingcrafts", die elk geladen met aantal pantservoertuigen heen en weer en weer terugvoeren. Dat spelletje had men al enkele weken lang gespeeld en het bestempeld als oefeningen. Maar waar menige kapitein op hoopte kwam niet uit. Want om een voorbeeld te noemen, zo lag de "Confid" op die dag te wachten op orders in Plymouth na kort te voren uit het droogdok te zijn gekomen voor een jaarlijkse inspectie. Wat was daarom zinniger om naar de overzijde te verhalen, en het schip te laden met gevulde jerrycans in plaats van het allemaal op een vlot te laden en dat notabene ook nog versleept moest worden door een sleepboot? Kennelijk had men de coaster opeens niet meer nodig. Hoewel bekend was dat er een soort "enquiry" was geweest en waarbij was gevraagd hoe groot de beladen snelheid was en of men die bij windkracht 5 kon volhouden. Uiteraard was dat alleen maar mogelijk geweest bij de schepen met zwaardere machines en zo als het bleek waren het alleen nu slechts die welke wijd verspreid in zuidelijk Engeland lagen te wachten in voorgaande weken.

Het was dus meer een betrekkelijk klein aantal schepen dat vrijwel achter de eerste aanvalsgolf aanvoer naar de Franse kust. Schrijver herinnert zich die dag nog vrij goed. Want de teleurstelling "om er niet bij te zijn" was voor de opvarenden van de "confid" echt wel goed merkbaar. Stuurman de Ruiter (een zoon van kapitein-eigenaar De Ruiter die met de Admiraal de Ruiter" in Engeland was gekomen), was zeer teleurgesteld en zo ook Bram Jobse, de toenmalig motordrijver. Wat was logischer dan dat ook wij naar de "beach" werden gedirigeerd. Waren we soms niet uitgerust om ook bij nacht en duisternis onze lading op de kust te lossen? En zo juist weer geheel hersteld uit het droogdok gekomen? Het waren zo maar wat vragen. Was het soms omdat we daar geen verzoek toe hadden gedaan zo als een aantal kapiteins deden in de voorgaande maanden? Het kon best waar zijn, doch dat had meestal ook wel een reden gehad. Het was namelijk geen geheim dat zulke "vrijwilligers" vaak zeer lang niets hadden uitgevoerd. Door maandenlang te hebben stilgelegen of het vuile werk hadden weten te mijden. Uiteraard wilde die nu weer iets goedmaken en dan op een opvallende manier. Waarbij het eentonige kustwerk voor anderen bestemd leek. Inderdaad was dit ook zo en het heeft geen zin deze lieden hier alsnog te noemen, doch zij waren bekend. Anderzijds was het ook weer zo dat elke rechtgeaarde zeeman zijn vaste schip niet graag verliet en toch zeer zeker niet na al die jaren en nu dat het tegen het einde ging lopen om de gevaren al lang niet meer zo dreigend waren. Toen na enige tijd dan ook duidelijk bleek dat we er met de "Confid" niet bij waren, vroeg stuurman De Ruiter uit pure balorigheid studieverlof aan om naar het zeevaartschooltje in Plymouth te gaan.

Zodoende vertrokken we enkele dagen later. Niet naar Frankrijk, maar met een bijzonder vuile lading "chinaclay" van Fowey naar het Manchester Kanaal. Och, iemand moest toch ook het vuile werk doen en was het al die jaren soms niet anders geweest? Schepen die in een vroeger en later stadium werden gebezigd bij de bevoorrading van de geallieerde legers in Normandië, Brittany en de Kanaalhavens.

Toch werden de vorderingen op de Franse kust met spanning gevolgd in de volgende dagen en bleek het wel degelijk dat dit het grote gebeuren was en geen proeflanding zo als al eerder in Diepe was gebeurd. Men sprak al heel gauw van successen en dat de weerstand groot maar niet groter was geweest dan verwacht. Doch dat waren allemaal maar krantenberichten en verhalen over de radio, die uiteraard slechts datgene mededeelde wat men kwijt wilde. Tenslotte luisterde men in het bezette gebied mee naar alles wat de B.B.C. te vertellen had. Hen moest men geen tegenslagen melden, integendeel, want daarvan had men er in Engeland in afgelopen jaren al genoeg moeten erkennen.

Want tegenslagen kwamen wel degelijk. Vooral toen na enkele dagen de tegenstander toch sterker bleek dan was verwacht. Men had bovendien gehoopt op een snelle veroovering van Cherbourg en het tijdig functioneren van de kunstmatige havens voor de kust van Arromache, naast het snel bruikbaar maken van de kleine havens van Courseulles, Port en Bassin. Maar dat alles viel erg tegen. Cherbourg kwam pas op 25 juni, ofwel D+19 in geallieerde handen. Wat volgens schema al twee weken eerder had moeten gebeuren, en wat nog niet zo heel erg zou zijn als deze haven niet eerst in een puinhoop was veranderd alvorens deze word ingenomen. Want daar had men dat de grote schepen, voornamelijk de in Amerika gebouwde zogenaamde "Liberties" tegen de kant kunnen halen om te worden gelost. Ook de kunstmatige havens vielen tegen. Niet alleen dat een der pieren bij slecht weer vernield werd, ook de capaciteit was maar zeer beperkt want er konden slechts kleine schepen lossen.

De G.H.V. schepen lagen zodoende, vaak doelloos, dagenlang te wachten om hun lading kwijt te raken. De officiële landingsschepen waren in deze gewoon onding omdat deze slechts geschikt waren om voertuigen en manschappen op het strand of te zetten en minder om lading te vervoeren. Bovendien waren er al meteen op de eerste dagen zeer velen beschadigd geraakt, wat grotendeels kon worden toegeschreven aan onervarenheid om met dergelijk vaartuigen om te gaan. In wezen het zelfde als was gebeurd in de meidagen van 1940 op het Duinkerkse strand door een haastig bij elkaar getrommeld tweede soort marinepersoneel. Anderzijds was een invasie iets wat men niet regelmatig doet dus kon men het gebrek aan kundigheid en ervaring verontschuldigen. Wat onbegrijpelijk leek was dat men niet meteen kleine zeeschepen en de Nederlandse coaster in bijzonder was gaan benutten door deze op vlakke kus gedeelten te laten droogvallen. Want daar had men al eerder zo vaak op geoefend, lang voor de Normandische landingen.

Dit had al meteen in het begin mogelijk geweest omdat na enkele dagen de weerstand vanuit de kuststrook al was overwonnen. Ook voor wat het overwicht in de lucht betrof, want wat de Duitsers daar nog in de lucht konden krijgen was minimaal, zo ze ter plaatse nog over brandstof konden beschikken. Na een week waren er al circa 325.000 man troepen aan de wal gezet inclusief al het materiaal, doch men beschikte nog maar over slechts 100.000 ton voorraad. Dit ondanks dat elke dag zo ongeveer 200 kleine vaartuigen naar de wal stevenden. Kennelijk bedoelde men daarbij ook de amfibische voertuigen die slecht een paar ton aan lading over zee konden meevoeren en dan nog als het water niet al te onrustig was. Als het met ten minste met 200 coasters was gebeurd, zou de voorraad binnen een week een veelvoud zijn geweest als elk schip slechts gemiddeld 300 ton had meegevoerd. Natuurlijk kwamen al heel gauw de excuses. En een daarvan was het weer. Aan zo iets kon niemand iets doen of veranderen, maar wel de schuld geven van de vertragingen. Er zou in tientallen jaren niet zo een zware storm hebben geheerst heette het. Inderdaad was het een flinke zware bries doch beslist geen storm. Zo iets komt uiteraard nooit gelegen, maar was en is meestal van korte duur. Niettemin was het een excuus, een welke een doorsnee walmens toch niet kon beoordelen op een afstand. Niettemin "better a bad one than none". Feit was dat men op D+17 nog slechts was waar men op D+5 had moeten zijn en dat was dan nog voor dat de "storm" opstak.

Van Le Havre moest men, als het ooit zou vallen in de komende tijd, maar niets verwachten. De R.A.F. had daar zelf al de nodige vernielingen aangericht. Wel bleken de kleine Franse haventjes zo als Courseulles, Port, Bassin en ook Isigny vrij snel bruikbaar. Het betekende dat er een aanzienlijk aantal kleine schepen tegen de kant kon komen om te lossen. Het waren het vaak de Nederlandse schepen die aldaar hun ladingen brandstof losten. Meestal direct op de vrachtwagens. Enkele duizenden tonnen voorraad per dag waren geen zeldzaamheden voor zo een kleine haven. Men kon haast stellen dat ze bijna de helft van de aanvoer verwerkte. En intussen lagen de G.H.V. maar te wachten. Meestal lagen ze ook nog in de weg, waarbij het maar goed was dat de Luftwaffe vrijwel niets van zich liet zien of horen want anders hadden zij een ware slachting aangericht onder al die zittend eenden. Die nu wel een groot kanon op het achterschip hadden staan, maar waarmee ze nog geen mus hadden kunnen neerschieten, laat staan een snelle Messerschmitts.

Toen de kunstmatige haven, wat eigenlijk een lange drijvende pier was, in bedrijf kwam, was het nog verre van eenvoudig op er langszij te lossen. In theorie klopte het ook heel goed met de er voor afgezonken "breakwater", doch hoewel deze "haven" niettemin vrij snel functioneerde, was men twee maanden later nog steeds bezig om deze pier meer bescherming te bieden. Men liet er oude schepen zinken. Onder meer een oude Nederlandse kruiser en een vrachtschip. De kunstmatige haven was goed voor de grotere engels stoomscheepjes die vanwege alweer hun diepgang minder geschikt waren voor de kleine haventjes. Je kon zeggen dat juist de Nederlandse kustvaartuigen daar voor waren gebouwd en wat dan ook nog zo was ook. De vertragingen begonnen op te lopen, want van het een kwam het ander. De pers ging zich er mee bemoeien in Engeland. Wat uiteraard niet of zeer weinig uitlekte naar de bezette gebieden. Daarom kon men ook heel wat meer zeggen, wat er op neer kwam dat deskundigen het publiek voorrekenden dat alles ver achter bleef bij verwachtingen. Maandenlang voor D-day had men van alles kunnen gissen waarom in het westen zou worden toegeslagen en wat er zou gebeuren. Nu wist men het en nog veel meer. Men verweet de legerleiders dat er ondanks het wachten op de gunstigs moment niettemin toch nog een heleboel scheef was gegaan. Eén daarvan was de bevoorrading! Want de aanwezige strijdkrachten met hun vele voertuigen, pantserwagens en tanks waren in aantallen veruit superieur aan de tegenstander die ook in de lucht vrijwel niets meer had in te brengen. Dus waar was het wachten op schreven de dagbladen na ongeveer twee maanden, toen men nog steeds niet veel verder was gekomen dan het Normandische schiereiland.

Was het wachten op misschien een situatie als in 1918? Met misschien een wapenstilstand of in dit geval een overgave nu dat Duitsland op alle fronten aan de verliezende hand was? Het kon zijn, niemand wist het en nadat ook het complot en de aanslag op Hitler zelf mislukte begreep men het wel; de Duitsers zouden tot het allerlaatste strijden! En zo men het nog niet wist, zo werd overal waar maar schepen konden lossen de principes van de verschroeide aarde toegepast en de missende schakel in het hals oorlogsbedrijf namelijk een ongehinderde stroom van voorraden, doorlopend verzwakt zo niet verbroken. Alleen zagen de legerleiders dat allemaal niet zo goed. Uitgezonderd dan de Britse Marineleiding, die veel eerder de belangrijkheid van havens zo als Antwerpen of Gent inzagen. En wat de veldtocht later onnodig zou verlengen. Doch men bleef knoeien en improviseren in Normandië.

De officiële landingsboten bleken in veel gevallen al ernstige schade te hebben opgelopen. Men moest nu al improviseren met oude lichters de zogenaamde Thamesbarges. Door ze van een buitenboordmotor te voorzien waren ze door hun robuuste bouw goed geschikt om bij de grote schepen langszij liggend lading over te nemen. Zij tuften dan naar de pier en werden daar gelost. Het bleven echter open lichters en waren verre van zeewaardig. Niettemin deden ze nuttig werk en heel wat vakkundiger dan soms het geklungel met de landingcraft. Snelheid deed er ook al niet toe, als de voorraad maar aan de wal en bij voorkeur op wielen kwam. Zo ongeveer was de situatie op het einde van juli op D+50, toen men al ongeveer drie weken op het schema achterliep. Het

Engelse publiek mopperde, de dagbladen stonden bol van de kritiek. De zomer liep al ten einde en men was nog steeds niet veel verder als het bruggenhoofd. Dat er wel degelijk iets fout was gegaan bleek ook wel uit het feit dat er opeens een aantal minder snelle Nederlandse kustvaartuigen operationeel werden en naar de "beach werden gestuurd. Vaarsnelheid was op eens niet meer belangrijk, als het dat ooit was geweest met de allereerste coasters die al op eerste dagen met voorraad waren meegevaren. En zeer zeker ook niet daarna als ze terugkeerden naar de Engelse wal om nog meer op te halen. Het was nu ook veel veiliger geworden want de westelijke ingang van het Engels Kanaal werd zwaar bewaakt door de Navy. Daar zouden niet zo lichte U-boten kunnen binnendringen. Wat uiteraard ook maar heel betrekkelijk was. Want had men ook niet eens drie Duitse kruisers onopgemerkt uit de haven van Brest laten ontsnappen? Doch dit waren dingen waar men maar op moest leren vertrouwen en toch minstens maar op moest hopen.

Ten lange leste waren vrijwel alle schepen die maar even konden worden gemist ook naar de Franse wal gedirigeerd om daar lichter werk te gaan verrichten, wat bestond om bij de wachtende G.H.V. schepen, meestal Amerikaanse "Liberties", langszij te gaan en hun lading over te nemen en daar mee naar de wal te varen. Als het kon in een der vele kleine haventjes. Zo kon Isigny er wel een stuk of zes tegelijk met alle gemak tegelijk lossen op een enkele dag door middel van mobiele motor kranen. Dit ging uiteraard heel wat gemakkelijker dan zo maar op het strand, waar de grond lang niet altijd even gelijk en hard genoeg was. En waar men uiteraard ook steeds bedacht moest zijn op het opkomende water. In de haventjes kon men twee maal per dag tijdens hoogwater in en uit varen en ook constant doorlossen, in plaats van slechts gedurende enkele uren. En bovendien ook nog weer alleen als de zeegang en de weersgesteldheid het toeliet. Al deze bezwaren waren niet zo heel groot voor de landingsschepen. Zij toch waren hun rollende materiaal achter elkaar binnen een uur kwijt en weer vertrokken. Dat gold ook voor personeel, maar was zo heel anders met de voorraad die volgde. Dit nu was de "bottleneck" van de hele operatie, waar men geen afdoende antwoord op had gevonden. Het lichterwerk van de landingsschepen mislukte vaak. Waren ze de ene keer te lomp en te groot, een volgende keer waren ze weer te klein of te lang of te kort. Tenslotte was in deze hele operatie elk schip of vaartuig slechts geschikt voor een bepaald doel. Bovendien waren veel landingsschepen door het aanvankelijke intensieve gebruik al soms ernstig beschadigd geraakt.

Zo gebeurde het dat ook schepen als de “Confid” tenslotte naar de Franse wal voeren nadat er strong was geselecteerd wat het personeel aan ging. Men moest natuurlijk weten wat men aan de mensen had! Op deze manier voor het gebeuren op de Franse kust te worden ingezet was zodoende ook al een soort bewijs van goed gedrag of gebleken betrouwbaarheid. Zonder daar om te hebben gevraagd. Uiteraard veranderde er niet veel op de Clyde. Dit bleef voorlopig nog een belangrijk aanvoerpunt van overzee. London was trouwens nog onveiliger geworden dan het de hele oorlog al was geweest.

Want nu begon men London te bestoken met de V-I, hét "vergeldingswapen" van de vijand. Men noemde het in Engeland de "doodlebug" wat zo veel betekende als rammeltor, vanwege het geknor. In feite waren het vliegende bommen, die werden voortgestuwd door een raket. Deze werden voornamelijk vanuit het gebied rond Calais op London afgevuurd maar waren voor Normandische gebeuren van geringe invloed. Men had er al vrij snel afdoende antwoord op door allereerst de plaatsen waar ze werden afgevuurd te bestoken en daarna onderweg. Door ze in de "slipstream" van een jachttoestel van koers te laten veranderen waarna ze dan in het water doken van het Engels Kanaal.

12.3 Vermoedelijk: “Keerpunt, het begin van het einde”

Maar het gevoel "van er bij te behoren” was toch wel erg belangrijk. Wellicht was een tikkeltje eerzucht daar ook niet vreemd aan. lets wat toch ook niet aan het K.H.V. personeel was voorbijgegaan. Want in de maanden die voorafgingen aan de landingen was Engeland en vooral de zuidkust overstroomd met allerlei uniformdragers. Het waren meest jonge mannen en soms voelde men zich in het burgerpak je als een vreemdeling tussen al dat drukke gedoe in bars, bioscopen of zo maar gewoon op straat. lederen was wel met iets bezig dat verband hield met de verdediging of oorlogvoering en droeg daar veelal de uiterlijke tekenen van. Want in Engeland was men beslist niet scheutig met het verlenen van onderscheidingen, in tegenstelling tot de Nederlandse autoriteiten in London.

Menig zeeman voelde zich daardoor enigszins miskend. Wat men uiteraard niet liet merken maar wat men toch wel voor zich zelf voelde. Want tenslotte wil elk mans op z’n tijd wel eens een complimentje horen. Daarom was het goed dat vrijwel alles wat daartoe geschikt was, alsnog werd klaargemaakt om aan de operaties in Frankrijk deel te namen. Elk bemanningslid kreeg om te beginnen een soort persoonsbewijs wat al pas moest dienen in voorkomende gevallen. Men beweerde dat het tevens dienstig was ingeval een zeeman in krijgsgevangenschap zou raken. lets wat natuurlijk nooit uitgesloten kon worden geacht. Er stond op vermeld dat de drager een koopvaardijopvarende was die onder bijzondere voorwaarden dienst deed bij de bevrijding van Europa. Tenslotte droegen maar heel weinig opvarenden van K.H.V. uniformen, uitgezonderd dan de showbinken, die met uiterlijk vertoon trachtten te compenseren waar ze elders tekort geschoten hadden. lets wat de echte K.H.V. in het geheel niet aansprak. Er waren ook hier weer vele wegoe die in dit geval naar Frankrijk zouden leiden want de zogenaamde tweede lijnschepen voeren geheel independent naar de hun toegewezen locatie op de Franse kust.

Doch om te beginnen werd er natuurlijk eerst wat aan de bewapening gesleuteld en werden de schutters niet alleen vervangen, maar tevens verdubbeld. Alle munitie werd vervangen en terloops werd er nog een snelcursus pistoolschieten gevolgd. Ln tussen werd het schip beladen met proviand en wat in dit geval voor de “Confid” in Avonmouth gebeurde. Men liet niets aan het toeval over. Ook de Shipping sloofde zich uit om de bemanningen te selecteren. Waarvan men wis dat ze onbetrouwbaar waren werd vervangen. Ook de stuurman die de plaats van Arie de Ruiter op de “Confid” had ingenomen. Als Engelandvaarder had hij niet zo een hele goeie "record" en werd dus verwijderd. Dat hij was gaan tippelen zo snel hij Franse grond onder zijn voeten had gekregen leek dan ook zeer waarschijnlijk. Zodoende kwam stuurman Eindhoven aan boord. Hij was al een “veteraan", want hij was al in het allereerste begin met de “Despatch” op het Normandische strand geweest. Alle opvarenden waren nu in het bezit van een brevet als schutter en wat nogal eens aangedikt werd als "kanonnier", wat echt wel een tikkeltje overdrijving inhield omdat het zwaarste geschut uit een Oerlikon bestond wat niettemin nog heel wat mans was. Voor de rest ging het allemaal zo heel anders als gedacht want de hele poespas van konvooivaren was al lang voorbij. Het was allemaal weer oude kost. Alleen voerde het schip voortaan een nummer en waren de namen der schepen, ook nog de kleine naambordjes geheel weg geschilderd. Er werd volgens de bekende routes en independent gevaren tot bezuiden Wight en daarna ging het dwars over naar Cherbourg en vervolgens evenwijdig aan de kust naar het landings-gebied. Onderweg werden vele lege coasters ontmoet. Ook zij voeren nu als indepen-dent. Alles zo heel normaal, alsof er niets aan de hand was.

In het geval van de “Confid” hoefden we niet al te ver te gaan, want door een controle-post werd het schip naar de OMAHA sector gedirigeerd, alwaar moet worden geankerd. Reeds de volgende morgen in de vroegte werd het haventje van Isigny binnengevaren en binnen een etmaal lag onze lading al aan de wal of was het reeds onderweg naar de bestemming. Dus niets geen gerommel of wacht op de Reede.

Wel hadden we vele liberties zien liggen waar men met zogenaamde “ducks” elke keer een paar ton lading mee naar de kust bracht. Deze vreemdsoortige voertuigen waren de later zo bekend als amfibische vrachtwagens, doch die meer geschikt leken voor rivieren en kanalen dan hier op de open rede. In Isigny lagen reeds meerdere Nederlandse kust vaartuigen en zij allen waren op een of andere wijze naar Frankrijk gestuurd. En ook al net zo individueel als “Condfid”. De kapiteins van deze schepen waren allemaal oude bekende van de schrijver. Zo was daar de “Drittura” met kapitein Heida, de “Hondsrug” met Leo Vogelzang, Van Gaag met de “Express”, de “Jupiter” met kapitein Roos en de “Helvetia” met Liemberg. Enkele hunner waren er al een poosje,, deels waren ze nog maar kort te voren gearriveerd.

Zo als de “Confid” waren de reeds aanwezige schepen en andere vaartuigen ook geen snelle schepen of van de grotere afmetingen maar wel de ideale schepen voor dit werk. Allereerst gezien hun diepgang en bovendien door hun afmetingen. Waar met hoogwater niet minder als drie - vier meter water stond en de grond redelijk vlak was, konden ze hun lading steeds lossen. Direct op de vrachtwagens, elke keer ongeveer drie honderd ton per schip. Wat heel zuiniger was dan elke keer met een "duck" een urenlange reis maken met slechts enkele tonnen voorraad. Aansluitend ging de “Confid”, net als de eerder genoemde schepen, een soort veerdienst onderhouden tussen de rede en het haventje van Isigny. De ladingen bestonden uit meest uiteenlopende taken. Munitie en proviand waren beslist niet de enige dingen die werden vervoerd, want er gingen complete hospitalen inclusief röntgenapparaten en stroomaggregaten naar de wal. Verder reserveonderdelen voor de voertuigen en tanks. Voor zo ver dit dan al zichtbaar was. Opnieuw was er aanvankelijk de wetenschap en ook het genoegen dat men hier direct bijdroeg aan de oorlogvoering. Als een ongetwijfeld onmisbare zichtbare schakel. Zo heel anders als het gesjouw met kolen en schroot van eerste jaren. Maar ook dat ging op den duur toch weer vervelend en monotoon worden.

Tijdens de lossing was er dan ook, gelukkigerwijs, gelegenheid wat aan de wal rond te kijken. Uiteraard maar tot een zeer beperkte afstand van de haven. Wat echter ruim voldoende was om te zien hoe fel er om het bezit van deze haven was gevochten en uiteraard moest worden vernield om de vijand tot andere gedachten, dan wel overgave te brengen. Men had de straten begaanbaar gemaakt door het puin der huizen met grote bulldozers aan de kant te schuiven. Vanuit dichtgespijkerde kozijnen en wat eenmaal winkels waren geweest hingen soms Franse vlaggen als een soort welkom aan de bevrijders. Kennelijk had het normale leven hier weer z'n loop hernomen, want dat werd er heel duidelijk bij gezegd. "Welcome soldier, we do washing for you". Tenslotte was het met de Yankees ook goed zaken doen al was het dan voorlopig ruilhandel. Vanaf de rede was goed te zien hoe de Amerikanen de problemen van een beschutte ankerplaats oplosten. Na de lossing van de grote schepen, hoofdzakelijk liberties liet men ze evenwijdig aan de kust en dan achter elkaar zinken. Deze schepen waren niet erg kostbaar en zelfs berekend om maar een overtocht naar Europa te maken. Als ze dat maar haalden mochten ze daarna wel zinken of vergaan. En wat was daarom beter dan ze als breakwater te gebruiken? Zo dat de coasters en de landingsboten in rustiger water hun werk konden doen?

De Engelsen hadden in hun sectoren veel aandacht besteed aan kunstmatige, in zee uitstekende, pieren. Maar waar het toch ook nog nodig bleek om er een "breakwater" voor te leggen. Wat in feite dubbel werk betekende. Van de beide sectoren zijn hierbij enige foto's afgedrukt. Duidelijk bleek dat de zwakke schakel van deze hele gigantische operatie de afwezigheid van grote zeehaven was. En dat het in dit opzicht, tot het allerlaatste een kwestie van behelpen en improvisatie was. Ook dat het kleine zeeschip in de kritieke fase een onmisbare schakel vormde. Iets dat van de bij dit hoofdstuk behorende feiten duidelijk waarneembaar is. De maand augustus liep inmiddels al naar het midden en eerlijk gezegd werd dit werk vrij eentonig. Het voortdurende bietsen van de Fransen en dirigerend gedrag van de Amerikanen deed de rest.

Vaak werden er tegenstrijdige opdrachten gegeven wat onwillekeurig ergernis opwekte. Voor velen van ons was het dan ook geen geheim waarom men na twee maanden nog steeds niet ver was gekomen. Soms vroegen wij ons af waarom er zo lang werd gewacht, want nog steeds bevonden de invasielegers zich in het Normandische bruggenhoofd en en zo lang kon de zomer niet meer duren. Maar met een geweldig offensief werd rond Falaise slag geleverd tegen de Duitse hoofdmacht wat resulteerde in een doorbraak en opmars in een oostelijke richting. Terzelfdertijd kon Montgomery uitbreken vanuit de sleutelpositie Caen, waarop het hele front als een scharnier linksom naar het Noord-oosten draaide. In enkele dagen was de Seine bereikt. De Duitse legers en restanten daarvan. voor zich uit jagende, werd grootste deel van België in een paar dagen bevrijd en Nederlandse grrens overschreden, wat een mooi verjaardagscadeau was voor Koningin Wilhelmina. Parijs werd grotendeels door zichzelf bevrijd. Daar hadden de Amerikanen geen tijd voor toen de lichtstad eenmaal was gepasseerd. Een Franse kolonne die pas in augustus aan de wal was gekomen mocht de overgave officieel ont-vangen. Opnieuw was de roemruchte Franse eer op een zeer bedenkelijke wijze gered. Voor zulk geleuter hadden de overige geallieerden geen tijd, want de oorlog was nog lang niet voorbij. Al meende lange Charley van wel, doch hij dacht alleen aan Frankrijk.

Terzelfdertijd dat de uitbraak was begonnen werden althans onze schepen weer beladen met uitsluitend en alleen munitie uit de reeds bestaande voorraad aan de wal. Vrijwel hoofdzakelijk bestemd voor de zware artillerie van de Amerikanen, namelijk de zoge-naamde Long Toms, het 150 millimeter geschut. Waarvoor het bestemd was, konden we slechts raden. De opmars was richting Nederland. Wie weet waar het naar toe moest. Naast ons groepje schepen werden er ook nog een aantal kleine landingsboten beladen. Het type leek veel op de veerponten die over het Amsterdamse IJ voeren. Ze konden voertuigen en ook gewone lading vervoeren, doch leken voor bet overige niet erg zee-waardig. Maar ook dat interesseerde ons weinig. Het avontuurlijke was belangrijker. De opdracht was dit keer om een maximale lading in te nemen en het plimsollmerk maar te vergeten. "As much as you can" werd gevraagd. Uiteraard was er geen bezwaar. Er was trouwens door de Nederlandse Scheepvaartinspectie in London dispensatie verleend in deze. Wat neerkwam op toestemming om eventueel een schip te overladen zo lang het "operational" was betrokken bij de oorlogvoering. Het was een kwestie van "goede zee-manschap ter beoordeling van de kapitein". Het plimsollmerk ging er derhalve letterlijk en figuurlijk onder. Zo iets in vredestijd doen werd als een misdrijf beschouwd, doch nu brak de nood alle wetten. We hadden ook het recht om op alles wat vijandig was te schieten, zonder orders af te wachten. Mede daarom hadden we geleerd om vriend van vijand te onderscheiden. Als het om zelfverdediging ging, was alles toegestaan, zelfs al grensde het aan misdaad. De hele groep bestond uit een tiental schepen die allemaal met zware munitie in Insigny waren beladen. We maakten gissingen, want dit zou toch ergens gebruikt moeten worden. Kennelijk was het de bedoeling dat het op een of ander strandje of in een klein haventje gelost werd, want anders hadden ze voor dit werk ook wel een paar grote schepen kunnen inzetten en zich dit feitelijke dubbele werk kunnen besparen. Zo vertrokken we dan met onbekende bestemming uit de Omaha-sector.

Voor zo ver bekend werd, waren we opnieuw bij een andere baas beland. Niet langer waren we onderdeel van de Royal Navy (S.T.0.) maar van het U.S. transport corps en wel van het 364e bataljon. Het Amerikaanse leger had ons gewoon overgenomen en moest voortaan ook voor ons zorgen wat uitrusting en leeftocht betreft. Het was allemaal nog al ingewikkeld geworden, doch hadden we geen tijd om ons daarin te verdiepen. Niemand had echter gerekend op een langdurig verblijf vanuit Engeland. Zo doende waren we later ook voor kleding op de Yankees aangewezen. Begeleid door een aantal escortes, voeren we in kiellijn naar Barfleur en aldaar gekomen werd Westwaarts ge-koerst. Wat had dit te beteken? Van de escorte-schepen werden we ook al niet wijzer. Ook zij wisten het niet!

Met een grote boog werden de Kanaal eilanden gepasseerd en bleek de koers op ingang Engels Kanaal te zijn. Wat kon betekenen dat we om de Zuid gingen. Anderzijds kon dat haast niet gezien de landingschepen. Hoewel het weer fraai genoemd kon worden, zouden die vaartuigen bij enige bries in de Golf van Biskaje het beslist te kwaad krijgen. Ook de nieuwsberichten van de B.B.C. brachten geen nieuws. Anders dan dat de geallieerden overal achter de vluchtende vijand aanjoegen. Ook dat het schiereiland van Brittany was afgegrendeld en waarin aanzienlijke vijandelijke strijdkrachten waren afgesneden van de hoofdmacht. Wat men ons niet vertelde was dat deze strijdkrachten zich in westelijke richting op de vesting Brest terugtrokken. Deze grote oorlogshaven, die ver in de Atlantische Oceaan uitstak, leek ook al zo een ideaal aanvoerpunt voor de Amerikanen dat men graag zo snel mogelijk wilde veroveren uiteraard. En al net zo als elders, namelijk vanaf de landzijde. Onbewust van wat zich allemaal in dat schiereiland afspeelde werkten we daar instrumentaal aan mede. Want toen de Amerikanen de vijand tot de uiterste hoek van het schiereiland had teruggedrongen, was de munitie op, of zo goed als. En waarom wij met onze schepen westwaarts koersten, tot over het plimsollmerk afgeladen met hoognodige voer voor de artillerie, alvorens ook deze vesting bestormd zou worden. De volgende morgen bij dag-worden waren we Ille de Batz genaderd en kort daarna doemde de Morlaix-baai op. Kort daarvoor kwam er een vissersboot naar buiten met een aantal loodsen daarop, kennelijk visserlui. Zij wezen de voorste schepen de weg aan, tussen de rotsen door. Echter elkaar schoven we vervolgens de kleine haven van Roscoff binnen. Er was net genoeg ruimte voor een tiental kleine schepen om langs de pier aan te meren.

Wat we niet realiseerden was dat we zo juist de eerste Franse haven waren binnengevaren die nu eens niet beschadigd was. Al was het dan maar een kleine haven, maar toch groter als die van Morlaix, zo had de Franse F.F.I. (Franse binnenlandse strijdkrachten) hier in Brittany heel goed werk gedaan door de springladingen in de pier te hebben verwijderd. Nog voor het water zich terugtrok en de schepen de grond van deze droogvallende haven raakten waren er in de baai van Morlaix uit hele grote landingsboten honderden vrachtwagens en tientallen mobiele kranen aan wal gezet. Er was daar namelijk geheel beschut een haast ideaal strandje. Op slechts enkele kilometers van Roscoff. Zodoende waren deze voertuigen en hefwerktuigen, compleet met de bestuurders op de kade en begonnen met de lossing. Nog diezelfde nacht vertrok er een konvooi van bijna twee honderd voertuigen vanuit Roscoff, richting Brest! Het werd een lang beleg. Pas toen de haven geheel vernield was door het Duitse garnizoen, wat bestond uit een bijzonder hardnekkige afdeling die gerangschikt werd onder de keurtroepen van het afbrokkelende derde Rijk, word de stad en de haven door de Amerikanen ingenomen. Een groot deel van de stad was verwoest. Maar ook de haven was onbruikbaar geworden. Het garnizoen werd gevangen genomen en ondergebracht in de nabijheid van Roscoff. Het enige nuttige wat ze verder deden was het lossen van onze schepen, als het non-militaire goederen betreft dus geen wapens of munitie maar uitsluitend en alleen proviand. Dat ook dit bestemd was voor de troepen deed er blijkbaar niet toe. Heel opvallend was het gedrag van deze krijgsgevangenen. Want nog steeds heerste er onder hen een ijzeren discipline, wanneer ze aan- en afmarcheerden van hun werk in de haven. Als er iets uit de lading was gestolen moesten de daders daarna niet alleen hun zakken leegmaken, doch dan lieten de bewakers hen bovendien ook elk met twee volle jerrycans drinkenwater marcheren.

Met een zeker leedvermaak stelden de bewakers, en te zien ook wij, er een zeker genoegen in dat de strakke "goose step", de paradepas van het Duitse leger dan meestal mislukte. Later, toen de brandstoffen schaars werden, kapten ze hout voor onze kombuiskachels. Ook andere keren kregen we nog wel eens de kans om met ze te praten. Uiteraard hadden ze nog "kein hund" doodgemaakt, als je naar ze wilde luisteren. Ze waren slechts “vestingsoldaten" geweest en ze zouden zich uit puur verveling aan de Amerikanen hebben overgegeven. Je kon er van geloven wat je wilde. Nadat de eerste ladingen waren gelost, bestond het werk van de kleine schepen weer precies uit zelfde werk als in Normandië.

Want kort na onze komst in Brittany, doemden achter onze rug een paar grote jongens op. Waaronder hoofdzakelijk Liberties. Verder dan de baai kwamen ze echter niet. Onze taak bestond uit het overnemen van hun lading op deze open rede. om het daarna ergens anders naar toe te brengen. Regelrecht op een vrachtwagen. Meestal lagen er een viertal schepen rondom gemeerd en dan door zwarte militaire bootwerkers te worden geladen. Doorlopend waren er zodoende, dag en nacht een drietal grote schepen in lossing. Binnen een week vertrokken ze weer "in ballast" direct naar de "States". Er werd ook in Morlaix gelost door onze Kleine schepen, doch dit werd later overgenomen door lichters die na enkele weken arriveerden vanuit Engeland. Samen met allerlei soorten sleepboten. Er waren zelf op het laatst drijvende kranen en brandweerboten op de binnenreden te zien. Zo als het na een paar weken leek was het buitenwerk, tussen de rotsen door naar Roscoff, ons werk. Bij dag en nacht voeren de kleine Nederlandse schepen, in de duisternis vaak tussen de stenen door en over plaatsen die bij laag water droog vielen. Voor dit werk waren de Amerikanen met hun landingsboten beslist niet in de wieg gelegd. Zij bekeken het wel, als het daglicht werd. Zo iets viel uiteraard op en niet in het minst bij de leiding en de commandant van de "Fifth port U.S. Army Europe". Het dwong althans respect af van de bataljonscomman-dant. Vaak kwam hij even kijken en vragen of er nog "suggestions" waren. Om het werk te verbeteren en de capaciteit van de haven op te voeren. Want deze man geloofde namelijk dat "the brains not only in the office". Elke kleine suggestie werd dan ook op prijs gesteld.

In normale tijden was deze hoofdofficier ook bij zeetransport, beroepshalve betrokken. Hij had dus verstand van alles wat zich afspeelde, dit in tegenstelling tot zijn onder-geschikte officieren. Wat in zijn ogen "glorified cowboys" waren. Deze jonge kerels wilden uiteraard wel, maar hadden ten ene male geen jota verstand van overslag, anders dan oe gegeven opdrachten door te geven.

Het kon op de rede in de volgende herfstmaanden in die westelijke uithoek van Frankrijk behoorlijk spoken. Dan lagen de schepen tegen de grote jongens op te rijden en te sling-eren. Vaak braken de trossen af als zeilgarentjes. Soms werden schepen lek gestoten ter hoogte van kimplaten. Kon men de lekkage met de eigen pompon niet bijhouden, dan zat er niets ander op dan los gooien en het schip droog te zetten op een vlakke oesterbank. Om tenminste bij laagwater voorzieningen te treffen, om bij het volgende tij de belading te hervatten. Wat rond de klok gebeurde, zeven etmalen lang, iedere week. Dat het veel uithoudingsvermogen van de bemanningen vergde was een begrijpelijke zaak en om eerlijk te zijn, was het avontuurlijke van deze hole onderneming er omstreeks oktober 1944 wel helemaal uit. De gure wintermaanden en het gebrek aan zelfs de geringste mogelijkheid tot wat ontspanning, veroorzaakte veel onderlinge problemen. Die vooral aan de wal op vechtpartijen uitliepen. Juist omdat er niets zinniger viel te beleven en er vreemd genoeg volop te drinken viel. In Roscoff bevonden zich rond het havengebied van dit kleine dorpje een relatief groot aantal kroegjes waar dan soms honderden soldaten en zeelieden zich voor de tapkast stonden te verdringen om toch maar een blik op de mademoiselles te kunnen werpen. Hoe licht schoot er dan niet een vuist uit als men enigszins beneveld raakte?

Uit de magazijnen van een heroverde marinebasis in Brest kregen we trossen en extra fenders om tussen de schepen te hangen als het stormde en er toch moest worden geladen. Van de fourier kregen we extra kleding en schoeisel zo dat we op het laatst best voor een G.I. konden doorgaan. Het eten en drinken bleef overvloedig en zo was het ook met de PX-stores (US Army kampwinkel). Dit bestond uit rookgerei en versnaperingen, zolang de aanvoer daarvan dan al niet stagneerde. In dat geval konden we onszelf bedienen uit de ladingen die werden vervoerd, zo lang er maar geen ledig fust werd gelost. Dat was althans de afspraak. Dat was echt een praktische beslissing ingeval de eigen voorraad onvoldoende bleek. Daarmee kon je ook alle kanten op, zelfs vaak voor verse goederen zo als vis of enkele keer gevogelte.

De loodsen die ons de weg wezen tussen de rotsen door waren normaliter plaatselijke visserlui en de meesten van hen leverden nog wel eens een emmertje oesters of partijtje vis, krabben of kreeften. Met een karton sigaretten kon je dan heel wat handelen, want geld had ook daar aanvankelijk weinig waarde. Er werd vrijwel geen misbruik van gemaakt . Bovendien werd de haven heel zwaar bewaakt en was random geheel beveiligd met prikkeldraad, felle lichten en schildwachten die niet twijfelden om desnoods te schieten. Het echte stelen gebeurde vaker onderweg als de grote kolonnes auto's naar het oosten rolden. Dan kon het gebeuren dat de bestuurders, meest zwarte Amerikanen met een lege wagen arriveerden en glashard vertelden dat ze onderweg niets hadden gemerkt! Men had dan soms onder het rijden de wagon laten leegstelen. Maar dat was uiteraard niet onze zaak. De aanvankelijke vreugde over de snelle opmars, die ná "Arnhem" tot stilstand was gekomen, temperde door de daaraan volgende tegenslagen. Er waren natuurlijk ergens grote blunders gemaakt. Als leek kon je daar echter moeilijk over oordelen maar bij een wat aandachtiger volgen der nieuwsberichten kon men toch wel opmaken dat men overal tegelijk wilde zijn en krachten daardoor had verspild. Er was niets meer te bespeuren geweest van de flitsend snelle opmarsen waardoor Montgomery in Afrika beroemd was geworden. Dat het daarvoor nu te laat in het jaar was geworden was ook een duidelijke zaak.

Met de gezwollen rivieren, drassige velden en bovendien het slechte vliegweer zou het een onmogelijke opgave zijn geweest. Bovendien waren er voor de grote schepen nog steeds geen loshavens gevonden. Kennelijk zat daar de allergrootste fout in hele strategie, ondanks het feit dat Antwerpen en ook Gent onbeschadigd in bezit waren genomen. Zij toch zouden allereerst toegankelijk gemaakt moeten zijn om de grote stap vooruit mogelijk te maken in de benodigde aanvoerlijn. Doch daarvoor had men door de vertragingen in het Normandische bruggenhoofd geen tijd meer voor gehad. Waarbij ook de flankdekking in het oosten ontbrak. Het leek een fabeltje te beweren dat het een onmogelijkheid was om een bruggenhoofd te vestigen op de Noordoever van de Rijn, ná de prestaties in de Junidagen in Normandië. Ook de dagbladen wezen daar op en deden dit al veel eerder, toen het allemaal zo lang duurde alvorens het grote offensief in Augustus begon na een toch al laat begin op de zesde Juni. Nu waren de verbindingslijnen enorm lang geworden. Vanuit Roscoff en Morlaix moesten de konvooien wel vijfhonderd en meer kilometers rijden voor de bestemming werd bereikt. Ook ging de lossing door het slechter wordend weer steeds langzamer.

Door de grotere hoeveelheden die de "fifth port" moest verwerken kwamen ook arbeidsproblemen. De eigen zwarte bootwerkers konden het al lang niet meer aan. Noodgedwongen werden plaatselijke boeren en vissers ingeschakeld voor het lossen van gevaarlijke ladingen. Ging het om proviand, zo gebruikte men vaak de Duitse krijgsgevangenen. Alles bij elkaar zag het er triest uit. Dat Nederland nog in 1944 zou warden bevrijd leek uitgesloten. Het duurde allemaal te lang en alles bij elkaar was er niet veel aardigheid meer aan en was het sleurwerk geworden voor de coasters. Doch tenslotte werden de Duitsers toch verdreven van de monding der Westerschelde, zij het ten koste van grote schade en het verlies van veel mensenlevens. Daardoor werd het mogelijk dat Antwerpen en Gent als aanlandingspunt voor de grote schepen kon worden benut. Het had zes maanden geduurd alvorens een G.H.V. schip lading direct op de wal kon lossen! Hoewel het toen eigenlijk al mosterd na de maaltijd was en Nederland boven de rivieren de donkerste en slechtste Oorlogswinter tegemoet ging.

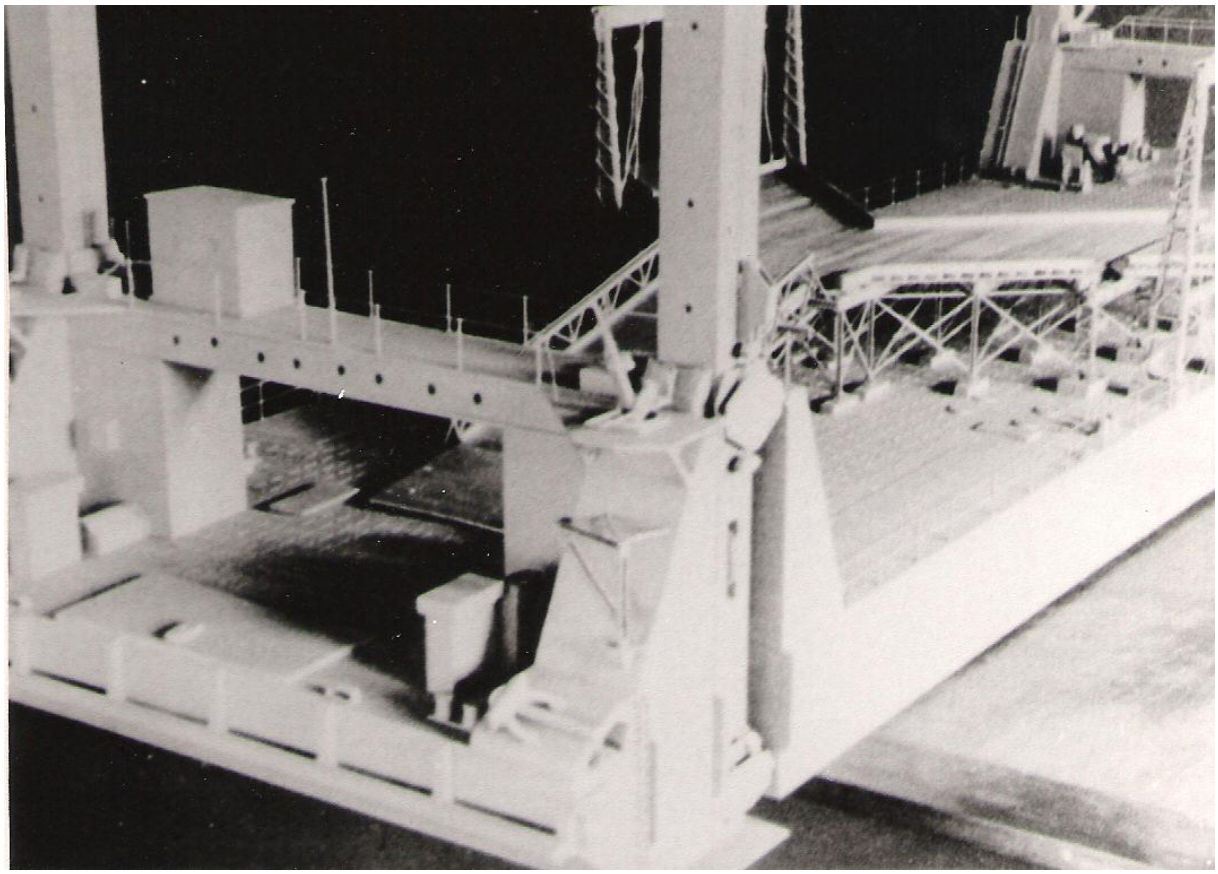
Anderzijds betekende het dat de "fifth port U.S. Army" word opgeheven en het werk van het kleine zeeschip ten einde was, Met dezelfde snelheid waarmee alles was opgebouwd, bijna vier maanden eerder, werd alles weer opgedoekt. Na een paar dagen waren ook de laatste grote schepen van de rode vertrokken. Precies een week voor Kerstmis keerden de coasters terug naar Engelse Zuidkust, na afscheid te hebben genomen van kolonel Tindall en zijn naaste officieren. Het was "a merry Christmas and thanks a lot boys". Het betekende in feite dat de oorlogstaak van het kleine zeeschip was beëindigd.

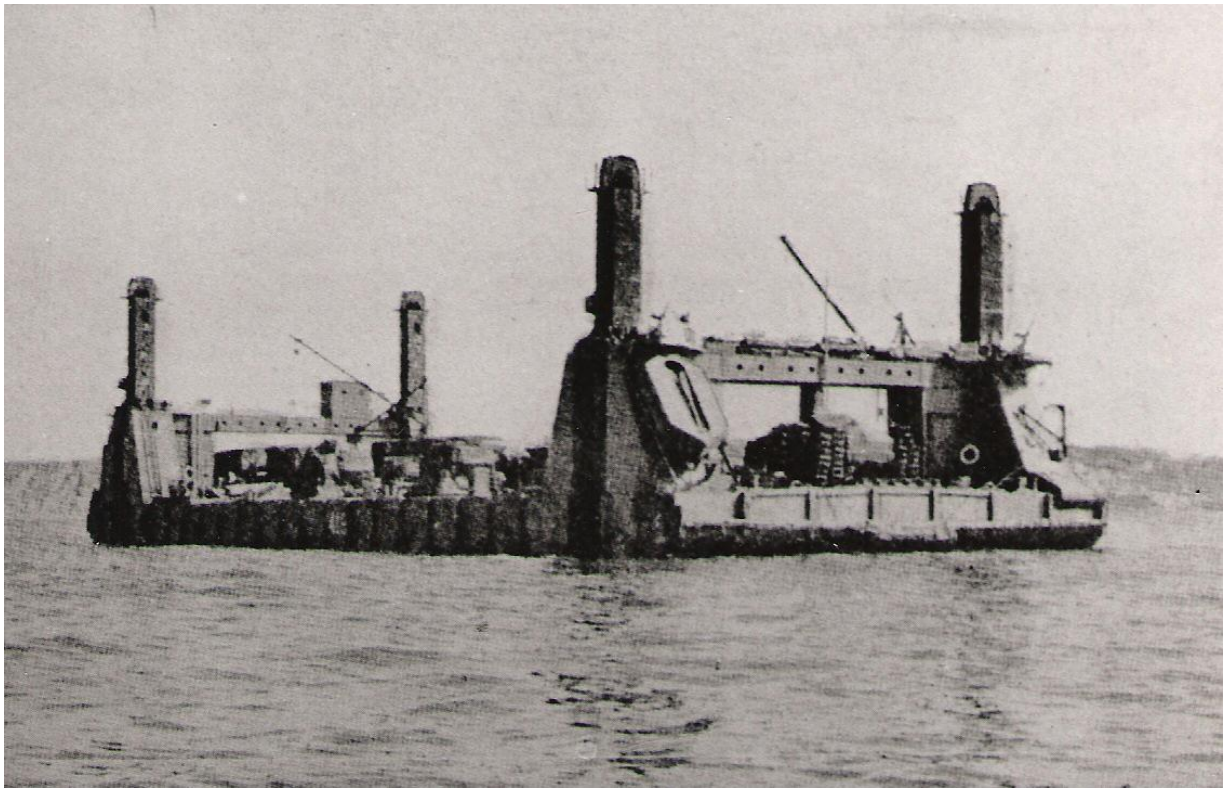
Toen...het er op aankwam was het6pnieuw de onmisbare schakel gebleken en al net zo hoognodig als toen het allemaal begon in I940 voor de stranden van Duinkerken.

Over de landingen in z'n geheel is later veel zinnigs en onzinnigs geschreven en getoond. Feiten waren dat men op bepaalde punten al meteen vrij diep landinwaarts was gedrongen en dat de kustversterkingen bij voorkeur aan de achterkant werden aangevallen, na vanuit zee door scheepsgeschut en vanuit de lucht te zijn gebombardeerd. In bepaalde sectoren werd hevig gevochten en vooral in de U.S. "Omaha" sector werden zware verliezen geleden door de aanvallers. Maar zo als de allereerste officiële berichten weergaven: "Niet zwaarder dan word verwacht". Vooral in de Amerikaanse sectoren moest het overwicht aan materiaal de doorslag geven en minder de persoonlijke motivatie. Dit heeft de schrijver later meermalen door krijgsgevangenen horen zeggen. Ook de meeste schade aan de schepen werd aanvankelijk niet door de vijand maar door onervarenheid of gebrekkige kunde van opvarenden veroorzaakt. Zo iets kwam uiteraard niet voor in de berichtgeving, maar was genoegzaam bekend. Het waren aan de wal de eliteafdelingen die de spits moesten afbijten. Voor wat de schepen betrof, zo was er alleen in de eerste dagen enig gevaar doordat niet alle weerstand vanuit de kustbatterijen onmiddellijk tot zwijgen kon worden gebracht. In de lucht waren de geallieerden oppermachtig en ook op het water. Al vrij kort na "D-day" was het hele landing gebied van of de Marcouf-baai tot aan de monding van de Orne redelijk veilig te noemen. De overmacht zorgde daarvoor.

Voor zo ver bekend werd gegeven beschikte Eisenhouwer over ongeveer drie miljoen aan manschappen en ruim vierduizend vaartuigen. Wat varieerde van een slagschip tot een landingcraft of coaster. Alles bij elkaar waren er ongeveer elf duizend vliegtuigen van allerlei soort ter beschikking. Voor de luchtlanding aren achttien duizendparachutisten en nog meer luchtinfanterie. A deze mannen en ook vrouwen hadden maandenlang in afwachting rondgelopen in zuidelijk Engeland. Vaak in Ledigheid. In plaatsen zo als Plymouth kwam het bj enige gelegenheid voor dat er onderling word gevochten. Verkrachtingen en braspartijen waren aan orde van de dag. En niet alleen in Plymouth, doch overal waar maar enig vertier was of kroegen en bioscopen waren. Zo was Unionstreet in Plymouth heel berucht. Met minder als in groepen van zes á acht man ging de militaire politie niet de straat op, laat staan de kroegen in. Uiteraard stak men tegen al dat indrukwekkende uniform-gedoe nogal povertjes af als jonge kerel in burgerkleren en zo als meeste kustvaartpersoneel het verkoos. Namelijk geen uiterlijk vertoon. De ledigheid van de toekomstige strijders in die dagen was dan ook gelijk het oorkussen van de duivel geweest. Iets wat vooral bij de Amerikanen, die in een voor hen vreemd werelddeel waren beland, z'n latere invloed niet zou missen.

Opmerkelijk was de geringe bijdrage van de Fransen. Het was toch hun land dat het eerst bevrijd zou worden en waarvoor zij toch iets moesten over hebben. Doch afgezien van een kleine groep kommando's, versterkt met evenzoveel Britten in het begin en een kleine groep tanks, die de naam van een divisie niet eens verdienden, was de Franse strijdmacht zeer klein in Normandië. Zij kwamen ook niet op eerste dag aan de wal, doch omstreeks de tijd dat de geallieerden hun opmars vanuit het Normandische bruggenhoofd begonnen. Het was eerden een zaak van meerijden achter de terugtrekkende Duitsers aan. Niet zo heel veel anders was het met de Nederlandse Irene-brigade. Ook zij kwamen pas ongeveer twee maanden na D-day aan land en zagen in Normandië vrijwel geen strijd. Hooguit werden onderweg nog kleine weerstanden opgeruimd. Ontdaan van al het propagandistische bombast gedurende de voorgaande jaren, was de prestaties van de Nederlandse- en Franse-strijdkrachten ,tegen de achtergrond van de overige geallieerden, waaronder ook de Canadezen en de Polen bij de acties in West-Europa zeer gering. Uitzonderlijke prestaties van enkelingen uiteraard niet meegerekend. Doch dit alles word ter wille van de propagandistische waarde sterk overdreven. Het diende mede om de toch nog grote tegenslagen te verbloemen. Vooral voor hen die nog in bezet gebied verkeerden.





Voorgaande afbeeldingen tonen een vooraf gemaakt model en een losse unit van kunstmatige pier. Aan elkaar gekoppeld boden ze aan kleine schepen de gelegenheid om hun voorraad regelrecht op de militaire voertuigen te lossen.

Duidelijk is op voorgaande bladzijde de bekende Londonse Thames-barges te zien en die voor deze gelegenheid van een soort aanhangmotor waren voorzien. Zeer duidelijk zijn hier de officiële "landingcraft" niet meer aanwezig en liggen de grote schepen werkeloos te wachten op overslag. Deze pier stond in zee nabij Arromanche.

Op bovenstaande foto ziet men hoe men G.H.V. schepen gebruikte om een "breakwater" te vormen, en waar kleine schepen en landingsboten direct op het strand werden gezet. Dit beeld toont een stuk van de "Utah-beach" in de Marcouf-baai.

12.4 Weerzien, teleurstellingen en thuisvaart

Eindelijk was de oorlog voorbij. Althans in Europa. Maar juichen deed men in Engeland toch niet en ondanks de buurtfeesten en parades met soms vrij bier drinken in de volkswijken, had de overwinning een nostalgische bijsmaak. Het had allemaal veel te lang geduurd. Veel langer dan men had gedacht en het voortdurende beloven van vrede en een betere toekomst dan de vooroorlogse periode had zelfs de meest flegmatieke Engelsman doen twijfelen. Of die mooie dingen allemaal wel mogelijk zouden zijn. Tenslotte was het Britse "empire" aan het afbrokkelen. Er waren plannen om de overzeese gebieden zelfstandigheid te geven en Engeland zou een welvaartstaat moeten worden. Waar iedereen van de wieg tot het graf zekerheid van bestaan zou genieten en waar het goed zou zijn om te vertoeven. Vooral nu de vijand van twee wereldoorlogen onvoorwaardelijk was verslagen, in plaats van een wapen stilstand te hebben afgedwongen, zo als in 1918.

Maar hoe dat allemaal zou moeten gebeuren en waarvan die mooie, nieuwe en vooral betere wereld betaald zou worden wist niemand. Men vergat dat het land verarmd was en van een geldschietersland een natie van schuldenaars was geworden. Wat zou betekenen dat men de eerste jaren toch zeer zeker hard zou moeten werken om er weer bovenop te komen. Dat het een zaak zou worden van mouwen oprollen en aanpakken, om in het zweet des aanschijns ook de vrede en die mooie wereld te verdienen. Nu dat het verfoeilijke nazisysteem was verslagen. Doch hoe anders pakte het uit. Allereerst was de eenheid van een volk in nood als op slag verdwenen. Het ideaal van elke Engelsman was om "lets voor zich zelf te beginnen". Dit op zich zelf was iets bijzonders, want Engeland was tenslotte 'altijd reeds een natie van "shopkeepers" geweest. Maar vreemd genoeg wilde men ook gaan profiteren van een nationalisatie der gezondheidszorg, de mijnen, spoorwegen en staalfabrieken. Hoe men dat alles kon rijmen met verregaande persoonlijke vrijheden en ondernemingslust, bleef voorlopig een raadsel. Het was hinken op twee gedachten wat dan ook al meteen een splijtzwam werd in de Engelse samenleving. Men vergat dat bomen niet tot in de hemel konden groeien en dat idealen en droombeelden totaal geen rekening hielden met de werkelijkheid.

Wellicht had dit allemaal ook de denkwijze van de doorsnee Nederlandse zeeman beinvloed. Want voor velen was de mobilisatieperiode een plotselinge welvaart golf geworden en aansluitend werd de oorlogsperiode een tijd van relatieve zekerheid afgezien dan van het gevaar op zee en het verblijf aan de wal. Men had liever vergeten dat het voor de oorlog eigenlijk overal maar armoede troef was geweest. Met steuntrekkers en bedeling, onverkoopbare voorraad en faillissementen aan lopende band. Dat alles wilde men niet weer terug hebben, integendeel ook in Nederland zou een betere eerlijker samenleving moeten komen. En tenslotte was het zo geweest dat op een afstand alle bomen steeds groen hadden geleken. Men had al die onaangename dingen in 1940 achter zich gelaten. Men had leren leven en werken met een volk dat er zo een heel andere mentaliteit op na hield. Een land waar in tijden van tegenspoed allereerst de onderlinge geschillen werden begraven en dat niet verzuild was door geloofsovertuigingen of politieke opvattingen. Waar men allereerst Engelsman was en daarna pas aan de rest dacht. Engeland was het land van de " man in the street", waar de mening in de clubs en de "pubs werden gevormd als het om algemeen welzijn ging. En toch zeer zeker niet in de enge kring van de huiskamer zo als het Nederland altijd was geweest.

Daarom was Nederland ook niet één staat doch bestond het uit ongeveer drie miljoen staatjes. Achter elke voordeur was er wel een te vinden. Dat alles waren we vergeten. Ook wij hadden meegedaan met "postwar-planning" en soms gedroomd hoe het allemaal beter en mooier had kunnen zijn en toch zeker moest worden, als we het voor het zeggen hadden.

Doch dat had feitelijk niemand. Steeds was het kwestie geweest van kritiek op anderen, er was ontevredenheid geweest, men had lamzakken en lijntrekkers veracht, de baantjesjagers gadegeslagen en met argwaan de "inspectors" en overige klikspanen bekeken. Doch anderzijds zelden of nooit zichzelf bezien. Om te ontdekken dat het niet steeds de ander was, doch ook onze eigen ego die we dienden. Dat het in al die jaren toch feitelijk steeds het persoonlijke grote eigenbelang was geweest dat een iedereen voor ogen had gestaan. En dat de rest feitelijk bijzaak was geweest. Hooguit een "common cause" een gemeenschappelijk doel. Wat een ieder aanging, dat was de oorlog winnen. En wat daarna zou gebeuren, maar wat een heel nieuw hoofdstuk bleek te zijn. Zo ongeveer was de realiteit toen de feestvreugde na V.E-day was weggeëbd in London.

Bij de Shipping was men al volop aan het werk om de koffers te pakken. Het aftakelen van de in Engeland verkregen verworvenheden kregen daarbij voorrang. De tehuizen voor zeelieden waren al gesloten. Het "welfare-departement" was zeer snel opgedoekt en de "comforts" kwamen ten einde, tenzij men over relaties beschikte. Er was al eerder geïnformeerd naar de mogelijkheden om een deel der K.H.V. vloot in te zetten voor de bevrijding van het toenmalige Nederlands Oost-Indië. Het leek uiteraard een heel zinnige zaak. Het overzeese gebiedsdeel bestond uit onnoemelijk grote archipel van eilanden en geheel onwaarschijnlijk leek het niet. Dat daar voorlopig ook nog emplooi en wellicht arbeidsterrein voor de moderne en betere schepen in de K.H.V. braak zou liggen. Het scheen dat deze mogelijkheid ook was voorgelegd aan de Shipping, wat voor de vele jongere kapiteins iets aantrekkelijks had, aangestoken als ze waren door het "post-war-planning" van de bondgenoten. Zij wisten dat in veel gevallen de oorspronkelijke kapitein-eigenaar wellicht weer met het schip zou gaan varen. En wat nog niet eens zo een hele gekke veronderstelling was. Velen waren getrouwd geraakt in Engeland en wat had men daarom nog in Nederland te zoeken? Anders dan het herstel van familiebanden van de tweede graad. Werkelijk, het idee was nog niet zo gek om als jonge kerel elders in de wereld een bestaan op te bouwen. Daarom gingen en meerderen in London informeren. Naar een stukje werkelijk bestaanszekerheid.

Van Gelder was niet erg enthousiast. Hij had zo zijn bedenkingen. Maar dat kon je van een kantoorman verwachten. Die zagen het allemaal anders dan een jonge ondernemende zeeman, die het niet kon schelen waar hij zijn bestaan kon vinden. Doch een man als Salomons had dat allemaal beter dienen te weten, zo hij nog iets anders wist als dutten en krantjes lezen. Hij toch scheen het onderwerp te hebben afgedaan met het predikaat "onmogelijk" en had iets verondersteld over "administratieve problemen". Dit nu was hem door een aantal kapiteins ten zeerste kwalijk genomen. Onomwonden was een aantal hunner naar London gereisd om hun ongenoegen kenbaar te maken. Men nam het op als een soort brevet van onvermogen, wat hij zichzelf kennelijk had toegedacht, met de veronderstelling dat anderen net zo stom zouden zijn. Ongezouten vertelden mannen als Edzo Smid en Berend Smeding of Freek Bakker wat ze van hun "directeur van bewindvoering" dachten. En dat in niet mis te verstane woorden. Wat dacht hij wel? Zijn toekomst zou bestaan uit wellicht het bejaardenhuis, maar toch niet voor ons, de jonge kapiteins, redeneerde men. En dat de vaart misschien aan de andere kant van wereld zou moeten plaatsvinden, mocht ook niet hinderen. Tenslotte zou het misschien nieuw arbeidsterrein voor de K.H.V. kunnen opleveren voor de toekomst.

Zo er ooit weer een hereniging met deze gebiedsdelen, hoe dan ook, zou plaatsvinden. Was het werkelijk zo dwaas of "onmogelijk" zo als deze domme oude man beweerde? Kennelijk was hij echter te druk bezig met het ondertekenen van minder prettige bekendmakingen aan de vloot. Het interesseerde de man gewoon niet. Zodoende was er al meteen verslagenheid merkbaar geweest in London. Want nu al het vuile werk was gedaan konden we gaan. Ook wat de Engelsen betreft. Want wat die van plan waren, zou wel eens de doodklap kunnen worden van de toenmalige K.H.V. redeneerden wij. Want een voortzetting van de bedrijvigheid op de Engelse kusten, in aansluiting op de vooroorlogse jaren, moest men maar uit het hoofd zetten. Men ging er namelijk van uit dat in de toekomst de kustvaart in Britse wateren zou worden voorbehouden aan de eigen

scheepvaart. De Nederlandse schepen waren daarbij in de vooroorlogse periode ontzien, bij gebrek aan beter, maar dat zou voortaan afgelopen zijn. Men wilde daarbij alleen uitzonderingen maken voor bijzondere omstandigheden als er tonnagegebrek zou zijn. Alsdan zou er met een "licentie" gevaren mogen worden. Maar dan tegen "scheduled rate", dus vastgestelde vrachttarieven. In eerste instantie was deze maatregel te verwachten. Want als men inderdaad de Britse spoorwegen zou gaan nationaliseren, dan zou de overheid uiteraard alle concurrentie van het vrije bedrijfsleven aan banden moeten leggen. Dat kon men uiteraard bij de eigen scheepvaart wel doen, doch niet voor de schepen onder buitenlandse vlag. Vandaar uiteraard het toekomstige verbod voor juist de Nederlandse K.H.V. die in de vooroorlogse jaren met hun pasklare tonnage en lage exploitatielasten gewoon geen mededinging van Britse kustscheepvaart toelieten. Zo als bekend was het Britse eilandenrijk in zeer hoge mate afhankelijk van de kustscheep-vaart. Zonder dat kon het zelfs haast niet bestaan voor het interne transport. Want binnenlandse waterwegen kende men amper, het railvervoer was betrekkelijk en kostbaar en het wegtransport moest nog tot ontwikkeling komen als het om werkelijk massavervoer ging. Zo massavervoer over de weg ooit lonend te maken zou zijn.

Men kon redeneren dat dit alles van later zorg zou zijn en dat men zich meer op de onmiddellijke toekomst zou moeten richten. Maar ook dat zag er triest uit. Want het bleek herhaaldelijk dat de nagelaten betrekkingen zelden of nooit onderhouden waren door de achtergebleven reders. lets wat wel te voorzien was geweest, maar waarop niet was gerekend omdat er in London verplichte maandbrieven waren ingehouden. Voor de logisch denkende kapitein in de K.H.V. was het zeer zeker geen verrassing, integendeel. Het was alleen maar begrotelijk dat de Nederlandse regering al die tijd mooi weer had kunnen spelen met de inhoudingen en die nu goed van pas zouden kunnen komen. Als een gedwongen spaarcentje. Juist toen het vaak na de bevrijding zo goed gebruikt kon komen. Maar "London" schoof dat allemaal door naar "Den Haag" en daar was men zeer beslist niet zo vlot. Tenslotte waren er instanties geweest die de verwanten van de zeelieden hadden onderhouden. Bekend was in deze het Philippo-fonds. Maar dat alles vergde tijd om uit te zoeken. Bovendien waren er een aantal redertjes in de K.H.V. die op het allerlaatst geld gingen verstrekken aan familie en verwanten. De vraag was; waar haalde men dit geld opeens vandaan op het einde der oorlog? Was het geen duidelijke zaak dat het zeer sterk naar zwarte handel rook? Geld dat een vieze bijsmaak had misschien? maar dat men hoopte schoon te wassen? En dan niet via de officiële instan-ties uiteraard, want die zouden vragen gaan stellen. Nee, het zou wel met de zeeman in kwestie persoonlijk verrekend worden! Daaraan gaf men althans de voorkeur. Een geval is schrijver bekend waarbij de desbetreffende zeeman het ging verrekenen. Want toen hij van zijn echtgenote hoorde hoeveel zij van de opeens sociaal voelende rederij had ont-vangen, zette hij zijn hele bezit om in schaarse goederen, vroeg verlof aan, verkocht zijn hele handel na aankomst en betaalde zijn schuld, inclusief rentederving, contant terug aan zijn "weldoener."

Voor de gewone jongens, dus de ongediplomeerde - een overgrote meerderheid, was het allemaal niet zo moeilijk. De meesten van hen waren slechts gelegenheids zeevarenden geweest in de mobilisatieperiode. Tegen wil en dank hadden ze gevaren, of niet. Zij tilden niet zo zwaar aan de teleurstellingen. Zij hadden van de zeevaart niet zo zeer een beroep gemaakt en om dat nu weer ongedaan te maken was beslist niet zo moeilijk. Er zou genoeg werk zijn in het geteisterde Nederland. De scheepswerven konden althans het eerste jaar beslist niet al het werk aan. Om van de huizenbouw en de rest maar niet te spreken. Vaak hadden ze al kennisgemaakt met de heersende Nederlandse opvattingen in voorgaande maanden. Bij de vaart op zuidelijk Nederland. En zo niet, dan hadden zij het van collega’s kunnen vernemen. Erg veel illusies koesterden zij dus zeer zeker niet. Zij wisten dat het in Nederland keiharde “business first" was en dat er voor bepaalde artikelen krankzinnig hoge prijzen werden betaald. Uiteraard op de zwarte markt die nog steeds bloeide. Wie dus wat opgespaard had vroeg verlof aan en vertrok. Soms voorgoed naar Nederland, vaak was het ook hun afscheid van de zee. Uiteraard gingen de grootste lastposten en dwarsliggers al met de eerste afvaarten van de

herstelde Batavierlijn van London naar Rotterdam. Zij arriveerden aldaar als de voorhoede van de zeevarenden die nog niet konden werden gemist. Geheel onterecht deelden zodoende vaak de grootste slampampers in de aanvankelijke eerbewijzen. Wat wisten ze in Rotterdam onmiddellijk na de bevrijding van wat zich allemaal in London had afgespeeld? Na alle tamtam, werden ze ook nog gratis thuisgebracht en kregen vrijdom van invoer van alle meegebrachte goederen. Uiteraard wisten ze precies te vertellen wat ze niet hadden gepresteerd. In veel opzichten waren dergelijke lieden te vergelijken met omgekeerde Engelandvaarders. Want ook zij wisten het toen allemaal zo goed. Hoe we het anders hadden moeten doen. Maar wat niet op hen zelf sloeg. Onder de thuisvaarders waren echter ook geboren handelslieden. Voor hen leverde de vrije invoer na verkoop van de Schaarse meegebrachte een ongekend hoog bedrag op. Winsten van duizend procent waren normaal. Voor hen was het dus opnieuw dan tiendubbel feest. Hoewel er echter ook opvarenden waren die met een weekendtas huiswaarts keerden. Met daarin slechts een paar vuile sokken en platzak. Zij stonden dan al meteen bij de Shipping in Rotterdam om hun "sixty days", het naoorlogse verlof, in kontanten op te nemen.

Wat in Engeland reeds een lange tijd in reparatie lag of niet meer van pas kwam sukkelde ook huiswaarts. De Clyde stroomde daarbij al gauw leeg. Want daar waren zeer veel kneusjes. In mensen zowel als schepen. Want nu dat het weer vrede was, konden de grote schepen weer overal terecht. London zag voor het eerst na vele jaren weer grote schepen arriveren in de dokken. Het overslaan op en langs de Clyde kwam ten einde en ook daar werd de Shipping afgebouwd. Uiteraard kwamen de scheepswerven al gauw in de problemen met al die drijvende lamme eenden. Men had vaak niet het materiaal en ook niet genoeg geschoold personeel. Wie dus even kon, hield staande en bleef voorlopig in Engeland met het schip. Vooral wanneer als het gezin in Engeland woonde en men wist dat overige familie in redelijke welstand verkeerde in bevrijd Nederland. Verlof kon men tenslotte altijd krijgen om zonder schip naar Nederland te reizen voor "familiehereniging". Maar ook daar vond men geen hardlopers onder. Het mooiste was om met het schip waarmee je was weggegaan, weer thuis te varen„ want dat was dan een persoonlijke genoegdoening. Om na al die jaren toch weer heelhuids thuis te komen, na een naar behoren vervulde oorlogstaak. Helaas kon lang niet iedereen daar op bogen. En zo als het ook later bleek, waren juist dat de lieden die het eerste klaar stonden om hun "story" te lozen. En wat dan ook nog niet ver naast waarheid was, omdat een "story" tenslotte een verhaal is en meestal grotendeels uit fictie en fantasie bestond.

De zeelieden die met verlof waren gegaan, keerden meestal weer naar London terug om dienst te blijven doen op die schepen welke nog vanuit London werden beheerd. En dat waren er uiteraard niet zo heel veel meer. Wat betekende dat men ging selecteren. Lieden die zich op ergerlijke manier hadden misdragen in de oorlogsjaren, liet men uiteraard waar ze thuishoorden en dat was in Nederland aan de wal. Het personeelsbestand werd desnoods aangevuld met jongelieden die moesten aansterken en wel wilden varen. Er kwamen zodoende geheel nieuwe gezichten aan boord. Erg veel presteerden ze niet. Gewend aan de bezetting en tekorten, waren ze na verloop van tijd weer goed doorvoed geraakt en hadden in algemeen alleen maar belang om sigaretten en fietsbanden te kopen "voor de hele familie", zelfs voor alle Opa’s en Oma’s. Wij lachten er maar wat om. Het leek dwaas, maar toen ook de “Confid” bijna een jaar na de bevrijding huiswaarts keerde, streken de jongemannen duizenden guldens op toen het schip nog maar nauwelijks enkele uren gemeerd lag. Wat zij elk in hun zak hadden was genoeg om zo ongeveer de hele bemanning een maand aan gage uit te betalend. Vanzelfsprekend was tegelijkertijd ook hun zeevarende carrière ten einde. Opeens lag het hen niet meer. Of hun opa werkelijk ooit een band om de wielen van zijn fiets kreeg was bovendien zeer twijfelachtig.

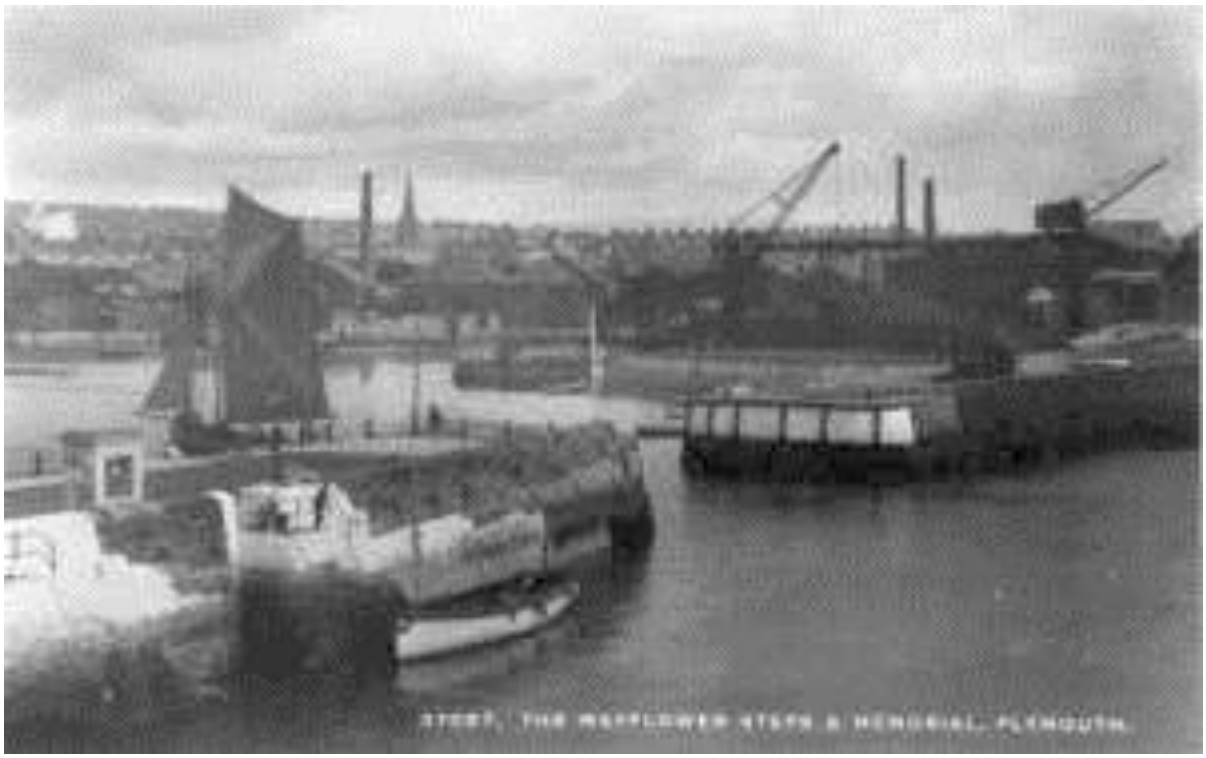
Door puur toeval was schrijver in de gelegenheid gekomen om van deskundigen te vernemen hoe het er ten opzichte van het beheer in Nederland aan toe ging. Uiteraard had er reeds contact bestaan tussen de rederij en schrijver waaruit kon worden opgemaakt dat het beter was om te blijven waar we waren, omdat de reder bij terugkeer van het schip naar Nederland toch niets over zijn bezit had te vertellen. De vordering was nog steeds niet ongedaan gemaakt. Maar hoe dat nu precies allemaal in z'n werk ging bleef voorlopig een raadsel. Schrijvers schip was namelijk nog steeds in bedrijf op voornamelijk de France kanaalhavens toen het in de herfst van 1945 in Brest de "Trianta" trof. Het schip was als voorpostenboot gebuikt in een der havens in de Golf van Biskaje en kapitein Smid was er mee onderweg naar Nederland nadat hij tevergeefs had gezocht naar zijn eigen schip, de "Rabenhaupt". De "Trianta" kon echter niet verder wegens motorstoring. Smid vroeg om hulp. Maar zoveel reserve-onderdelen waren er ook niet meer op de "Confid", dus werd er besloten om de "Trianta" op sleeptouw te nemen in de richting van Nederland. Slepen hadden we met de "Confid" wel vaker gedaan dus dat was geen bezwaar. Plymouth werd voorlopig als eerste aanloophaven gekozen.

Aldaar zouden we wel weer verder zien. Misschien zouden we het wel meteen verder mogen slepen naar Nederland. In ieder geval zou dat zeer aangenaam zijn. Om met een schip te vertrekken en bijna een jaar later met twee schepen terug te keren. Maar Smid vond Plymouth voorlopig genoeg. Tot zijn grote verrassing zag hij aldaar echter zijn "Rabenhaupt". Met gevolg dat hij de "Trianta" verruilde voor zijn eigen schip en de Shipping besloot om de "Trianta" naar Nederland te laten slepen door de "Njord", met kapitein Wielema. Het kwam bij schrijver zeer onaangenaam over en dat na het slechtste deel der sleepreis al was volbracht! Even verderop lag ook de "Cornelia B". Ook dat schip hadden de Duitsers als voorpostenboot gebezigd in een der Golfhavens. Ook daar was de eigenaar-kapitein, Bosma, aan board. Voor zo ver schrijver het zich meent te herinneren waren beide schepen in de meidagen als oorlogsbuit in een Franse haven in Duitse handen gevallen en zodoende door de Duitsers verbouwd voor oorlogsdoeleinden. Er waren extra verblijven voor een grotere bemanning gebouwd en de schepen waren daardoor ongeschikt geworden om nog langer als vrachtschip te warden gebezigd. Ook zij interesseerden zich zeer weinig voor een terugkeer naar Nederland. Kennelijk konden zij zich die vrijheid als eigenaars permitteren.

Hun ledigheid bespaarde slijtage en bovendien viel er voor hen ook mists te verdienen, gesteld dan dat ze al weer zouden zijn ingericht voor ladingvervoer. Uit de gesprekken bleek duidelijk dat ook de reder van schrijvers schip er generlei belang bij had om schip naar Nederland te laten komen. Want deze beide kapiteins waren daarover goed ingelicht. Het hoe en waarom konden zij haarfijn uitleggen, wat neerkwam op een grote chaos bij de Shipping in Den Haag. Waar men eigenlijk niet goed wist wat men met de schepen moest doen. De vordering door de regering zou ongedaan worden gemaakt, dat was zeker, maar de datum daarvan wist niemand.

Het werd dus afwachten. Uiteraard kon je dat niet zo maar doen. Doch het was vrede geworden en waaghalzerij was nu niet langer meer nodig. De vaarplicht bestond in de zin der wet niet langer en bovendien werd er van de machine te veel gevergd als er zou worden doorgevaren op de geïmproviseerde wijze tot heden. De reden tot stilliggen voor de "Confid" moest dus een naam hebben. En dat was dat er nu eindelijk maar eens geldige certificaten voor schip en machine aan boord moesten komen. Met daarnaast afdoende reparatie aan de spoelpompen der hoofdmotor. Met deze redenatie was de reder het bovendien volkomen eens. De Shipping in London moest maar beslissen wat er verder moest gebeuren. Aanvankelijk trachtte men de problemen ter plaatse op te lossen, doch men gaf het tenslotte op. Het schip moest maar in Nederland worden bevracht en aldaar van het hoognodige worden voorzien. Zo was dan ook de thuisvaart voor een der laatst terugkerende schepen in de K.H.V. in het zicht gekomen. Maar intussen was er heel wat besproken, terwijl de "Confid", "Rabenhaupt" en de "Cornelia" in ledigheid langs elkaar gemeerd lagen in de Sutton Pool te Plymouth.

Sutton Pool in Plymouth, met op onderstaande foto de oude haveningang, met de Mayflower steps aan de linkerzijde en de “Bayly’s” werf aan de rechterzijde.



Milehouse depot, Plymouth, na een bombardement

Old town street, Plymouth, na de oorlog

Beide informanten bleken goed op de hoogte te zijn over wat er allemaal te verwachten was en dat was uiteraard de vergoeding die zouden worden betaald voor het gebruik der schepen. Men kende daarbij driesoorten schepen. Allereerst waren dat dan die schepen welke voor de Regering in Engeland hadden gevaren. Men meende hen een gebruiks-vergoeding te moeten geven en bij het einde van een grote werfbeurt. Waarbij het schip in originele staat van 1940 gebracht zou worden. De schepen die waren achtergebleven, een meerderheid, kon slechts rekenen op voorschotten en hulp als bleek dat de reders geen hand-of spandiensten aan de bezetters hadden verleend. Was dat wel zo, of had men de schepen vrijwillig aan de vijand verkocht, dan behoefden ze nergens op te rekenen. In wezen was dit de splijtzwam in de eenheid van de Noordelijke K.H.V. Het meten met twee maten was meteen een kwestie van toeval dan wetenschap. Want of een schip wel of niet in Engeland verkeerde in de Meidagen van 1940, was in de meeste gevallen puur incidenteel en zeer zeker niet weloverwogen, zo als schrijver met zijn reder had afgesproken in die dagen. Een afspraak die geheel overeenstemde met de opdracht der Nederlandse Regering. Er was daarover dan ook niet het minste misverstand geweest. Ook niet waar het de week-en/of maandbrieven betrof. Anderzijds was iedereen vrij geweest om de bezetting te ontvluchten en wat zeer goed mogelijk bleek te zijn getuige de ontsnapping van de “Nautilus” midden in de oorlog. Waarbij de vlucht van de “Eindhoven” en de “Corsica” echter povere imitaties waren ten tijde dat oorlog duidelijk te einde liep. Of deze schepen zelfs nog tot het Londense bewind werden gerekend werd niet geheel duidelijk. Wel werd bekend dat deze laatkomers door hun collega’s zeer kritisch werden bekeken.

Het is uiteraard gemakkelijk om achteraf te stellen "dat men maar had moeten vluchten", vooral ook omdat ook Engeland aanvankelijk wankelde onder het Duitse geweld. Derhalve speelde de factor geluk en die van toeval uiteraard ook mee. Maar was het wat dat betrof ooit anders geweest in de zeevaart? Het speculatieve en lucratieve element was altijd reeds een onderdeel van het koopvaardijbedrijf geweest en daar had de K.H.V. geen uitzondering op gemaakt. Het was goed om te weten wat men kon verwachten als men eenmaal ging thuisvaren. Zeer zeker zouden de teleurstellingen dan minder groot zijn. Dat was althans de mening van hen die teruggekeerd waren na hun herenigings verl. Alzo verging het de schrijver.

Tenslotte zou het een grote stap zijn voor hen die in Engeland getrouwd waren geraakt, maar het toch verkopen om met hun Engelse vrouwen in Nederland een nieuw leven te beginnen, in het "beloofde land" zo als er vaak schertsend was gezegd. Het betekende dat men dan z'n hele hebben en houwen aan boord bracht en voorlopig afscheid nam, alvorens te vertrekken. Erg dramatische was dat meestal niet. Tenslotte lag Holland slechts aan de overkant van "Niemandszee” en waar we zo vaak in die richting hadden gekeken op onze vele reizen. Onaanzienlijk, maar nog steeds geheel in het oorlogsgrijs geschilderd arriveerde de “Confid” bijna zes jaar na het vertrek in 1940 weer aan de Parkkade te Rotterdam. Niemand kon ontkennen dat we niet tot de laatkomers behoorden, doch dat was geen schande in dit geval. Integendeel, want men had het schip in geallieerde dienst ook na de oorlog nog nuttig bevonden.

Het nadeel was dat alle voorzieningen voor thuis varende zeelieden waren opgeheven. Het vrije vervoer bestond al lang niet meer. Het weerzien van oude bekenden, familieleden en de reder had een huiselijk karakter en het leek daarbij alsof men tijdelijk voor Sinterklaas moest spelen. Uiteraard was het vele meegebrachte hen allen van harte gegund en ze hadden het nodig bovendien. Zij zouden het heus niet voor een veelvoud verkopen. Het voorgaande oponthoud in Plymouth was daarbij uiteraard goed van pas gekomen om de eerder ingestuurde verlanglijstjes naar behoren te kunnen honoreren. Onopvallend en met een paar sobere woorden had de reder ons welkom geheten en dat was genoeg geweest. Omdat het woorden waren die van harte gemeend waren. Zijn dank was oprecht geweest en niet gehuicheld of plichtmatig. Zo heel anders althans als de vele oude bekenden die ons welkom kwamen wensen. Maar wat in feite wildvreemden bleken te zijn. Het waren de "backslappers" en de bietsers die begerig loerden op het

pakje sigaretten dat op tafel lag bij het inklaren. Men viel daarbij van de ene in de andere verbazing als men geloof moest hechten aan de verhalen die daarbij al zo werden opgedist. Hoe flink en hoe sterk men wel was geweest en waarbij men haast zou gaan denken dat al dat geweld van die grote geallieerde legers om de vijand te verjagen feitelijk overbodig was geweest. Dat was de kater bij de thuisvaart.

Men was zo verdiept in het egocentrisch denken dat men zich zelfs vereenzelfdigde met het geen de uiteindelijke bevrijders van Nederland hadden gepresteerd. Als we het nog niet wisten, dan konden we nu zelf ervaren hoe zeer men in Nederland was verwilderd. In een land waar vroeger de mensen zo veel konden schenken, zelfs vaak van hun armoede. Bij de Shipping aan de Parklaan zetelden een stelletje opgeschoten knapen die meenden te moeten uitmaken waarop teruggekeerde zeelieden wel of geen recht hadden. Hun arrogantie was meer dan ergerlijk. Maar tenslotte bleek het dat zij in opdracht handelden van hun "baas", notabene een der kapiteins die niet alleen een collega was geweest, doch tevens iemand die ze wegens lafheid op de Clyde hadden gedetacheerd. Nu bleek hij weer de grootste mond te hebben. Hoewel hij bij herkenning toch opeens heel rustig deed. Veronderstel dat hij hier ontmaskerd zou worden als een hele grote lafbek. Ook hij vertelde dat de gages aanzienlijk lager zouden zijn en soms maar de helft netto zouden bedragen. Verder dat het naoorlogse verlof naar de nieuwe gages zou worden berekend en dat het vrije vervoer naar huis niet meer word verstrekt. Wat door de omvangrijke bagage vanwege het gezin toen een lelijke zaak was. Maar onoverkomelijk was het niet.

Het was zelfs allemaal nog erger dan verwacht, omdat schrijver terugkeerde op de dag dat voor het eerst in de geschiedenis van de K.H.V. een collectieve arbeidsovereenkomst tussen de K.H.V. reders en de herstelde vakbond tot stand kwam, op de 6e april I946. Om enig idee te geven van het "welkom in Holland" zo duikelde, de schrijver van een maandgage van circa fl. 720.- per maand netto naar precies de helft bruto. En dat allemaal zonder één woord voorkennis of andere mededeling. Met andere woorden, circa zestig procent loonsverlaging! Voor de overige rangen was het niet anders. Een matroos, vrijgezel, ging met eenzelfde percentage omlaag met zijn inkomen naar fl.180.- per maand. Was het daarom zo vreemd dat de meesten van hen het meteen lieten afweten? Voor vier á vijf tientjes in de week konden ze overal aan de wal terecht en zeer zeker op een of andere scheepswerf, als ze niet vies. waren van vuile handen als schoonmaker wat inmiddels de fraaie naam van "classificeerder" had gekregen. Het is niets te veel gezegd dat men zodoende al het bevaren lagere personeel wegjoeg van de vloot. Wie in deze de raadgevers van de Regering in Den Haag waren geweest viel te raden. Want tenslotte was de naoorlogse Regering in feite nog steeds als reder verantwoordelijk. En was de Overheid de werkgever der teruggekeerde zeevarenden. Dat er later zelfs vooral op de G.H.V. conflicten uitbraken was daarom niet verwonderlijk.

In de K.H.V. speculeerde men er kennelijk op om het personeelbestand grondig te wijzigen en wat was daarbij een beter middel dan om de gages zo ongeveer te halveren? Men noemde het een aanpassing aan de algemeen geldende loonnorm doch vergat daarbij dat een zeeman nog steeds niet de achturendag kende en in principe 7 dagen per week 8 uur per dag dienst moest doen, voordat hij over overwerk kon gaan praten. iets wat aan de wal reeds lang verleden tijd was. Het heette dat men de gages van de matrozen had vergeleken met dat van een havenwerker en dat gages daar op waren afgestemd. Als voor gelijkwaardige functiebeoordeling. Wat uiteraard gewoon bedrog was, omdat het werkelijke loon van een havenwerker heel wat gunstiger was. Doch de bedoeling en opzet lukte. Want vrijwel overal verdwenen haast opslag de lagere rangen voorgoed aan de wal. Zij kozen helaas de weg van de minste weerstand.

Zo geheel in lijn met hun komst in de mobilisatieperiode. Tenslotte waren ze ook slechts "soldiers of fortune" geweest. Was het met de vele nieuwe kapiteins veel anders geweest? Verder heerste er de opvatting dat al die mooie beloften van Minister Kersten wel de ijskast in zouden gaan. Het zou allemaal eerst de goedkeuring van het Nederlandse volk en in casu de dan zittende Regering moeten hebben. Vooral waar het ging om het Bedrijfspensioenfonds. Er zouden geen behoeftige zeelieden meer zijn na de oorlog, had de Minister haast hartstochtelijk uitgeroepen. Voorts dat het een levend monument zou zijn ter nagedachtenis aan hen die in de strijd om de vrijheid van het vaderland waren gesneuveld of jammerlijk omkwamen op zee, of in den vreemde. Inderdaad bleek dat zo te zijn. Zoals bekend duurde het meerdere jaren voor men de plechtige beloften inloste en wat dan nog onder sterke politieke druk. En dat alles omdat het Nederlandse volk het eerste moest profiteren van een oudedagsvoorziening. Of men iets gepresteerd had of niet in de samenleving. Pas toe de A.O.W. een definitieve vorm en uitvoering had gekregen, begon men pas te praten over het schamele pensioentje voor de Nederlandse koopvaardij. Over de vaarplichtbeloning zweeg men tientallen jaren als het graf. Talloos velen haalden nooit de pensioengerechtigde leeftijd, het toegezegde bedrag werd verhoogd en tenslotte afgekocht.

Nederland was na de oorlog een staat van bietsers en parasieten. Want het misgunde de koopvaardijzeeman uit de oorlogsjaren hetgeen hem rechtens en ook moreel toekwam. De koopvaardij had opnieuw bewezen dat als het land in nood zit, de vrijheid van de lage landen op de wijde zee lag, zo als het altijd al was geweest. Zelfs nog voor de vrede van Munster meerdere eeuwen geleden, doch men was het opnieuw vergeten. Opnieuw leerde Nederland een les. Men zou het niet vergeten. Want wat de Nederlandse koopvaardij presteerde door mannen die geen indrukwekkende uniformen droegen, doch burgers waren als een ieder ander, werd als een voorbeeld gesteld. Aan de weinige moedige mannen en vrouwen van het werkelijke verzet tegen de vijand in het bezette gebied, en wat een wisselwerking had. Het zij hier verre van glorificatie voor de Koopvaardij in zijn totaliteit, want er waren ook lauwen, halven en lafaards. En ook dat is in dit boek beschreven doch een overgrote meerderheid heeft toch steeds de opgelegde plichten vervuld. Helaas vergat men in Nederland de plechtige beloften aan de Nederlandse zeeman. De thuiskomst was des te schrijnender omdat juist het K.H.V. personeel zozeer verbonden was met het wel en wee van het Engelse volk in oorlogstijd ten zeerste werd gerespecteerd als waardevolle bondgenoten, juist onder de aller moeilijkste omstandigheden. In een periode dat het Britse rijk op haar grondvesten wankelde onder de bijna vernietigende slagen van het oppermachtige Duitse Nazidom. Het "fair play and fair share" was voor de doorsnee zeeman een begrip geworden, dat hadden ze zo geleerd. Om een "drink” met een “drink" te beantwoorden. Of was het omdat zij als eilandbewoners "pity" toonden voor die vele mannen wiens gezinnen zich in het bezette gebied bevonden terwijl zij desondanks een waardevolle bijdrage leverden aan de oorlogvoering en daarbij dagelijks hun leven waagde?. Het kon best waar zijn. Was het daarom zo vreemd dat het Nederlandse publiek na de oorlog zo zeer als een stel uitgehongerde hyena’s overkwam? Die als wilden voor een tramtrein of bushalte stonden te dringen? Om als laatst gekomenen toch vooral het eerste binnen te zijn? Of was dat soms niet zo? Zelfs bang om iets te kort te komen, wat men nog niet eens kende? Zo goed als het werkwoord profiteren in alle vervoegingen en begrippen in de samenleving? Werkelijk, het was zo. En wat iedere vreemdeling in die dagen kon aanschouwen en wat de thuis varende zeeman in de koopvaardij feitelijk was geworden en ook heden nog kan beamen. Want men is niet wat men zelf zo graag wil zijn of lijken, want wat men is kan slechts een ander blijken!

Helaas was ook het Engelse publiek zo sterk veranderd na de V.E.-feesten, maar dat kwam hen toe. Zij hadden actief de strijd gevoerd en voortgezet toen deze uitzichtloos was. Dat was "their finest hour" en waaraan wellicht heel Europa hun huidige vrijheid had te danken. Met hun latere bondgenoten hadden zij de oorlog gewonnen en niemand anders! Daarom moesten ze zeer zeker hun rechtmatig aandeel van die overwinning genieten, wat dan ook gebeurde. Op een eerlijke wijze waarbij ieder zijn loon naar werken kreeg, en niet wie het hardste kon roepen of dringen.

Daaraan had men de ware medestander onder moeilijke omstandigheden herkend, daar had men de oorlog tot een goed einde gebracht. Door ijzeren volharding en geloof in een ideaal en eerlijke verdeling, zelfs al ging het om de allerlaatste sigaret. Want dat was “style",dat was "fair". Of zou het dan toch ook nog waar zijn wat de Britten al honderden jaren over de lage landen zeggen namelijk;

The fault of the Dutch
Is paying so little
but asking so much!

Schagen December 1982

13 Epiloog

Dit laatste hoofdstuk laat ik "schrijven" door de schrijver zelf.

Het duurde negen jaar alvorens de belofte van een pensioenfonds voor de koopvaardij gestalte kreeg en dat was dan nog dank zij druk in het Parlement. Reeds vanaf het begin bleef het achter bij de verwachtingen en hoewel vrijwel iedere uitkering in het sociale bestel in Nederland meegroeide met de gestegen inkomsten en welvaart, werd de vaarplichtpremie nimmer verhoogd of aangepast.
De werkgelegenheid werd gegarandeerd door de "Koopvaardijstichting", wat in wezen een soort arbeidsbeurs voor de zeevaart werd. Slechts in het eerste begin voldeed het aan de oorspronkelijke doelstelling, namelijk werkgelegenheid garanderen aan hen die al die jaren hun plichten in dienst van oorlogvoering hadden gedaan. In een later stadium werd er geen onderscheid meer gemaakt en ging de arbeidsvoorziening op in de algemene arbeidsbeurzen, met speciale afdelingen in de grotere zeehavens.

Door de Britse protectionistische maatregelen, zochten aantal kapitein-eigenaren naar nieuw arbeidsterrein. Aanvankelijk werd dit gevonden in het Middellandse Zeegebied, hoewel er ook paar schepen voor gezamelijke rekening een wereldreis maakten om nieuw werkterrein te zoeken. De lessen die men daaruit kon putten was dat schaalvergroting één der oplossingen kon zijn om te kunnen voortbestaan. Vooral toen de opvarenden een mens-waardig bestaan verlangden, met behoorlijke arbeidsvoorwaarden.
In de zeescheepvaart , een bedrijf dat vele landen met ons uitoefenen, was en is echter generlei planmatigheid. Met gevolg dat er vrijwel steeds een overkompleet aan tonnage was. Met gevolg dat de zeevrachten vaak onder het peil kwamen dat zeevaart nog rendabel was. Er waren weliswaar uitschieters tijdens de Korea-hausse en ook weer tijdens de Suez-Crisis, doch voor de rest was de internationale konkurrentie steeds aanzienlijk. En vreemd genoeg ook zeer sterk van het zich snel herstellende Duitsland!

Men zocht naar wegen om tot een eerlijker vrachtverdeling te komen, doch dit bleken loze kreten. Goede poging waren de mogelijke afspraken inzake W. Europese tarieven. Deze behelsden om in de Europese vrachtenmarkt te komen tot minimum tarieven voor massagoed . Zogezegd een bodem leggen in de vrachtenmarkt . Daaronder zou men niet mogen gaan en in dat geval , bij afwezigheid van lading, een "stilligpremie" ontvangen die de lopende lasten kompenseerden. Deze regeling betrof ook de scheepvaart van de ons omringende landen, die de kustvaart be-oefenden. Of wat er toen nog voor doorging in die dagen, want steeds meer ontwikkelde de Nederlandse kustvaart zich in wereldvaart met kleine schepen!
Opnieuw ging men tot schaalvergroting over en later zelfs tot een lengte-grens. Wat betekende dat er "coasters" kwamen die ongeveer drieduizend ton lading over zee vervoerden. Ook kwam specialisatie tot ontwikkeling, t.w. de wereldvaart met koel- en vriesschepen, het vervoer van zware lasten en de tankkustvaart. Dit alles vergde uiteraard grote investeringen, waar de bescheiden beginkapitaaltjes van ondernemende kapiteins te kort schoten. Om dat te kompenseren werd in Groningen een Co-operatieve vereniging gesticht waar iedereen aan kon meedoen. Doelstelling was om de jonge ondernemende kapitein over het dode punt te helpen bij de aanschaf van, meestal, een goed tweede hands schip. Het grote idee hierachter kwam van de zelfde mannen als die het experiment met de Euro -tarieven wilden lanceren waarbij in beide gevallen gesteld kon worden dat ze niet of slecht van de grond kwamen door de overheersende bezwaren en ronduit tegenwerking van de gevestigde reders en hun bestaande belangen!
Velen waren opeens vergeten, dat ook zij in het begin door anderen waren geholpen. Men wilde er voor zorgen dat in Nederland kleine eigenaars zouden kunnen blijven bestaan. Maar doordat de GEVESTIGDE eigenaars dit

als gevaarlijke mededinging vreesden, werd het niet door iedereen verwelkomd. Weg was de vooroorlogse eendrachtigheid. Het was weer iedereen voor zichzelf en de laatsten en zwaksten konden naar de duivel lopen!
Daarnaast kwamen er kapitaalkrachtige instellingen zich aandienen, die het allemaal zeer zakelijk bekeken. Als elk ander industrieel gegeven. Soms waren het koekenbakkers en herenboeren, maar ook wel fabrikanten van wasmachines of alcoholhoudende dranken. Die alléén maar droomden van grove winsten,in de vijftiger jaren. Toen men in Nederland meende dat een nieuwe gouden eeuw in het verschiet lag. Terwijl de gages in de K.H.V. nog steeds sterk achtergebleven waren met vergelijkbare werkgelegenheid aan de wal.
Maar dat werd een droombeeld, want daarna kwam het verval en waren de perioden van bloei steeds korter dan die der diepe dalen op de vrachtenmarkt. De moderne na-oorlogse coaster was intussen,door de rechttrekking van de lange tijd achtergebleven gages ten opzichte van de G.H.v.,bovendien zeer arbeidsintensief geworden, ook in numeriek opzicht.
De redersgemeenschap stuurde aan op vergroting van het vervoersvermogen,terwijl de K.H.V. terzelfdertijd al op grote schaal wereldvaart,met de toch alijd nog kleine schepen,uitoefende.
Men streefde naar mechanisatie en vermindering van bemanningsterkte. Later nam men reeds een aanloop naar automatisering,doch dat bleek niet genoeg. De grens van maximum B.R.T. werd,na lang aandringen, verlaten en vervangen door een lengtemaat van 70 meter tussen de loodlijnen zodat men het in de breedte en diepte kon gaan zoeken en daarbij terecht kwam bij de 1600 B.R.T. Men had toen schepen die rond de 3000 ton lading over zee konden vervoeren en soms nog wel meer. Het betekende dat,samen met de NU sterk doorgevoerde automatisering en een nagenoeg gelijkgebleven aantal opvarenden, het vervoersvermogen verdrievoudigd was! Er werden zelfs vervoerskapaciteiten van 4 a5000 ton, door bouwkundige foefjes, bereikt. Maar ook dat was niet genoeg.
Intussen was het na-oorlogse type schip onrendabel geworden. De reders die niet met hun tijd waren meegegaan of niet verder hadden gekeken als hun eigen onmiddelijke belang in de gunstiger perioden, kwamen bij massa's tegelijk in moeilijkheden, omstreeks het begin der zeventiger jaren. Daarom regende het faillisementen. Binnen enkele jaren verdwenen zodoende honderden schepen van het toneel. Veel verdween in Griekse handen, of elders in de wereld.
En dat alles omdat men weigerde om tot een gondige sanering der Nederlandse coastervloot te komen in de jaren toen dit nog mogelijk was!
De Nederlandse kustvaart bestond namelijk voor een heel groot deel uit een-en tweeschips rederijtjes, waarvan elke reder in een zekere status wilde leven, kompleet met landhuis,jacht en auto. Wanneer men stelt dat op een toenmalige vloot van 6 a 800 schepen er ongeveer 400 eigenaren waren,zo kon men stellen dat het topzware bedrijven waren. Wat allemaal nog wel uitkon in gunstiger perioden, maar funest werd toen de vrachtenmarkt inzakte. Mede uiteraard daar sterk opkomende buitenlandse mededingers.
Wat een aanzienlijk arbeidsterrein was geweest voor de K.H,V. zoals bijvoorbeeld het Middellandse Zee gebied,werd het werkterrein van Grieken en Italianen met de voor een zacht prijsje gekochte Nederlandse schepen!
Het kleine Deense, Zweedse of Engelse haventje verwaarloosde men en werd voortaan bedient door de vrachtauto-combinaties of de containerservice. Het RoRoschip kwam tot ontwikkeling (roll on-roll off-schepen). Het verschijnsel kapitein-eigenaar verdween. Omdat hij het allemaal niet meer kon bijhouden en z'n eigen boontjes wilde blijven doppen. In plaats van in groter verband en dan voor heel West-Europa tot vrachtafspraken te komen. Met een fonds waaruit de lopende lasten konden worden gefinancierd als er overtollige tonnage zou zijn. Zoiets als een oplegpremie,als de bodem in de markt bereikt zou zijn .

Zaken die wel degelijk mogelijk waren geweest, doch die door kortzichtig eigenbelang van enkelingen werden getorpedeerd.
Inmiddels werden de te investeren bedragen te groot voor de kleine reder om nog langer mee te doen. Hij werd overvleugeld door de grote rederijen, die door hun veelzijdige belangenspreiding in minder goede tijden, toch nog konden blijven varen. Toen de spoeling al te dun was geworden om te kunnen blijven bestaan als een-of tweeschipsreder.

In enkele gevallen kwam opnieuw de kreet om tonnagevergroting en verlegging der grenzen van het laadvermogen. Dus opnieuw schaalvergroting en die veel meer als te voren in de richting van wereldvaart zou gaan, maar dan met behoud van de toch al geringere personeelsbezetting en zelfs onbewaakte machinekamers. Wat zal betekenen dat binnenkort de grens bij 4000 B.R.T. komt te liggen en er "coasters" van wellicht 8000 ton laadvermogen en misschien nog wel meer zullen rondvaren op de wereldzee. En beslist niet meer op het kleine haventje, waar niet meer als vier of vijf meter water staat.
Alsdan zal de cyclus opnieuw rond zijn en zal er een nieuwe vorm van wereldvaart zijn ontstaan , naast het super-containerschip en de super-bulkcarrier of tanker. Die elk voor zich, ook weer oorspronkelijk evolueerden uit het oude vrachtschip dat groot werd in deze eeuw, nadat de zeilen van de zee voorgoed gingen verdwijnen op het einde der vorige.
Toen de verre vaart niet langer lonend was voor het kleinere vrachtschip en zich terugtrok op de oervorm van alle zeevaart, de vaart van en naar de ver landinwaarts gelegen koopmansteden of industriele gebieden.
Is er dus werkelijk zo heel veel veranderd sinds al die jaren? Of werd hier opnieuw het bewijs geleverd dat elke historie de neiging heeft om zich te herhalen? Het lijkt er zeer veel op.

Wat betekent dat in een nederlandse periode van slechts een halve eeuw een voormalige belangrijke tak van zeescheepvaart geschiedenis is geworden. Of anders uitgedrukt: binnen het bestek van een enkele mensenleeftijd verdween niet alleen het zeilende vrachtschip, doch zelfs ook het gemoderniserde vervolg daarop, door de stormachtige ontwikkelingen op technisch en sociaal-economisch terrein. In de jacht op meer en groter bezit van de mens, maar waarvan hij tenslotte zelf het slachtoffer dreigt te worden.
In dit bestek kan echter worden volstaan dat het verschijnsel van de varende kapitein-eigenaar voltooid verleden tijd is geworden. En wel nooit meer terug zal komen. Weg is althans zijn invloed, om naast functionele eisen ook het oog te dienen met fraaie schepen. En daar vraagt men bovendien ook niet meer naar.
De samenvloeiing zal zich op het terrein der personeelseisen ongetwijfeld voortzetten. De verschillen tussen G.H.V. en K.H.V. worden tenminste haast dagelijks minder. Alsdan zal punt komen waarop de circel geheel gesloten worden de eens zo grote vloot der kleine handelsvaart nog slechts een herinnering zal zijn.

Sic transit gloria .

Sic transit Gloria= 'zo *vergaat de wereldse grootsheid"* of "*zo vergaat 's werelds roem"*.