

De koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog

"... men mag wel zeggen dat de verrichtingen van de gezamenlijke koopvaardijvloeden der bondgenoten in het algemeen van essentiële betekenis zijn geweest voor de Geallieerde oorlogvoering en voor een groot deel van de Geallieerde oorlogseconomie ..."

Door: Martin Elands

Met de woorden 'van essentiële betekenis' slaat dr. Loe de Jong de spijker op zijn kop. Hij deelt bovendien de mening van diverse historici dat de inzet van de koopvaardij de belangrijkste Nederlandse bijdrage aan de strijd tegen Duitsland en Japan is geweest. Niet voor niets wordt het personeel van de toenmalige koopvaardij binnen het Nederlandse veteranenbeleid nadrukkelijk op één lijn gesteld met onder oorlogsomstandigheden ingezette militairen. De Nederlandse koopvaardij functioneerde tijdens de Tweede Wereldoorlog in de praktijk als een volwaardig krijgsmachtdeel. Gezien het grote militaire belang van de inzet van het Nederlandse koopvaardijpersoneel en de geleden ontberingen en verliezen mag een kort overzicht van hun oorlogsinzet in dit aan de koopvaardij gewijde thema-nummer niet ontbreken.

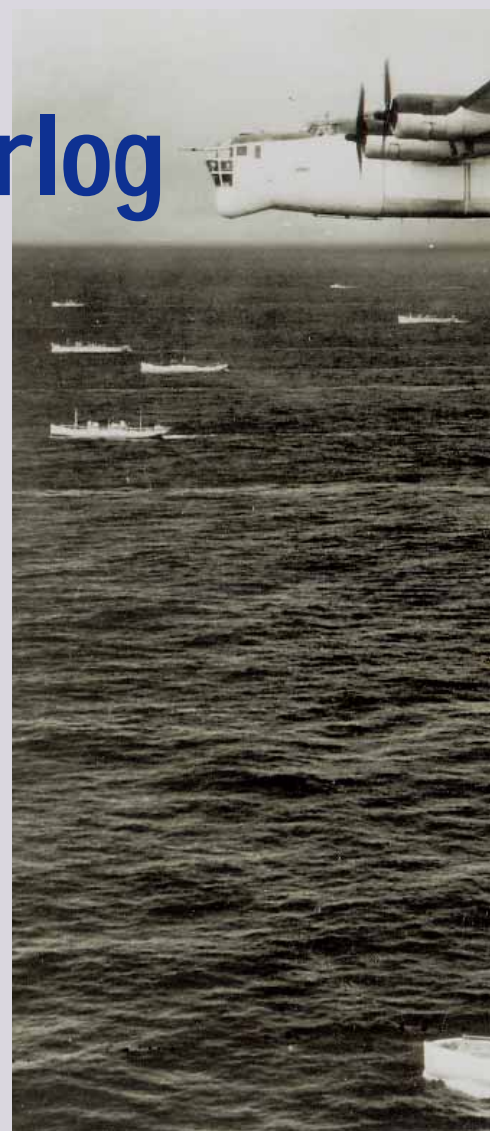
Organisatie en personeel

Toen Duitse troepen Nederland op 10 mei 1940 binnenvielen, bevond zich een belangrijk deel van de omvangrijke Nederlandse koopvaardijvloot buitengaats. Bovendien wisten nog andere kustvaarders, passagiers- en handelsschepen in die vijf dagen tot de Nederlandse capitulatie richting Engeland uit te wijken. Dit bood de Nederlandse regering in Londen de mogelijkheid om bijna 600 zeeschepen en zo'n 200 kustvaarders voor de verdere oorlogsinspanning te benutten. Op grond van de Wet behoud scheepsruimte en de Zeeschepenvorderingswet vorderde

de regering *het gebruik* van deze schepen (in 1942 volgde de daadwerkelijke vordering van de schepen zelf).

In Londen besloot het kabinet dat de daartoe opgerichte *Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie* (NSHC) namens en onder toezicht van de regering als beheerder van de koopvaardijvloot zou optreden. De NSHC, die hoofdzakelijk uit vertegenwoordigers van de kleinere rederijen was samengesteld, zou tot medio 1944 dit beheer voeren. Daarna namen regeringsambtenaren het bewind over. Wel dient te worden gesteld dat vele grote rederijen hun zetel buiten Nederland hadden verplaatst en zodoende het beheer over hun eigen schepen behielden. Het was echter de NSHC die op aanwijzing van de Nederlandse regering samen met het Britse *Ministry of War Transport* de regelingen uitvoerde die op alle Nederlandse zeeschepen betrekking hadden (onder meer over inzet, financiële regelingen en arbeidsvoorwaarden). Ook de grote rederijen, die in New York als een soort tegenhanger van het NSHC het *Nederlands Scheepvaart Comité* oprichtten, moesten zich aan deze oorlogsregie onderwerpen.

Wat betekende dit nu voor het personeel van de koopvaardij schepen? Hoewel zelf geen militair, waren de meeste zeelieden van meet af aan gemotiveerd een bijdrage aan de oorlogsinspanning te blijven leveren. Desondanks achtte de Nederlandse regering het nodig om met ingang van 6 juni 1940 de vaarplicht in te stellen. Het koopvaardijpersoneel werd daarmee gemilitariseerd. Deze



door sommige veteranen van de koopvaardij als overbodig en zodoende kwetsend beoordeelde maatregel moest er voor zorgen dat de koopvaardij over voldoende personeel bleef beschikken. Dat onder het koopvaardijpersoneel de bereidheid om de strijd voort te zetten groot was en groot bleef, blijkt overigens uit het gegeven dat slechts twee tot drie procent zich tijdens de oorlogsjaren aan de vaarplicht heeft onttrokken. Ruim 18.000 bemanningsleden, te weten 12.000 Nederlanders en ruim 6.000 'uitheemse' krachten (Indonesiërs, Chinezen, Brits-Indiërs), hebben de gehele oorlog gediend.

Inzet op de wereldzeeën
Zoals gezegd, was de bijdrage van de koopvaardij aan de oorlogsinspanning van groot belang. Zo hebben de zeeschepen en kustvaarders het



● Atlantisch konvooi van koopvaardij-schepen (1943). Foto: Public Archives of Canada/Instituut voor Maritieme Historie

direct bedreigde en in Europa geïsoleerde Groot-Brittannië jarenlang van de grondstoffen en levensmiddelen voorzien die nodig waren om het hoofd boven water te houden in de strijd tegen nazi-Duitsland. De koopvaardij was de levensader die Engeland verbond met de rest van de vrije wereld. Ook de Sovjet-Unie kon vanaf 1942 rekenen op een toenemende stroom aan goederen en oorlogsmaterieel, onder meer dankzij de konvoien die onder soms barre winterse omstandigheden Moermansk bereikten.

Tijdens de eerste fase van de oorlog stond het 'in leven houden' van Groot-Brittannië en de Sovjet-Unie voorop. Daarna waren de inspanning

gen van de koopvaardijvloot steeds nadrukkelijker gericht op het daadwerkelijk verslaan van Duitsland en Japan. Terwijl de koopvaardij (waaronder diverse Nederlandse schepen) in 1940 nog zijn waarde bewees tijdens de evacuatie van de Britse troepen uit Duinkerken, ging de verplaatsing van troepen en militair materieel vanaf 1942/1943 juist de andere kant op, richting de strijdtolen van de Pacific, Noord-Afrika en het Europese vasteland. De verhoudingsgewijs omvangrijke Nederlandse koopvaardij heeft zich gedurende de Amerikaanse opmars in de Pacific en tijdens en na de landingen op de Noord-Afrikaanse en Europese kust van zijn beste zijde getoond. Behalve een enorme hoeveelheid aan oorlogsmaterieel brachten de Nederlandse schepen ongeveer een miljoen geallieerde militairen naar hun oorlogsbestemming. Van Duinkerken tot Normandië, van Malta tot de Filipijnen, de Nederlandse koopvaardij-schepen waren erbij (en meer dan dat!).

Voor deze bijdrage aan de geallieerde eindoverwinning heeft de Nederlandse koopvaardij een hoge prijs betaald. De konvoien van 30 tot wel 150 schepen die in laag tempo de oceanen overstaken, maar ook kustvaarders en de (snellere) alleenvarende zeeschepen stonden veelvuldig bloot aan aanvallen van vijandelijke onderzeeërs, marineschepen en vliegtuigen. Daarnaast vormden de zeemijnen en - uiteraard - de zee-stormen een geducht en blijvend gevaar voor de schepen en hun bemanningen. Vooral in de eerste oorlogsjaren waren de verliezen hoog. De Duitse en Japanse marines waren toen nog bijzonder actief en de koopvaardij-schepen hadden nauwelijks of geen afweermiddelen om zich tegen aanvallen te verdedigen. Ook toen de schepen in de loop van 1941 steeds meer de beschikking kregen over mitrailleurs, anti-onderzeebootkanonnen en luchtafweergeschut was hun bewapening licht te noemen. De geallieerde marineschepen die de konvoien escorteerden vormden evenmin een garantie voor een veilige overtocht. De cijfers spreken in dat opzicht voor zich. Van de in totaal 840 ingezette Nederlandse

koopvaardij-schepen zijn er maar liefst 387 verloren gegaan (46 procent). Hiervan werd ongeveer de helft door vijandelijke onderzeeboten tot zinken gebracht. Pas nadat de geallieerde vloot de hegemonie ter zee hadden veroverd, nam het gevaar van oorlogsactie voor de koopvaardij-schepen geleidelijk af.

Voor wie de rampenfilm *Titanic* nog op het netvlies heeft, behoeft het geen betoog dat zich op de wereldzeeën en langs de kusten van Europa en ook voormalig Nederlands-Indië vele dramatische taferelen hebben afgespeeld. Van de Nederlandse koopvaardijvloot verloren ongeveer 2.700 bemanningsleden (14 procent) door oorlogsactie het leven. Aangezien nog eens bijna duizend bemanningsleden door ziekte, scheepsongevallen of ouderdom het leven lieten, bedroegen de Nederlandse koopvaardijverliezen ruim 3.600 man (bijna 20 procent). Tegenover deze indrukwekkende verliezen stonden gelukkig ook wonderbaarlijke redningen, zoals van de twee Nederlanders en de Amerikaanse kanonnier van de getorpedeerde *Zaandam* die bijna drie maanden als schipbreukeling op een vlot wisten te overleven.

Veteranen van de koopvaardij

Duizenden van de ongeveer tienduizend Nederlanders van de koopvaardij die de Tweede Wereldoorlog overleefden, zagen hun schip ten onder gaan. Velen van hen hebben op zee dagen- of wekenlange ontberingen doorstaan alvorens te worden gered. Hun jarenlange inzet - onder vaak grote spanning en gescheiden van gezin, familie en vrienden - vormt een dramatische, maar gelijktijdig bijzonder eervolle episode uit onze maritieme geschiedenis. De prachtige en uitvoerige boekwerken van Bezemer en Von Münching getuigen hiervan. De verbetering van de arbeidsomstandigheden voor het koopvaardijpersoneel die de regering tijdens de oorlog wist af te dwingen en de plaats die de veteranen van de koopvaardij binnen het Nederlandse veteranenbeleid en onze herdenkingscultuur hebben gekregen, waren en zijn dan ook meer dan verdiend.

CP