



Een volstrekt onverwachte, maar absolute bestseller voor Elsevier Boeken is de *Geschiedenis van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*. In twee kloelke delen, voor de prijs van honderdvijftig gulden, vloog de eerste oplage van drieduizend exemplaren in enkele weken de winkels uit. Binnenkort verschijnt de tweede oplage, tweeduizend stuks, maar die is nu al uitverkocht. Daarom komt er in januari een derde druk op de markt: vierduizend stuks.



De Vlaardinger Cornelis v.d. Slot en Nico Hoogendam en de Amerikaan Basil Izzy worden opgepikt nadat zij met hun vlot 83 dagen op zee hebben doorgebracht.

Nederlandse vissers die na het uitbreken van de oorlog werden toegevoegd aan de marine.

Foto's collectie Otto Spronk

Wereldoorlog, hebben de Engelsen zich in feite bitter weinig aangetrokken van internationale bepalingen, wanneer deze een belemmering vormden voor hun maritieme oorlogvoering. Vrijwel vanaf het begin van de laatste oorlog hebben beide partijen, ook Nederland, hun onderzeeboten ingezet tegen koopvaardij schepen.

van de explosieven kwam van de Marinecommandant van Soerabaja, kapitein ter-zee P. Koenraad, op uitdrukkelijke orders van admiraal C. Helfrich, opperbevelhebber van de Nederlandse Marine in Nederlands-Indië. De NSB'ers hebben het alleen overleefd, omdat het schip niet werd aangevallen. Deze hele affaire staat precies beschreven in een brief van kapitein Burger uit 1946 als ondersteuning van zijn verzoek de bemanning te onderscheiden te geven voor „deze onvergetelijke en gevaarvolle reis”. Inzicht nisch genoeg het enige bewaard gebleven document dat de juiste feiten bevestigt. Ook deze zaak ging in de doofpot.

DOOFPOT

Iedere oorlog is een aaneenschakeling van kleine en grote smerigheden. Het optreden van de Duitse U-bootcommandanten was doorgaans „humaan”. Ze wachtten tot de bemanning in de sloepen was gegaan voordat ze het schip naar de kelder joegen. Dit in schril contrast met Japanse commandanten die er geen been in zagen hele scheepsbemanningen letterlijk over de kling te jagen.

Hoe groter de smerigheid, hoe geslootener de doofpot. Pas Bezemer onttraft tot in detail de zaak van de *Van Imhoff* op verzoek van de toenmalige minister van Defensie, De Jong, die vroeg om een wetenschappelijk verslag „zonder iets te verzwijgen”. Begin 1942 werd het schip, van Indië onderweg naar Bombay met 473 geïnterneerde Duitsers, door Japanse vliegtuigen tot zinken gebracht. Van de Duitsers kwamen 412 mensen om, omdat de kapitein het zinkende schip verliet zonder zich te bekommeren om de gevangenen en omdat de marine menige steek heeft laten vallen. Geen oorlogsmisdad, zegt Bezemer, meer een combinatie van angst, lafheid en slordige orders. Toch hebben de autoriteiten tot in lengte van vele jaren de rapporten over deze zaak in de doofpot gestopt.

Ernstiger is de zaak van de *Tjisadane*. Begin 1942 naderden de Japanners Nederlands-Indië en het schip moest 146 geïnterneerde NSB'ers naar Suriname brengen. Ze waren achter slot en grendel opgesloten. Diep in het schip werden twee koppen van torpedo's geplaatst, verbonden met een tijdmechanisme in de hut van de kapitein. De tijd klok was zo afgesteld dat de torpedokoppen twintig minuten na inschakeling zouden ontploffen. Tijd genoeg voor de bemanning om weg te roeien.

De vooropgezette bedoeling was de NSB'ers te vermoorden mocht het schip worden aangevallen. De opdracht aan kapitein W. Burger voor het plaats

van de explosieven kwam van de Marinecommandant van Soerabaja, kapitein ter-zee P. Koenraad, op uitdrukkelijke orders van admiraal C. Helfrich, opperbevelhebber van de Nederlandse Marine in Nederlands-Indië. De NSB'ers hebben het alleen overleefd, omdat het schip niet werd aangevallen. Deze hele affaire staat precies beschreven in een brief van kapitein Burger uit 1946 als ondersteuning van zijn verzoek de bemanning te onderscheiden te geven voor „deze onvergetelijke en gevaarvolle reis”. Inzicht nisch genoeg het enige bewaard gebleven document dat de juiste feiten bevestigt. Ook deze zaak ging in de doofpot.

De duizenden officieren en schepelingen waren buiten hun wil rechtstreeks betrokken bij de oorlog. Op 6 juni 1942 werd bij KB de mogelijkheid van de afgevaardigden geopen. In 1942 werd de afgevaardigden vervangen door een aparte Vaarplichtwet. Aanvankelijk kwamen dienstverplichtingen en deserties vrij veel voor. Juist in de begintijd immers moesten de koopvaarders de gevaarlijkste doorkruisen, ongewapend en zonder bescherming van marineschepen. Meeste dienstweigeraars en deserters waren er in het begin van de oorlog tijdens het dieptepunt van de crisis in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan.

Angst en zorgen om het onbekende lot van familie in bezet Nederland waren de belangrijkste drijfveren. Door de hele oorlog heen was het aantal deserteurs naar schatting tussen de 6 en 10 procent van alle opvarenden. De meeste mannen had niet gemunterd voor een logstaak. Desalniettemin bleef de Nederlandse koopvaardijman in overgrote meerderheid varen, ook toen honderden collega's met hun schepen waren ondergegaan.

Eerste stuurman De Jong van het nitieschip *Tjisalak*: „De reizen waren een verschrikking. Van de getorpedeerde schepen met explosieven kwam geen mens af en van de andere schepen vroren de mensen direct nadat ze in de centage gerdden was miniem. Het water werd welhaast onhoudbaar en voeren maar door, reis na reis.”

De *Tjisalak* werd eind maart 1942 getorpedeerd door een Japanse onderzeeboot. De bemanning werd aan de Japanner vermoord. Slechts twee opvarenden konden ontsnappen.

HARRY VAN SEUMER

K. W. L. Bezemer, „Geschiedenis de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog”. Uitgever: Elsevier. f 150,-.

Historie koopvaardij monumentaal werk

Op 9 september 1939 liep het Nederlandse stoomschip Mark in de Noordzee tussen Schotland en Denemarken op een mijn en zink. Alle opvarenden konden zich in veiligheid brengen. Het was zes dagen na het uitbreken van de oorlog tussen Engeland, Frankrijk en Duitsland. Toen Nederland acht maanden later, op 10 mei 1940, daadwerkelijk werd betrokken in de Tweede Wereldoorlog waren al 22 Nederlandse koopvaardij schepen vergaan waarbij meer dan tweehonderd mensen omkwamen.

Gedurende de hele oorlog waren 640 Nederlandse koopvaardij schepen ingezet voor de oorlogvoering en daarnaast nog eens ruim tweehonderd kustvaarders. Daarvan ging bijna de helft (387 schepen) verloren. Van de twaalfduizend Nederlandse opvarenden sneuvelen ruim achttienhonderd. Van de 6500 merendeels Indonesische opvarenden sneuvelen vijftienhonderd. Meer dan vijfduizend geallieerde en neutrale koopvaarders gingen ten onder. In de Eerste Wereldoorlog brachten Duitse U-boten 5700 schepen tot zinken.



De kok van Hr. Ms. Tjerk Hiddes: „moeten zijn omgekomen.” In veel gevallen geven de gedetailleerde beschrijvingen voor de nabestaanden de eerste volledige informatie over de ware toedracht van de scheepsramp waarbij zoon, man, vader of vriend om het leven kwam. Daarnaast is het werk een monument voor de koopvaardij, waarover wel veel is gepubliceerd, maar nooit zo grondig en accuraat.

Het is ook het verhaal van een bedrijf dat onder moeilijke omstandigheden voor het grootste deel gedurende de gehele oorlog vanuit Engeland werd geleid. In 1939 bezette de Nederlandse handelsvloot op de wereldranglijst in grootte de zevende plaats. Bijna de helft van de schepen was gemotoriseerd, twee keer zoveel als het wereldgemiddelde. De tankervloot was voor 90 procent gemotoriseerd. Het was de snelste handelsvloot, omdat de helft van de schepen meer dan 12 mijl kon lopen. Op de Noorse na was het ook nog de jongste vloot: de gemiddelde leeftijd van de schepen was ruim 13 jaar.

SCHEVENINGEN RADIO

In 1939 waren al maatregelen getroffen om, in geval van oorlog, de schepen uit de handen van de vijand te houden. In mei 1940 hadden al 2200 koopvaardij-officiëren een cursus gevolgd in konvoivoort, beveiliging tegen mijnen, luchtbescherming en artillerie. Alle schepen hadden verzegelde orders, waardoor de regering hen via Scheveningen Radio opdracht kon geven Britse, Franse of neutrale havens binnen te lopen. Wat op 10 mei 1940 ook gebeurde, zodat ruim 90 procent van de vloot ontsnapte aan de Duitsers.

In schrille tegenstelling tot de schepen die bij het uitbreken van de oorlog in Nederlandse havens lagen. Hiervoor

was niets geregeld, laat staan voorbereid. Dat er nog schepen wegwamen was vooral te danken aan het eigen initiatief van de kapiteins. Uiteindelijk konden de Duitsers beslag leggen op 364 schepen.

De toevoeging van het grootste deel van deze vloot in mei 1940 aan de geallieerden was niet alleen welkom, maar ook van grote betekenis. Tachtig procent van alle grondstoffen en voedsel moest over zee naar Engeland worden aangevoerd. In die dagen stelde het transport door de lucht van goederen en mensen nog weinig voor. De normale voorraden waren slechts toereikend voor krap twee maanden. Het openhouden van de zeeroutes was van vitaal belang wilden de Britten de oorlog kunnen voortzetten. Een grootscheepse invasie op het Europese vasteland was alleen mogelijk als Engeland beschikbaar was als uitvalsbasis. De invasie van juni 1944 vanuit Engeland in Normandië was al een logistiek zware klus, een invasie rechtstreeks vanuit de Verenigde Staten was in die tijd technisch vrijwel onmogelijk.

Een van de cruciale slagen van de oorlog vond dan ook plaats op het noordelijk deel van de Atlantische oceaan. Duitse U-boten slaagden er bijna in de zeeroute tussen Amerika en Engeland af te knippen. De crisis bereikte maart 1943 haar hoogtepunt. In de eerste twintig dagen alleen al werden 85 schepen getorpedeerd. Koopvaarders zonden sneller dan de werven nieuwe konvooien afleveren.

ENIGMA

Het keerpunt kwam kort daarna toen de geallieerde marines de beschikking kregen over nieuwe wapens en betere zoekapparatuur om de U-boten op te sporen en te vernietigen. Niet minder belangrijk was het breken van de Duitse marinecode, waardoor de Engelsen nauwkeurig wisten waar de U-boten zich bevonden en wat hun orders waren.

Het breken van deze code is het fantastische verhaal van Ultra — zo geheim, dat het bestaan ervan en de details pas in de jaren zeventig zijn geopenbaard. De Duitsers gebruikten voor hun militaire radiocommunicatie een codeermachine, genaamd Enigma (raadsel) vernoemd naar de *Enigma variations* (1896), waarin de Engelse componist Sir Edward Elgar dertien van zijn vrienden beschrijft in een muzikale code. De codeermachine zou zijn uitgevonden in 1919 door een Hugo Koch in Den Haag. Via de Poolse inlichtingendienst kwam pas in 1939 een Enigma uiteindelijk in handen van MI6, de buitenland-tak van de Britse geheime dienst.

Met behulp van Enigma konden de Engelsen vrijwel alle codeberichten van de Duitse weermacht lezen. De Enigma die de Kriegsmarine gebruikte, was van een afwijkend type en de Engelsen konden de daarmee verzonden codeberichten aanvankelijk niet ontcijferen. Het krijgsverloop wordt vaak door dom toeval beïnvloed. Op 9 mei 1941 torpedeerde de U 110 twee Britse schepen uit een konvooi dat op weg was naar Amerika. De commandant, Fritz Lemp, was te nieuwsgierig naar het succes van zijn aanval. Een torpedootjager zag de periscope en slaagde erin de U-boot boven water te dwingen.

De Duitse bemanning verliet de onderzeeboot, maar Lemp verzuimde de geheime papieren en de Enigma te vernietigen. De Engelsen konden nu ook de code van de Kriegsmarine breken. Met als eerste succes een maand later de vernietiging van 10 schepen die de U boten bevoorraden. Een ongeluksdag voor Lemp die op 3 september 1939, de eerste oorlogsdag, tegen zijn orders in het Britse passagiersschip *Athena* torpedeerde waarbij 110 mensen omkwamen.

Het omgekeerde gebeurde ook. Een jaar later vielen geheime codes in handen van de Duitsers. In de zomer van 1942 vertrok een van de meest beruchte konvooien uit de oorlog, PQ 17, naar Moermansk. Van de 34 schepen werden er 23 vernietigd. Een daarvan was het Nederlandse vaartuig *Paulus Potter*. Na zware luchtaanvallen verliet de bemanning het schip en kwam na een barre tocht in de sloepen behouden aan in de Sovjet-Unie. De *Paulus Potter* zinkte echter niet. Een week later werd het wrak geënterd door de bemanning van een U-boot, die alle geheime papieren aantrof.

Volgens Bezemer was deze vondst zo belangrijk dat de geallieerde zaak erdoor schade werd aangebracht. De kapitein van de *Paulus Potter* had alle tijd de papieren te vernietigen (nadat de bemanning in de boten was gegaan is de eerste stuurman weer terug aan boord gegaan om spullen op te halen), maar is kennelijk in paniek geraakt. In *Scheepsverklaring* door Anthony van Kampen (1962) beschrijft de kapitein zelf: „Ik dacht toen dat iedereen het schip had verlaten en wilde me, alvorens zelf te gaan, nog even overtuigen of de trommel met geheime papieren wel overboord gegooid was (...). Daarna heb ik de trommel overboord gegooid (...). Hierin waren de routes, geheime codes en andere stukken opgeborgen, die in geen geval in handen van de vijand mochten vallen.”

Lange tijd is de „onbepaalde onderzeebootoorlog” door de geallieerden bestempeld als misdadig. Omdat onbewaakte, onbeschermd koopvaardij schepen zonder voorafgaande waarschuwing werden getorpedeerd door onderzeebo-

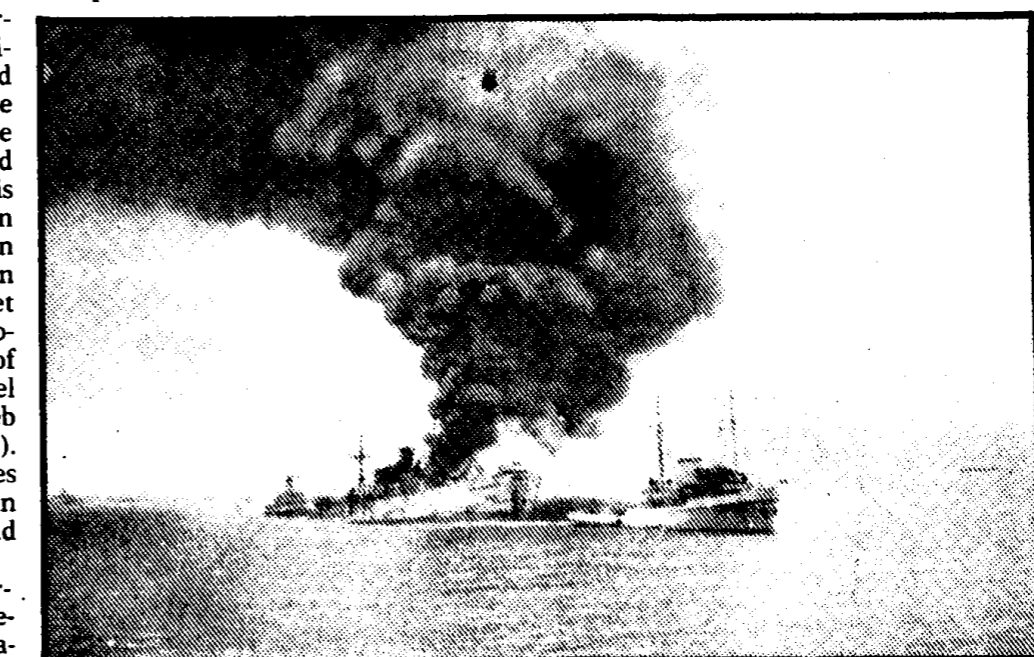
ten, met vaak een groot verlies aan menslevens. Bezemer rekent met die opvatting af. „Onderzeeboten immers waren speciaal bedacht, geconstrueerd en bedoeld om, zelf onzichtbaar blijvend, onverhoeds te kunnen aanvallen.” Deze vorm van oorlogvoeren is afschuwelijk, maar niet afzichtelijker van welke andere vorm van het krijgsbedrijf dan ook.

ONDINGEN

De Engelsen wisten niet goed wat ze met de onderzeeboot aanmoesten. In de ogen van de Admiralty waren het ondingen en bestond een fatsoenlijke marine uit kruisers en slagschepen. De Royal Navy was dan ook slecht voorbereid. Ze beschikte weliswaar over *Asdic*, een instrument om boten die onder water voeren op te sporen, maar die was nutteloos tegen U boten die aan de oppervlakte voeren. Er was een schrikbarend tekort aan marineschepen die de koopvaarders moesten beschermen. Er woedde zelfs een langdurige oorlog tussen voor- en tegenstanders van het varen in konvooien.

In 1938 al werden Britse koopvaardij schepen daadwerkelijk ingeschakeld bij de oorlogvoering. Ze kregen toen instructie in tijd van oorlog „als eerste en voornaamste taak de aard en positie van de vijand draadloos op te geven”. In de instructies stond dat een koopvaarder met zijn geslacht een vijandelijke onderzeeboot direct moest aanvallen. Op 1 oktober 1939 kwam daar de order bij dat een koopvaardij schip zo mogelijk een U-boot moest rammen.

De facto, zegt Bezemer, kregen Britse koopvaarders dus de rol van oorlogsbodem toebedeeld. Een paar eeuwen lang, en opnieuw in de Eerste en in de Tweede



Een Nederlandse zeesleper brengt een in brand geschoten koopvaarder naar een Britse haven.